Diario Oficial
LA GACETA
Costa Rica

Benemérita
Imprenta Nacional
Costa Rica

JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
Firmado digitalmente por JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
Fecha: 2024.01.10 15:48:54 -06'00'

ALCANCE Nº 2 A LA GACETA Nº 3

Año CXLVI | San José, Costa Rica, miércoles 10 de enero del 2024 | 208 páginas

PODER EJECUTIVO
DECRETOS

REGLAMENTOS
SERVICIO NACIONAL DE AGUAS SUBTERRÁNEAS, RIEGO Y AVENAMIENTO
MUNICIPALIDADES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

NOTIFICACIONES

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

Decreto Ejecutivo N° 44263-MOPT

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

En el uso de las facultades constitucionales establecidas en los artículos 140, incisos 3) y 18) y 146; a su vez, artículos 1, 16, 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2), acápite b) y 113 de la Ley General de la Administración Pública N° 6227; artículo 4, siguientes y concordantes de la Ley General de Caminos Públicos N° 5060 y artículo 2 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley N° 3155 y normativa reglamentaria aplicable.

Considerando.

1. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha valorado la conveniencia, oportunidad y mérito de Oficializar para toda la Administración Pública y el Territorio Nacional, los Nuevos Criterios de Clasificación de las Carreteras Nacionales, lo que permitirá una más eficiente y eficaz estandarización y una regularización en su tratamiento por parte de los aplicadores de la normativa.

2. Que la Oficialización referida por parte del Poder Ejecutivo, obedece prioritariamente a la necesidad de Uniformar Criterios Técnicos y dar cabal cumplimiento a las Reglas Unívocas de la Ciencia y de la Técnica, tal y como lo establecen y lo demandan las normas contenidas en los artículos 15, 16, 158 inciso 4), 160 y 216 inciso 1), de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227.

3. Que estos criterios al estar dotados de una rigurosidad científica y técnica, aunado a la generalidad y abstracción de la presente norma, permitirá en los futuros operadores y/o aplicadores de la norma ejecutiva, tener parámetros claros, certeros y uniformes, lo que permitirá que los procesos de clasificación resulten contestes entre sí y así procurar una mayor dosis de eficiencia y eficacia en las operaciones.

4. Que los criterios definidos, tienen un asidero científico y técnico de conformidad con las normas establecidas en los artículos 15, 16, 158 inciso 4), 160 y 216 inciso 1) de la Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227.

5. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, tiene la función de desarrollar, mantener actualizado y controlar el Sistema del Registro Vial de Costa Rica, establecido en el inciso 14 del artículo 5 del Decreto 39173, así como en base a lo dispuesto en la Ley General de Caminos Públicos N° 5060 y sus reformas, la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria N° 8114, y el Decreto N° 37908-MOPT.

6. Que el presente reglamento, al no imponer al ciudadano o al administrado el cumplimiento de nuevos tramites o requisitos, o modificarlos, de conformidad con la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Tramites y Requisitos, Ley No. 8220, reformada por la Ley N° 8990, no debe de acudir a mejora regulatoria ante el Ministerio de Economía Industria y Comercio MEIC.

7. Que de conformidad con el mandato legal (Ley General de la Administración Pública, Ley N° 6227), precepto normativo 361 conforme a derecho este proyecto reglamentario se sometió a audiencia. Obteniendo como resultado la presentación de observaciones por parte del CFIA y un consultor privado, observaciones que han sido analizadas e incorporadas al documento, quedando así por atendidas a cada uno de los interesados.

Decretan:

REGLAMENTO PARA DEFINIR CAMINOS PÚBLICOS,

SU CLASIFICACIÓN Y CODIFICACIÓN

Capítulo I.

CONSIDERACIONES GENERALES.

Artículo 1.- **Objetivo:** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ha valorado la conveniencia, oportunidad y mérito de Oficializar para toda la Administración Pública y el territorio nacional, los Nuevos Criterios de Clasificación de las Carreteras Nacionales, lo que permitirá una más eficiente y eficaz estandarización y una regularización en su tratamiento por parte de los aplicadores de la normativa.

Artículo 2.- **Definiciones.**

a) **Área Silvestre Protegida:** Área definida por el Ministerio de Ambiente y Energía y definida como: *"Espacio geográfico definido, declarado oficialmente y designado con una categoría de manejo en virtud de su importancia natural, cultural y/o socioeconómica, para cumplir con determinados objetivos de conservación y de gestión"* (DE-34433, Reglamento. Ley Biodiversidad, Art.3, inc. a).

b) **Cabecera de Cantón:** Consiste en el distrito N° 1 del Cantón.

c) **Cabecera de Provincia:** Consiste en el Cantón N° 1 de la provincia.

d) **Calle Pública:** Son aquellas vías públicas, pertenecientes a la red vial cantonal y clasificadas como Calles Urbanas, se tutelan bajo el Régimen Urbano quien define sus anchos de vía en atención al Reglamento de Fraccionamientos y Urbanizaciones o bien en los Planes Reguladores Vigentes en cada cantón, por tanto, se ubican en los cuadrantes urbanos o en el suelo previamente urbanizado, facilitando la circulación a lo interno de un núcleo o poblado en particular, y frente a la cual se pueden permitir operaciones urbanas (fraccionamientos y urbanizaciones).

e) **Camino Público:** Son aquellas vías públicas, pertenecientes a la red vial cantonal y clasificadas como Caminos Vecinales, Caminos-No-Clasificados-en-Uso y Caminos-No Clasificados-en-Desuso, los cuales no están sujetos al Régimen Urbano y define sus anchos de vía en atención a lo establecido en el artículo 4 de la Ley N° 5060 Ley General de Caminos Públicos, usualmente estas vías suministran acceso directo a fincas y a otras actividades económicamente rurales; unen caseríos y poblados con la Red vial nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia y acceso a muy pocos usuarios.

f) **Centros de Desarrollo Turístico:** Una porción del espacio turístico cuya concentración de atractivos de alta jerarquía, servicios en general, planta y equipamiento turístico, le permite atraer, de modo más o menos constante, corrientes turísticas que pernoctan al menos una noche. Contiene una combinación de atractivos de alta demanda y visitación, generando una imagen de atracción turística de importancia nacional que se expresa a través de la oferta y consumos de diversos productos turísticos. Dichas áreas son delimitadas por el Instituto Costarricense de Turismo.

g) **Clasificación Funcional:** Consiste en la clasificación de las vías en Primarias, Secundarias y Terciarias, según la función que cumplen dentro de la red vial y conforme a las Reglas Univocas de la Ciencia y de la Técnica, de conformidad con los artículos 15, 16, 160 y 216.1 de la Ley N° 6227.

h) **Cuadrante Urbano:** Es el área urbana o ámbito territorial de desenvolvimiento de un centro de población, en donde se encuentra la mayoría de los bienes y servicios, la estructura vial y su área de influencia inmediata; los cuadrantes urbanos se encuentran ubicados dentro de los distritos urbanos. Para efectos de la aplicación del Artículo 40 de la Ley de Planificación Urbana, se considera cuadrante de la ciudad al cuadrante urbano.

i) **Declaratoria de calle pública:** Acto administrativo mediante el cual las Municipalidades otorgan el reconocimiento del carácter público a una vía, que ya tiene su condición de bien de dominio público, para su incorporación en el Registro Vial.

j) **Derecho de Vía:** Franja de terreno propiedad del Estado, de naturaleza demanial, destinada para la construcción de obras viales, para la circulación de vehículos y personas. Incluye otras obras relacionadas con la seguridad y el ornato, generalmente comprendida entre los linderos que la separan de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía, de conformidad con los artículos 19, 28 y 32 de la Ley N° 5060 y 131, 227 y 231 de la Ley N° 9078.

k) **Distrito Urbano:** Es la circunscripción territorial administrativa cuya delimitación corresponde al radio de aplicación de un Plan Regulador. Dentro de un distrito urbano se encuentra el cuadrante urbano y su área de expansión. En ausencia de plan regulador, el distrito urbano es todo aquel declarado como tal por el INVU, en concordancia con el Transitorio II de la Ley de Planificación Urbana, Ley N° 4240.

l) **Plan Nacional de Transportes:** Instrumento de planificación que prioriza las inversiones para garantizar un servicio adecuado del sistema de transportes del país, que incluye todos los modos de transporte a horizontes temporales amplios, con una visión estratégica.

m) **Plan Regulador:** Es el instrumento de planificación local que define un conjunto de planos, mapas, reglamentos y cualquier otro documento, gráfico, la política de desarrollo y los planes para distribución de la población, usos de la tierra, vías de circulación, servicios públicos, facilidades comunales, construcción, conservación y rehabilitación de áreas urbanas.

n) **Puesto Fronterizo Terrestre:** Puestos oficiales de ingreso o salida del territorio nacional, por vía terrestre, de la competencia funcional y material de la Dirección General de Migración y Extranjería.

o) **Redundancia Vial:** Característica de la oferta de la red vial, que permite a los usuarios disponer de vías alternas, lo cual facilita además contar con opciones para desvío del tránsito vehicular en caso de algún cierre.

p) **Red Vial Complementaria:** compuesta por rutas que surten a la Red Vial Primaria, tendrán un carácter complementario, siendo responsable de garantizar la conectividad final.

q) **Red Vial Estratégica:** Conjunto de carreteras nacionales compuesta por rutas troncales nacionales y los ejes básicos de conexión regional. Por ellas circulará la mayor parte del tránsito tanto nacional como internacional.

r) **Régimen Urbanístico:** Conjunto de normas que constituyen el marco general para la gestión, planificación, expansión y tratamiento del suelo urbano, en virtud de lo establecido en la Ley No. 4240, Ley de Planificación Urbana.

s) **Registro Vial de Costa Rica:** Registro vial de las carreteras y caminos públicos de Costa Rica, oficializado en julio del 2008, mediante el artículo 19 del Decreto Ejecutivo N° 34624-MOPT y ratificado en febrero del 2017, mediante artículo 11 del Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT, con el objetivo de que en él se detalle la infraestructura de la red vial del país, su clasificación, nomenclatura, extensión, tipo de superficie, estado, entre otros, en concordancia con la normativa vigente. En él se detalla información de la Red Vial Nacional y Travesías y de la Red Vial Cantonal.

t) **Terminal Ferroviaria:** Son infraestructuras ferroviarias complementarias que se ubican en los puntos finales de las rutas del servicio público de tren o cerca de estos puntos.

u) **Vía Pública:** Todo terreno de dominio público y de uso común, que por disposición de la autoridad administrativa se destinare al libre tránsito, de conformidad con las Leyes y Reglamentos de planificación.

Capítulo II.

DE LA RED VIAL NACIONAL.

Sección I.

CRITERIOS PARA DEFINIR LA CONVENIENCIA ESTRATÉGICA Y FUNCIONAL DE VÍAS PÚBLICAS COMO CARRETERAS NACIONALES.

Artículo 3.- **Criterios de Clasificación.**

Los requisitos Técnicos Científicos para Clasificar las Carreteras Nacionales son de alcance general y de sentido unívoco. La Administración Pública, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes velará por su cumplimiento estricto, aplicabilidad y adaptabilidad.

Artículo 4.- **Criterios para la identificación de las Carreteras Nacionales.**

Los Criterios de identificación de las Carreteras Nacionales que se deberán de aplicar son los siguientes en el orden indicado:

a) La vía pública forma parte de la Red Vial Estratégica definidas en el Plan Nacional de Transporte vigente:

Esta red consiste en la clasificación en el PNT como Red de Alta Capacidad y Distribuidores Regionales. Debido a esto, las vías que cumplan esta condición están sujetas a variación de acuerdo con los resultados de cada actualización del PNT, de acuerdo con el procedimiento establecido por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. En el caso de rutas que tengan tramos que no pertenecen a la RVE, estos deberán evaluarse con los siguientes criterios para verificar si deben o no continuar perteneciendo a la RVN.

b) La vía pública forma parte de las rutas definidas para paso de tránsito aduanero:

Si la vía se encuentra incluida dentro de las rutas exclusivamente habilitadas para tránsito aduanero interno o internacional en las vías públicas terrestres de mercancías sujetas al control aduanero dentro del territorio nacional, descritas en el artículo 3 del Decreto No. N° 26123-H-MOPT, Reglamento de Habilitación de Rutas de Paso Obligatorio para los Vehículos Automotores del Tránsito Aduanero, Interno o Internacional, de mercancías sujetas al Control Aduanero en la República y Fijación de los Tiempos de Rodaje entre Aduanas.

c) Vías públicas con derecho de vía mínimo de 20 metros:

Adicionalmente, si la vía no cumple con las condiciones a) o b), se debe verificar que la ruta tenga un ancho de derecho de vía mínimo de 20 metros, en cumplimiento con el artículo 4 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley N° 5060.

Una vez verificado que se tenga el derecho de vía de al menos 20 metros, se evaluará la ruta y podrá clasificarse como Ruta Nacional si se cumple con al menos un criterio de los establecidos en los incisos d, e, f, g, h.

d) Vías cuyas conexiones facilitan el acceso directo a provincias y cabeceras de cantón:

Si la vía inicia, finaliza o tiene un tramo que pasa por el área correspondiente al Distrito 1° de un cantón podrá considerarse. Si existen varias vías que faciliten el acceso directo a cabecera de cantón para un mismo origen y destino, la prioridad la tendrá la vía de menor longitud. Sin embargo, si en términos de capacidad y redundancia vial se requiere una vía alterna, esta puede considerarse.

e) Vías públicas de acceso a Centros de Desarrollo Turístico de importancia nacional o Áreas Silvestres Protegidas con una Ruta Nacional que pertenezca o conecte con la Red Vial Estratégica:

Son vías de la Red Vial Estratégica que conectan la zona o área, al intersecar una vía de la Red Vial Estratégica en cualquier punto de esta. Se incluyen las vías que llegan a un punto o son colindantes a un Área Silvestre Protegida, desde donde se pueda generar o existan accesos directos a dicha área.

f) Vías públicas que conecten puestos fronterizos y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica:

Son vías que pertenecen a/o conecten con la Red Vial Estratégica y que finalicen en un puesto fronterizo terrestre oficial.

g) Vías públicas con conexión o acceso a aeropuertos internacionales, puertos, terminales ferroviarias y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica:

Son las vías que conectan con o pertenecen a la Red Vial Estratégica y dan acceso a aeropuertos internacionales oficializados por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC). Los puertos, terminales de abordaje de los ferris, embarcaderos, capitanías, marinas y atracaderos turísticos de importancia nacional o internacional de administración del MOPT e instituciones públicas con competencia marítimo-portuaria concurrente (JAPDEVA e INCOP) o concesionadas y las terminales ferroviarias de la red definida por INCOFER.

h) Vías públicas que forman un circuito con la Red Vial Estratégica:

Si la vía conecta o interseca en dos o más puntos con Rutas de la Red Vial Estratégica, que formen un circuito donde el resto de las vías pertenezcan a la Red Vial Estratégica, para dar continuidad y redundancia a la red.

Artículo 5.- **Alcance de aplicación.**

Estos parámetros serán utilizados por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, para las evaluaciones que considere necesarias tanto para definir la permanencia de rutas nacionales dentro del Registro Vial de la Red Vial Nacional, como para la aplicación a aquellas Rutas Cantonales que potencial y eventualmente se soliciten analizar para ser trasladadas a la Red Vial Nacional.

Sección II.

CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LA RED VIAL NACIONAL.

Artículo 6.- **Composición de la Red Vial Nacional.**

La Red Vial Nacional estará constituida por todas las Rutas Primarias, Secundarias, Terciarias y las Rutas de Travesía, bajo la administración del MOPT, inventariadas y georreferenciadas por la Secretaría de Planificación Sectorial y que constan como tales en el Registro Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Su definición y criterios para utilizar para determinar la clasificación de cada una de estas rutas se muestran en los siguientes incisos:

a) Rutas Primarias.

Red de carreteras que se caracteriza por tener volúmenes de tránsito alto y una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

Se clasificará como una Ruta Nacional Primaria a aquella vía pública que cumpla con un tránsito promedio diario anual igual o mayor a 15000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros. Y al menos uno de los siguientes criterios:

i. La vía pública forma parte de la Red Vial Estratégica definida en el Plan Nacional de Transporte vigente.
ii. La vía pública forma parte de las rutas definidas para paso de tránsito aduanero.

b) Rutas Secundarias.

Rutas que conecten cabeceras cantonales, no servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o Inter cantonales.

Se clasificará como una Ruta Nacional Secundaria a aquella vía pública que cumpla con un valor de tránsito promedio diario anual igual o mayor a 5000 y menor a 15000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros. Y al menos uno de los siguientes criterios:

i. Vías cuyas conexiones facilitan el acceso directo a provincias y cabeceras de cantón.
ii. Vías públicas de acceso a Centros de Desarrollo Turístico de importancia nacional o Áreas Silvestres Protegidas con una Ruta Nacional que pertenezca o conecte con la Red Vial Estratégica.
iii. Vías públicas que conecten puestos fronterizos y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica.

iv. Vías públicas con conexión o acceso a aeropuertos internacionales, puertos, terminales ferroviarias y que conecten o intersequen al menos en un punto con la Red Vial Estratégica.

c) Rutas 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 un territorio.

Se clasificará como una Ruta Nacional Terciaria a aquella vía pública con un valor de tránsito promedio diario anual menor a 5000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros y que formen un circuito con la Red Vial Estratégica.

Artículo 7.- **Rutas de travesía.**

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, podrá determinar por razones de interés público, conveniencia y oportunidad, Calles Locales de la Red Vial Cantonal, como Rutas de Travesías de la Red Vial Nacional, y colaborará con las municipalidades en el mantenimiento y mejoramiento de estas calles. Estas rutas deberán de cumplir con los siguientes criterios técnicos:

i. Unir dos rutas nacionales.
ii. Estar ubicada en un área urbana, según la normativa urbana definida por el INVU.
iii. El ancho del derecho de vía de estas Rutas estará definido por el régimen urbano.

Las Rutas de Travesía mantendrán sus características urbanas.

Sección III.

CODIFICACIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL Y TRAVESÍAS.

Artículo 8.- **Codificación de rutas, en la Red Vial Nacional**

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, desarrollará, mantendrá actualizado y controlará el Sistema del Registro Vial de Costa Rica, otorgadas por la Ley General de Caminos Públicos, Ley N° 5060 del 22 de agosto de 1972; el Decreto Ejecutivo N° 39173-MOPT, del 09 de julio del 2015 y el Decreto N° 40137-MOPT, del 12 de diciembre del 2022. Esta codificación será un instrumento para estandarizar la Red Vial Nacional y de Travesías de Costa Rica que garantice el adecuado inventario de dichas redes.

Artículo 9.- **Conservación de códigos históricos.**

El código de una ruta nacional será único e intransferible, por tanto, si una ruta nacional sale del registro de la Red Vial Nacional, su codificación será archivada como parte de la memoria histórica de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, este código no podrá ser asignado a un nuevo ingreso.

Capítulo III.

DE LA RED VIAL CANTONAL.

Sección I.

DECLARATORIA DE CALLES PÚBLICAS EN LA RED VIAL CANTONAL DE COSTA RICA.

Artículo 10.- **Protocolo para la declaratoria de caminos públicos en la Red Vial Cantonal de Costa Rica.**

En el ejercicio de la rectoría técnica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, formulará previa consulta con los Gobiernos Locales, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH), el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA) u otros entes competentes en razón de la materia, un instrumento de aplicación nacional que considere el desarrollo inmobiliario y residencial, planificado para estandarizar el procedimiento en la declaratoria de caminos públicos, en el territorio nacional, por parte de los gobiernos locales, el cual minimice el impacto de la expansión urbana en la red de transportes, garantizando la conectividad de las poblaciones y el adecuado inventario y mantenimiento de las vías cantonales.

Artículo 11.- **Asesoría y acompañamiento.**

Durante el proceso de declaratoria de un camino como público y en caso de existir consultas sobre el procedimiento establecido, los gobiernos locales podrán solicitar asesoría a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, de conformidad con la legalidad.

Sección II.

CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LA RED VIAL CANTONAL.

Artículo 12.- **Composición de la Red Vial Cantonal.**

En concordancia con el artículo 11 del Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, Decreto Ejecutivo No. 40137 – MOPT, por este reglamento, la Red Vial Cantonal estará constituida por todas las Calles Locales, Caminos Vecinales y Caminos No Clasificados, bajo la administración de las municipalidades, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales y que constan como tales en el Registro Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Para tales efectos la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, tendrá la coordinación interinstitucional oficializada y formalizada en aras de la eficiencia y optimización de recursos.

En lo atinente al Registro Vial aplica el Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT.

Artículo 13.- **Calles Locales.**

Son Vías públicas incluidas dentro del Cuadrante de un Área Urbana, no clasificadas como rutas de travesías urbanas de la Red Vial Nacional.

Estos caminos clasificarán y definirán sus anchos con base en los criterios que al efecto establecerá cada municipalidad, cuando exista el respectivo Plan Regulador; de lo contrario, se regirán por lo dispuesto en el Reglamento de Fraccionamientos y Urbanizaciones vigente emitido por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.

Para clasificar una Vía Pública como Calle Local, esta debe sin excepción alguna estar dentro de un Cuadrante Urbano o sus áreas de expansión, o bien en un área previamente urbanizada cuando se ubique fuera del Cuadrante Urbano.

Se clasificará como Calle Local a aquella que se encuentre en:

i. Cuadrante Urbano, delimitado por un Plan Regional.
ii. Plan Regulador, delimitación de cuadrantes en los reglamentos de Desarrollo Urbano, en este caso se podrán delimitar más de un Cuadrante Urbano por Distrito Urbano con la debida justificación técnica.
iii. De no cumplirse los criterios anteriores, se usará la delimitación de Cuadrantes Urbanos del INVU, de conformidad con lo establecido en el Transitorio II, de la Ley de Planificación Urbana.
iv. Provisionalmente el Gobierno Local podrá delimitarlos para uso temporal por medio del "Protocolo para la Delimitación de Cuadrantes Urbanos y sus áreas de expansión", lo anterior según el Transitorio II, del Reglamento de Fraccionamientos y Urbanizaciones del INVU. En este caso se podrá delimitar solamente un Cuadrante Urbano por Distrito Urbano.
v. Proyectos urbanísticos debidamente registrados y avalados por el INVU y la municipalidad, aunque se ubiquen fuera de un Cuadrante Urbano por considerarse zonas previamente urbanizadas.

De conformidad con los ítems a), b) y c), la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT podrá coordinar lo propio y pertinente con el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo quien dará una prioridad institucional a su cumplimiento.

Artículo 14.- **Caminos Vecinales.**

Son aquellos caminos públicos que cumplen con los 14 metros de ancho de derecho de vía estipulado en el artículo 4 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley No. 5060 y su reforma, y al menos, con tres de los siguientes criterios:

i. Posibilita el acceso a centros de población rural que cuenten con al menos tres de los siguientes servicios o infraestructura física en operación: centro educativo de primaria o secundaria, plaza de deportes, salón comunal, centros religiosos, servicio de electricidad, servicio de transporte de pasajeros, puesto de salud, telefonía.
ii. Cuentan con una infraestructura de drenaje adecuada (cunetas, alcantarillado primario) o puentes.

iii. La población promedio que tributa al camino debe ser mayor de 50 habitantes por kilómetro de extensión del camino, o existen al menos un promedio de 10 casas visibles habitadas por kilómetro de extensión de la vía.
iv. El camino debe ser la principal vía de comunicación para el transporte de cosechas y productos del área que tributa al camino. Al menos el 50% de esa área estará dedicada activamente a la producción agropecuaria (ganadería intensiva y cultivos) u otras actividades.
v. El tránsito promedio diario debe ser mayor de 30 vehículos.
vi. El camino debe ser la vía principal de acceso a la zona, cuenca o región que necesita ser comunicada (concepto de red).
vii. La existencia de asociaciones de desarrollo integral o asociaciones de desarrollo específicas en la zona de influencia del camino.
viii. Dan acceso a sitios calificados de interés turístico (accesos principales a playas y volcanes).
ix. Sirven como rutas alternas a rutas nacionales de reconocida importancia.
x. Dan acceso a reservas de recursos naturales, reservas indígenas o a proyectos de asentamientos campesinos impulsados por el Gobierno de la República o la municipalidad.
xi. Dan acceso a centros de acopio importantes.
xii. Son rutas importantes para la seguridad o el interés nacional, como atracaderos, torres de transmisión u observatorios.
xiii. Son caminos que se ubican en centros de población no declarados cuadrantes urbanos.
xiv. Poseen valores del índice de Viabilidad Técnico Social mayor o igual a 30.

Artículo 15.- **Caminos No Clasificados.**

Son Caminos Públicos, no definidos dentro de las categorías de Calles Locales o Caminos Vecinales, tales como caminos públicos que no cumplen con los anchos de derecho de vía reglamentados y definidos por la normativa técnica oficializada por el MOPT, así como aquellos caminos que son inaccesibles a vehículos automotores, debido a sus características y condiciones físicas, también denominados caminos de herradura, senda, vereda o trillo y que proporcionan acceso a muy pocos usuarios.

La conservación, mantenimiento y mejoramiento de esta clase de caminos públicos es responsabilidad entera de los usuarios y beneficiarios directos, así como de los Gobiernos Locales quienes deberán de utilizar recursos distintos a los asignados por la Ley N° 8114 y la Ley N° 9329 para su mejoramiento mantenimiento y conservación, por lo tanto, su extensión no se contabilizará para efectos de la asignación de recursos del impuesto único a los combustibles previsto en las Leyes de marras.

Todos aquellos caminos, debidamente registrados por las Municipalidades ante el Registro Vial que administra la Secretaría de Planificación Sectorial con la Clasificación de Caminos-No-Clasificados-en-Uso y Caminos-No-Clasificados-en-Desuso, previo a la publicación de la Ley No. 10343 del 12 de abril del 2023 se consideraran Caminos No Clasificados y no podrán reclasificarse sin antes cumplir con los anchos de derecho de vía reglamentados y definidos por la normativa técnica oficializada por el MOPT.

Sección III.

CODIFICACIÓN DE LA RED VIAL CANTONAL.

Artículo 16.- **Codificación de caminos, en la Red Vial Cantonal.**

Las vías públicas pertenecientes a la Red Vial Cantonal se codifican mediante un identificador numérico compuesto de siete cifras que indican:

a) Primer dígito: Número de provincia.

b) Siguientes dos dígitos: Número de cantón dentro de cada provincia.

c) Siguientes cuatro dígitos: Número consecutivo del camino, dentro de cada cantón.

De manera excepcional, cuando un camino debidamente inscrito en el Registro Vial del MOPT, requiera ser ampliado y este no cumpla con los anchos de derecho de vía reglamentados y definidos por la normativa técnica oficializada por el MOPT. La longitud por ampliar será registrada con una codificación especial la cual estará compuesta por el código del camino al cual pertenece y al final se le adicionara en el código las siglas NC, el cual hace referencia a que ese tramo corresponde a un camino No Clasificado y por tanto no será contabilizado para efectos de la distribución de recursos por concepto de la Ley No. 8114 y la Ley No. 9329.

Artículo 17.- **Conservación de códigos históricos**

El código de un Camino Cantonal será único e intransferible, por tanto, si un Camino Cantonal sale del registro de la Red Vial Cantonal, su codificación se archivará como parte de la memoria histórica de la Municipalidad respectiva, este código no podrá ser asignado a ningún nuevo camino.

Artículo 18.- **Modificaciones.**

Modifíquese el artículo 24 del Decreto Ejecutivo No. 38578-MOPT, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

> "Artículo 24: Clasificación de vías públicas cantonales.
>
> 24.1 De conformidad con lo dispuesto por el ordenamiento jurídico, la red vial cantonal se clasifica en Calles Locales o Urbanas, Caminos Vecinales o Clasificados y Caminos No-Clasificados.
>
> 24.2 La ubicación de un camino en alguna de las categorías anteriores debe resultar del análisis de la información consignada en las casillas antes descritas, pertenecientes a la boleta de inventario socioeconómico. Las calles locales o urbanas son las que conforman los cuadrantes de los poblados, asentamientos o urbanizaciones. Los caminos vecinales o clasificados son caminos con inicio y fin claramente identificables, poseen valores de IVTS mayor o igual a 30, el cual es calculado como se indica en el Artículo 33 de este Manual; son vías colectoras de tránsito, dan acceso a playas o centros de atracción turística, deportiva, social, cultural, espiritual, etc. y además comunican centros de población (ejemplo: poblados, barrios, caseríos, urbanizaciones) de diversa índole entre sí. Las vias urbanas por las que atraviesa uno de estos caminos vecinales o clasificados, forman parte del camino y no de la red urbana.

24.3 En el rubro –Tipo de Vía Pública se debe justificar la recomendación de clasificación propuesta.

24.4 A la derecha deberá anotarse la clasificación propuesta; con una U para Calles Locales; VC para Caminos Vecinales y NC para caminos No Clasificados."

Modifíquese el artículo 2 inciso b) del Decreto Ejecutivo No. 40137-MOPT, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

"Caminos no clasificados: Caminos públicos que no cumplen con los anchos de derecho de vía reglamentados y definidos por la normativa técnica oficializada por el MOPT, así como aquellos caminos que son inaccesibles a vehículos automotores, debido a sus características y condiciones físicas, también denominados caminos de herradura, senda, vereda o trillo. "

Artículo 19.- **Derogatorias.**

a) Se deroga el Decreto No. 130041-T "Reglamento sobre clasificación funcional de caminos públicos", del 20 de octubre de 1981.
b) Se deroga el inciso 9.1 del artículo 9 del Decreto No. 38578-MOPT, Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal, del 21 de octubre del 2014.
c) Se derogan los artículos 13, 14, 15, 16 y 17 del Decreto No. 40137-MOPT, "Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal", publicado en el Diario Oficial La Gaceta del jueves 23 de febrero del 2017, Alcance 41.

Artículo 20.- **Vigencia.**

Rige a partir de la correcta e integra publicación en el Diario Oficial La Gaceta, con excepción de la aplicación de los Criterios para la identificación de las Carreteras Nacionales, por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de este decreto, que entrara a regir hasta dentro de 6 meses a partir de la publicación este decreto.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los diecinueve días del mes de setiembre del año dos mil veintres

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—(D44263 - IN2024834860).