



PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 43123-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades y prerrogativas conferidas por los artículos 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política de la República de Costa Rica; con fundamento en el artículo 2 inciso c) de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 3155 del 05 de agosto de 1963 y sus reformas; en los artículos 25 inciso 1., 27 inciso 1. y 28 incisos 1. y 2. acápite b) de la Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas; en la Ley de Planificación Nacional N° 5525, del 02 de mayo de 1974 y sus reformas; en el artículo 22 del Decreto N° 37735-PLAN, Reglamento General del Sistema Nacional de Planificación del 6 de mayo de 2013 y sus reformas; en la Ley Préstamo para Puerto Caldera con EXIMBANK de Japón Banco Exportación e Importación de Japón N° 5582, del 11 de octubre de 1974 y sus reformas; y en la Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles N° 7001 del 19 de setiembre de 1985.

Considerando:

1°—Que según el artículo 121 inciso 14) de la Constitución Política, los muelles nacionales son bienes demaniales que ostentan un régimen jurídico reforzado, por lo que, al estar destinados al servicio público, no pueden ser enajenados, arrendados o gravados, ni salir del dominio y control del Estado.

2°—Que la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley N° 3155 del 05 de agosto de 1963 y sus reformas, establece en su artículo 2 la competencia material que asiste a dicho Ministerio, consignándose en su inciso c) la obligación ineludible de planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares; asimismo, la obligación de regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.

3°—Que según el artículo 4 de la Ley N° 3155 y sus reformas, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes “... constituirá, de manera permanente, la autoridad oficial única en todo lo relativo a los objetivos nacionales, entendiéndose que su autoridad se extiende a las actividades de cualquier orden que tengan relación o sean consecuencia de ellas”.

4°—Que, de conformidad con la Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, N° 7001 del 19 de noviembre de 1985, Artículo 42, corresponde al Poder Ejecutivo la determinación

de las zonas de jurisdicción del INCOFER, para las instalaciones que le corresponderá administrar como institución autónoma, entre las que se incluyen los derechos de vía.

5°—Que por medio de la Ley Préstamo para *Puerto Caldera con EXIMBANK de Japón Banco Exportación e Importación de Japón*, Ley N° 5582 y sus reformas, se determinó y reservó un área que constituye una “... Zona Portuaria Reservada con fines de interés público”, autorizando al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a ejecutar las obras de infraestructura necesarias para ampliar dicho Puerto, lo que comprende las obras costeras que se pudieran requerir para conservar, mantener o proteger las instalaciones y facilidades del Puerto.

6°—Que la Procuraduría General de la República, en el dictamen N° C-195-2018 del 17 de agosto del 2018, señaló que el MOPT cuenta con una atribución general de control y regulación sobre los puertos y, específicamente, sobre el transporte marítimo, pues se trata del ejercicio de una competencia nacional; máxime si se considera la naturaleza especial de los muelles y los mares, bienes de dominio público que no pueden salir del control del Estado por disposición constitucional.

7°—Que, ante el desarrollo promovido por el Estado Costarricense en materia de infraestructura portuaria, en sus distintas formas de organización, pública y privada, devienen nuevas condiciones para el desarrollo de la Zona Portuaria Reservada de Caldera, en la cual convergen un número importante de proyectos, y acciones de gran incidencia en la logística de carga y en las operaciones portuarias.

8°—Que mediante el Decreto Ejecutivo N° 22483-MOPT, *Reglamento sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales*, el Capítulo I establece los derechos de vía del sector Pacífico, incluido el Ramal Salinas – Caldera que se describe en el artículo 5 de la siguiente manera: “-Incluye la sección de vía comprendida entre el Empalme Salinas (Km. 89.7 de San José, Km. 0.0 de Empalme) hasta Caldera (Km. 6.0 de Empalme): 7,62 metros (siete metros con sesenta y dos centímetros) a cada lado a partir del centro de la vía en terreno plano.

-En corte o relleno, 5,00 metros (cinco metros) a cada lado de los cortes o del pie del talud.”

9°—Que el *Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico, con énfasis en Puerto Caldera*, establece como proyecto prioritario el denominado Patio de Enturnamiento, espacio destinado al estacionamiento temporal de los furgones que esperan por su turno de ingreso a los muelles. Este patio reduciría la aglomeración de furgones en la radial de acceso a la terminal portuaria, ya que es común que se genere una importante congestión cuando las operaciones de carga o descarga en los muelles se tornan lentas, sean éstos graneleros, furgones u otros vehículos guardando turno para el ingreso a un ferry o servicio Roll on Roll off, o cualquier otra operación en la que los furgones deban esperar turno para su ingreso a los muelles, por lo cual, con frecuencia, estos vehículos y sus conductores se aglutinan, de manera desorganizada e inconveniente, en esta vía de acceso.

10.—Que, de igual forma, en el *Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022*, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, INCOP, contempla el proyecto denominado: “Construcción de un área de enturnamiento para camiones y transporte intermodal en Puerto Caldera”, que constituye uno de los proyectos de mayor relevancia a corto plazo en el Puerto de Caldera.

11.—Que el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, INCOP, por medio de los oficios CR-INCOP-PE-716-2018 del 09 de octubre de 2018 y CR-INCOP-

PE-0489-2020 del 12 de junio de 2020, recalcó la urgencia de contar con el patio de enturnamiento para que los camiones graneleros ejercieran de forma ordenada su actividad, sin congestionamientos ni retrasos; en especial porque es un objetivo preponderante del Plan Maestro de Puerto Caldera, además de que, consta en el Oficio ORCR-184/2020 del 20 de agosto de 2020, emitido por el Oficial Jefe en Costa Rica del BCIE, Mauricio Chacón Romero, la gestión para obtener una cooperación no reembolsable con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), para la construcción de ese espacio de estacionamiento.

12.—Que el Proyecto “*Construcción de un Área de Enturnamiento para camiones en Puerto Caldera*,” está inscrito a nivel de perfil en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), con el código 002687, a nombre del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.

13.—Que el *Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico, con énfasis en Puerto Caldera*, señala como debilidades de la instalación portuaria, la falta de capacidad de almacenamiento de contenedores y la ausencia de un estacionamiento para camiones. Por su naturaleza, los terrenos necesarios para superar estas deficiencias deben ser extensos y su disponibilidad dentro de la Zona Portuaria Reservada es escasa, en virtud de su topografía y de la disminución en el área de la Zona Portuaria Reservada, que dispuso la Ley N° 7915 del 21 de septiembre de 1999. Lo anterior evidencia la necesidad de restringir el uso del suelo en estos terrenos, únicamente para el desarrollo de patios de almacenamiento de contenedores, de predios de estacionamiento de furgones y demás proyectos asociados al desarrollo de las instalaciones portuarias que se extraigan del *Plan Maestro para el Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico*, y de otros instrumentos de planificación debidamente reconocidos.

14.—Que la Ley N° 5525, *Ley de Planificación Nacional*, destaca como función del Sistema de Planificación Nacional la ejecución continua de estudios, inventarios, análisis técnicos y publicaciones sobre el comportamiento de la economía, la distribución del ingreso, la evolución social del país y otros campos de la planificación, tales como recursos humanos, mejoramiento de la administración pública y protección al medio ambiente.

15.—Que, de igual forma, en el Decreto N° 37735-PLAN, *Reglamento general del Sistema Nacional de Planificación*, el artículo 22 establece que:

“**Artículo 22.-Funciones de las Secretarías Sectoriales.** En cada sector habrá una Secretaría Sectorial como órgano de apoyo y asesoría técnica de la o el Ministro Rector. Además de las funciones establecidas en el artículo 3° del Decreto Ejecutivo N° 34582-MP-PLAN de 4 de junio de 2008, las Secretarías Sectoriales tendrán las siguientes funciones:

- a) Asesorar y apoyar a la o al Ministro Rector y al Consejo Sectorial en los procesos de coordinación, programación, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas, planes, programas y proyectos del sector. (...)
- e) Realizar análisis y estudios sobre el comportamiento del sector para apoyar propuestas de desarrollo de mediano y largo plazo. (...)
- g) Apoyar a la o al Ministro Rector en la programación y seguimiento de los proyectos de inversión pública institucionales del sector.
- h) Realizar el seguimiento y la evaluación a las políticas, planes, programas y proyectos sectoriales.

- i) Realizar estudios y hacer propuestas para la efectividad de la gestión pública y la rendición de cuentas.
- j) Cualesquiera otras que contribuyan al logro de sus cometidos.”

16.—Que con fundamento en las competencias otorgadas a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT por la Ley N° 5525 y por el Decreto Ejecutivo N° 37735-PLAN, esta Dependencia rindió el Informe MOPT 01-06-01-009-2020 del 05 de noviembre de 2020, el cual, aunado al Informe MOPT-04-03-01-193-2020 del 11 de agosto de 2020, emitido por la División Marítimo Portuaria del MOPT, coinciden en que el ramal ferroviario Salinas – Caldera, cuando ingresa a la Zona Portuaria Reservada de Puerto Caldera, se divide en varias líneas paralelas, formando un conglomerado ferroviario que yace sobre una extensión importante de un terreno, con clara vocación portuaria, que es, técnicamente, requerido por el INCOP para completar el desarrollo del Proyecto del Patio de Entornamiento.

17.—Que, ante este inconveniente, que imposibilitaría la construcción del denominado Patio de Entornamiento, el Informe MOPT-01-06-01-009-2020, elaborado por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, recomienda como solución que “... se deben mover las vías férreas que se encuentren dentro del recinto portuario, de acuerdo con la ubicación seleccionada para el sitio de entornamiento de camiones en el área que actualmente ocupa INCOFER dentro de la Zona Portuaria de Puerto Caldera. Lo anterior en concordancia con el Plan Maestro de Desarrollo Portuario del Litoral Pacífico.”

18.—Que de acuerdo al Informe Técnico MOPT-01-06-01-009-2020, elaborado por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, “...El ramal Salinas – Caldera se torna de importancia estratégica en el caso de que resulte factible restablecer el servicio de transporte ferroviario de carga entre Puntarenas y Alajuela...”; tomando en cuenta que el desarrollo de la intermodalidad puede brindar mejoras significativas en la logística de la carga que se desarrolla desde esta instalación portuaria, se podría generar una reducción en los costos de traslado y movilización de grandes embarques, en la tasa de deterioro de las carreteras, en el congestionamiento vehicular, en la accidentabilidad y en la huella de carbono. Por tal razón, es necesario mantener habilitado el ramal Salinas-Caldera, a fin de que se provea un acceso permanente a la Zona Portuaria Reservada.

19.—Que según se menciona en el Informe Técnico MOPT-01-06-01-009-2020, elaborado por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, “...el INCOFER tiene inscrito a nivel de preinversión en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, el proyecto denominado: “Reconstrucción de la vía y restablecimiento del servicio ferroviario entre Puntarenas y Alajuela”, con el código 002788.” Mediante esta iniciativa, se pretende incentivar la intermodalidad para movilizar las cargas que arriben a Puerto Caldera, considerando las ventajas derivadas de la integración de los diversos modos de transporte terrestre y marítimo.

20.—Que la medida de 6 km consignada en el Decreto Ejecutivo N° 22483-MOPT es superior a la distancia entre el Empalme Salinas y la entrada a la actual Zona Primaria del Puerto, tal como se desprende del Informe MOPT-01-06-01-009-2020 que advierte que: “Asimismo, las mediciones realizadas por personal de la División Marítimo Portuaria, denotan que la longitud del ramal, entre la Estación Salinas y el lindero del Puerto Caldera, es inferior a lo indicado por el mismo Decreto (6 km)...”

21.—Que el Plan Nacional de Transportes 2011-2035, contempla el mejoramiento y la ampliación de las Rutas Nacionales N° 27 y N° 23. Como parte del Corredor

Interoceánico Central, de la Red Vial Estratégica de Alta Capacidad, estas vías deben pasar de dos a cuatro carriles, lo que puede incidir en modificaciones al diseño geométrico del intercambio vial que conecta ambas carreteras en su acceso al Puerto de Caldera, por lo que no se descarta que en el corto o mediano plazo, sea necesario ampliar sus derechos de vía, a fin de que se construyan las obras que permitan un acceso fluido y seguro a la terminal portuaria.

22.—Que, para mantener los derechos de vía ferroviarios fuera de la Zona Portuaria Reservada, el final del ramal Salinas – Caldera debe localizarse en la intersección con el lindero de esta área de reserva, en un punto que se localiza en la colindancia noreste del derecho de vía del intercambio Vial que conecta las rutas nacionales 23 y 27, en su acceso al Puerto de Caldera. Sin embargo, están planteados dos proyectos que, de concretarse, podrían incidir en la ubicación del final de este ramal ferroviario. Así, la ruta nacional N° 27 podría ampliarse por medio de una *Concesión de obra pública con servicio público* que sería promovida por el Consejo Nacional de Concesiones como parte del *Proyecto San José – Caldera*; y la ruta nacional N° 23 por medio de un proyecto de mejoramiento, que sería promovido por el Consejo Nacional de Vialidad para la ampliación a cuatro carriles del tramo de ruta entre Caldera y la intersección con la Carretera Interamericana Norte (Ruta Nacional N° 1).

23.—Que la Ley de Préstamo para Puerto Caldera con EXIMBANK de Japón Banco Exportación e Importación de Japón, Ley N° 5582 y sus reformas, determinó que la Zona Portuaria Reservada de Puerto Caldera incluye el derecho de vía del intercambio vial que conecta las rutas nacionales 23 y 27, en su acceso al Puerto de Caldera, por lo que la intersección del lindero noreste de este derecho de vía con el eje longitudinal central del ramal ferroviario Salinas – Caldera, constituye el punto de finalización del ramal Salinas – Caldera.

24.—Que los proyectos de ampliación de las rutas nacionales 27 y 23 aún no cuentan con los diseños geométricos finales, que permitan definir con precisión si se va a necesitar una ampliación de sus derechos de vía y que, por lo tanto, todavía no es posible definir la longitud definitiva del ramal Salinas - Caldera.

25.—Que, por todos los criterios técnicos expuestos, es necesario ajustar las longitudes, en cada sentido, del Ramal Salinas - Caldera consignada en el Decreto Ejecutivo N° 22483-MOPT, *Reglamento sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales*, de manera que sean consideradas como la distancia recorrida por la ferrovía, en cada sentido, desde el Empalme Salinas, hasta su intersección con el lindero que marca el límite entre el borde noreste del derecho de vía del intercambio vial entre las rutas nacionales 23 y 27, y la Zona Portuaria Reservada de Caldera para que, en su justa dimensión, las líneas férreas que ingresen a esta zona de reserva no generen un derecho de vía sino que únicamente mantengan un derecho de paso, supeditado a los intereses y necesidades de la operación portuaria, y que, de producirse nuevas estructuras en las rutas nacionales 27 y 23, la longitud del ramal se pueda variar sin dificultad, según el derecho de vía que requiera el intercambio vial. **Por tanto,**

DECRETAN:

**REFORMA AL DECRETO EJECUTIVO N° 22483-MOPT,
REGLAMENTO SOBRE LAS DIMENSIONES DE LOS
DERECHOS DE VÍA EN LOS FERROCARRILES
NACIONALES**

Artículo 1°—Se reforma el Artículo 5 del Decreto Ejecutivo N° 22483-MOPT, Reglamento sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 5.- Ramal Salinas-Caldera:

-Incluye la sección de vía comprendida entre el Empalme Salinas (Km. 89,7 desde San José, Km. 0.0 desde Empalme) hasta la intersección con el lindero de la Zona Portuaria Reservada, definida por su colindancia con el borde noreste derecho de vía del intercambio vial entre las rutas nacionales 23 y 27, que permite el acceso al Puerto de Caldera: 7,62 metros (siete metros con sesenta y dos centímetros) a cada lado a partir del centro de la vía, en terreno plano.

-En corte o relleno, 5,00 metros (cinco metros) a cada lado de los cortes o del pie del talud.

-Si producto de las ampliaciones que se proyectan para las rutas Nacionales N° 23 y N° 27 es necesario modificar el intercambio que permite el acceso vehicular al Puerto de Caldera, el Ramal Salinas Caldera finalizará en su intersección con la colindancia noreste del derecho de vía que se necesite para la construcción de estas nuevas ampliaciones, con la Zona Portuaria Reservada, según lo determine la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.

-Tanto el Ministerio de Obras Públicas y Transportes como el INCOP, deberán permitir, de manera permanente, el acceso ferroviario a través de la Zona Portuaria Reservada mediante una línea que habilite el ingreso, la carga y descarga de los convoyes ferroviarios, de manera directa frente a los actuales muelles denominados Puesto Uno, Puesto Dos y Puesto Tres. Corresponderá al MOPT determinar la ubicación de estas derivaciones a lo largo de su recorrido dentro de la Zona Portuaria Reservada, previa consulta no vinculante al INCOFER e INCOP y solamente en el ámbito de sus competencias. El recorrido de esta ferrovía podrá variarse o ampliarse en función de los intereses y necesidades de la operación portuaria, por el ente técnico especializado del MOPT en materia marítimo portuaria, en conjunto con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, con base en estudios técnicos, sin que genere derecho de vía al ferrocarril.

-Cualquier otro patio que requiera el ferrocarril para la atención de la operación de la terminal deberá ser provisto por el INCOFER fuera de la Zona Portuaria Reservada, salvo las plataformas intermodales para el manejo de carga, que disponga el MOPT, con base en un estudio técnico integral que demuestre la necesidad y conveniencia de su implementación para la operación portuaria. Estas plataformas serán administradas directamente por el MOPT, o por medio de algún operador portuario autorizado, público o privado, y de ser necesario, podrán ser reubicadas según lo disponga el ente técnico especializado del MOPT en materia marítimo portuaria, en conjunto con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, con base en estudios técnicos, sin que genere derecho de vía al ferrocarril.”

Artículo 2º—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los once días del mes de junio del año dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—O.C. N° 31036.—Solicitud N° 314666.—(D43123 - IN2021609440).