

N° 44186-MOPT

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

En uso de las facultades concedidas en los artículos 140 incisos 3), 18) y 146 de la Constitución Política, artículos 25 inciso 1, 27 inciso 1 y 28 incisos 1 y 2 acápite b) de la Ley General de Administración Pública, N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas, el artículo 2 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas; el artículo 7 inciso k) del Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo, Decreto Ejecutivo N° 43580 del 01 de junio de 2022 y sus reformas;

*Considerando:*

I.—Que según lo dispuesto en el artículo 7 inciso k) del Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo (Decreto Ejecutivo N° 43580-MP-PLAN y sus reformas), el Ministro (a) de Obras Públicas y Transportes tendrá a su cargo la Rectoría del Sector Obras Públicas y Transportes.

II.—Que según lo dispuesto en el artículo 11 de la “Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal N° 9329” del 15 de octubre de 2015 y sus reformas, el Ministerio de Obras

Públicas y Transportes podrá planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional sin perjuicio de las potestades del Consejo Nacional de Vialidad.

III.—Que según el artículo 4 de la Ley N° 7798 del 30 de abril de 1998 y sus reformas, “Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)”, al Consejo Nacional de Vialidad le corresponde planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

IV.—Que en cumplimiento de la disposición 4.4 del Informe N° DFOE-IFR-IF-00014-2020 “Informe de auditoría operativa sobre la eficacia, eficiencia y economía de las intervenciones de conservación ejecutadas en la red vial nacional de lastre (informe N° 1: eficacia -MOPT/CONAVI)”, la Contraloría General de la República ordena la elaboración de un reglamento en el cual se establezcan las líneas generales que debe considerar un modelo de gestión integral de las intervenciones de conservación de la Red Vial Nacional en Lastre para el sector transporte, el cual debe ser acorde con la naturaleza de dichas carreteras y la normativa respectiva, con fundamento en los principios de eficacia, eficiencia y economía.

V.—Que resulta indispensable plantearse a la luz del marco normativo, un modelo de gestión, que integre cada uno de los activos que conforman las vías de la red vial nacional de lastre, bajo una orientación de planificación estratégica, considerando criterios de eficiencia, eficacia, economía y que a su vez le permita a la Administración una mejora significativa en sus resultados y en la generación de valor público.

VI.—Que de conformidad con el artículo 12 párrafo tercero del Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Decreto Ejecutivo N° 37045-MP-MEIC y sus reformas, se determinó que la presente propuesta no establece ni modifica trámites, requisitos o procedimientos, que el administrado deba cumplir, situación por la que no se procedió con el trámite de control previo. **Por tanto,**

DECRETAN:

## Reglamento para la Gestión Integral de las Intervenciones de la Red Vial Nacional en Lastre para el Sector Obras Públicas y Transportes

### CAPÍTULO 1

#### Disposiciones generales

Artículo 1°—**Objetivo.** El presente reglamento tiene por objetivo proveer a los entes encargados de la conservación, construcción y mejoramiento de las rutas de la Red Vial Nacional de Lastre de un instrumento con lineamientos generales que orienten las acciones que se deben realizar en materia de la gestión integral de las intervenciones de la RVNL considerando los criterios de eficiencia, eficacia y economía desde la perspectiva del valor público y la promoción del desarrollo de infraestructura resiliente.

Artículo 2°—**Alcance.** Este reglamento es aplicable al ámbito de las actividades de gestión de las intervenciones de conservación, construcción y mejoramiento de la RVNL a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Nacional de Vialidad que intervengan en dichas actividades. Sin perjuicio de lo establecido en otra normativa nacional vigente.

Artículo 3°—**Líneas generales del modelo de gestión integral de las intervenciones de la RVNL.** El modelo de gestión integral de las intervenciones de la RVNL comprenderá las siguientes líneas generales:

- a) **Estrategia:** comprende el marco estratégico, principios, niveles de planificación, políticas y objetivos de la gestión integral de intervenciones de la RVNL.
- b) **Procesos:** considera el alcance, metas e indicadores de gestión; así como los enfoques de gestión a nivel red y a nivel proyecto.
- c) **Organización:** abarca los roles y responsabilidades de los encargados de la gestión integral de intervenciones de la RVNL; así como la coordinación de las distintas tareas que estos realizan.
- d) **Recursos:** incluyen los recursos para la gestión integral de las intervenciones, tales como: tecnología, sistemas de información, herramientas informáticas, recursos financieros, recursos humanos.
- e) **Mejora continua:** comprende los mecanismos para el control y seguimiento de la gestión, tales como lecciones aprendidas, plan de mejora de las intervenciones y mecanismos de valoración de nuevas tecnologías. Con el fin de optimizar el modelo de gestión integral.

Estas líneas generales serán abordadas en los diferentes capítulos del presente reglamento.

Artículo 4°—**Definiciones.** Para los efectos de interpretación y aplicación del presente reglamento, los términos siguientes tienen el significado que se indica a continuación:

- a) **Acceso capilar final:** Corresponde a las vías de acceso directo a las zonas agrícolas, caseríos, poblados y otras vías públicas urbanas.
- b) **Administración:** Autoridad pública delegada en los organismos de MOPT y CONAVI encargados de la gestión integral de las intervenciones de la RVNL, con la finalidad de generar valor público a la sociedad en las actividades y servicios públicos prestados.
- c) **Administrador de proyecto:** Profesional encargado de la integración de los esfuerzos internos y externos para realizar la debida ejecución de las obras, supervisión y cierre del proyecto, de manera que se desarrolle el proyecto dentro del alcance, tiempo, costo y estándares de calidad definidos.
- d) **Análisis costo-beneficio (ACB):** Metodología que permite comparar los costos y los beneficios asociados a una alternativa, En ocasiones, el resultado del análisis costo-beneficio suele presentarse como una razón beneficio entre costo, por lo que la viabilidad económica de la alternativa estudiada presupone obtener una razón mayor a uno.
- e) **Activos viales:** Son todos aquellos elementos físicos que contiene una ruta dentro de su derecho de vía, sistemas tecnológicos y de información que permiten que la infraestructura vial preste un servicio adecuado a los usuarios.
- f) **Auscultación:** Conjunto de procedimientos (medidas, tratamiento de las lecturas, análisis e interpretación) cuyo objeto es medir, con la mayor precisión posible, los diversos deterioros superficiales de la capa de ruedo.
- g) **Calidad:** Conjunto de propiedades o características de un producto o servicio, que le confieren idoneidad para satisfacer necesidades requeridas y expresadas por la Administración en las especificaciones contractuales.
- h) **Camino público:** Toda vía pública abierta a la circulación de vehículos, peatones y demás usuarios.
- i) **Ciclo de vida del proyecto:** Conjunto de fases o etapas que cubren el desarrollo de una actividad, obra o proyecto. Siguiendo una secuencia lógica temporal. Las

- principales fases son las siguientes: concepción de la idea, prefactibilidad, factibilidad, diseño, construcción, operación, incluye las ampliaciones o modificaciones. (Decreto Ejecutivo N° 43898-MINAE-S-MOPT-MAG-MEIC, del 21 de diciembre de 2022 y sus reformas “Reglamento de evaluación, control y seguimiento ambiental”).
- j) **Conservación vial:** Conjunto de actividades destinadas a preservar, en 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 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. Dentro de la conservación vial pueden distinguirse las siguientes actividades: mantenimiento (rutinario y periódico), refuerzo de pavimento, rehabilitación y mejoramientos puntuales.
- k) **Construcción:** Consiste en la construcción de todas las obras viales que se incorporan en la red vial nacional existente.
- l) **Coordinación interinstitucional:** Es el conjunto de esfuerzos orientados de diversas instancias públicas para el análisis, definición, coordinación, seguimiento y evaluación de estrategias y líneas de acción de la política en materia de gestión integral de las intervenciones en la RVNL.
- m) **Derecho de vía:** Aquella área o superficie de terreno, propiedad del Estado, destinada al uso de una vía pública, que incluye la calzada, zonas verdes y aceras. Esta área está delimitada a ambos lados por los linderos definidos catastralmente de las propiedades colindantes en su línea de propiedad.
- n) **Drenaje:** Dispositivos para captar, dirigir y evacuar el agua de la carretera o camino.
- o) **Especificaciones técnicas:** Término utilizado para referirse a las disposiciones, normativas y diversos requisitos técnicos y de ley que rigen la ejecución de una intervención específica.
- p) **Gestión integral:** Es el conjunto de actividades necesarias para gestionar todos los elementos que conforman la infraestructura vial de la RVNL, para alcanzar una meta de conservación, mejoramiento o construcción vial con la finalidad de generar valor público a la sociedad en las actividades y servicios públicos prestados.
- q) **Inspección:** Es un conjunto de actividades de reconocimiento, ya sea de forma visual o a través de técnicas más especializadas con el fin de evaluar la condición de las obras.
- r) **Lastre:** Material granular clasificado, que se coloca sobre una subrasante para protegerla, o bien sobre una capa granular terminada de una carretera para que funcione como una superficie de rueda expuesta. Puede ser material de tajo, de río o de préstamo selecto.
- s) **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.
- t) **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 recapados 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.
- u) **Mantenimiento de preservación:** Son intervenciones de bajo costo relativo, cuyo objetivo es preservar las rutas en buen estado, tanto en su parte estructural como funcional.
- v) **Mantenimiento de recuperación funcional:** Son intervenciones cuyo objetivo principal es recuperar la actividad funcional desde el punto de vista de la condición de las rutas.
- w) **Mejoramiento:** Mejoras o modificaciones de las normas de diseño 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, obras como la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie (“upgrade”) de tierra a lastre o de lastre a asfalto, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.
- x) **Planificación:** Consiste en la definición de los procedimientos y estrategias que se llevan a cabo para cumplir determinados objetivos y alcanzar una meta. Es el proceso sistémico, integral, racional y continuo de previsión que se traduce en elaboración, ejecución y evaluación de planes, programas y proyectos de desarrollo con miras a lograr objetivos y metas en un tiempo y espacio determinado, que utiliza un conjunto de procedimientos metodológicos para abordar la actividad de previsión, organización y uso de los recursos disponibles y potenciales.
- y) **Planes del Sector:** Se refiere a los planes formulados para el Sector de Obras Públicas y Transportes como son: Plan Nacional de Transportes, Plan Estratégico Sectorial y Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública.
- z) **Políticas de conservación:** Constituye una propuesta que permite orientar y apoyar las acciones de conservación más adecuadas a implementar en la infraestructura vial, sobre un sustento técnico, teórico y práctico, en función de su condición, considerando parámetros como capacidad estructural, capacidad funcional, condición de drenaje y seguridad vial.
- aa) **Proyecto:** En este reglamento se entenderá como el conjunto articulado de actividades integradas, destinado a lograr objetivos específicos en un periodo de tiempo limitado para producir un bien o servicio que satisfaga una necesidad, cuyo resultado final es que pueda ser ejecutado para crear nueva infraestructura vial, mejorar características o condiciones de una ruta.
- bb) **Red vial nacional:** Conjunto de carreteras nacionales administradas por el MOPT y el CONAVI. Esta red se subdivide de acuerdo con la Ley General de Caminos Públicos, de la siguiente manera:
- Carreteras primarias:** Red de rutas troncales, para servir a corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

**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.

**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.

- cc) **Red vial cantonal:** Conjunto de calles y caminos públicos que no forman parte de la Red Vial Nacional y cuya administración es de responsabilidad municipal en lo que corresponde (Decreto Ejecutivo N° 37908-MOPT del 19 de agosto del 2013).
- dd) **Red vial nacional pavimentada:** Conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Consejo Nacional de Vialidad, constituidas por carreteras primarias, secundarias y terciarias, con superficies de ruedo compuestas por carpetas asfálticas o concretos hidráulicos, cuya composición se puede establecer como la superposición de distintas capas de materiales, con características mecánicas que varían en función de su contribución esperada para resistir las cargas de los vehículos. La administración de estas carreteras es competencia directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por intermedio del CONAVI.
- ee) **Red vial nacional en lastre:** Conjunto de rutas nacionales no pavimentadas determinadas por el Consejo Nacional de Vialidad, con superficies de ruedo compuestas por lastre o tierra. La administración de estas carreteras es competencia directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por intermedio del CONAVI.
- ff) **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.
- gg) **Reconstrucción:** Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.
- hh) **Resiliencia:** En este reglamento se entenderá como la capacidad que posee la infraestructura vial expuesta a una amenaza, para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficaz, lo que incluye la preservación y restauración de sus estructuras y funciones básicas.
- ii) **Seguridad vial:** Conjunto de acciones orientadas a prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías y reducir los impactos sociales negativos por causa de la accidentalidad.
- jj) **Sistemas de Gestión de Activos Viales:** Proceso estratégico y sistemático de planeación, programación, administración y financiamiento de la construcción, conservación y el mejoramiento de una red de carreteras.

Este proceso se ejecuta a través del ciclo de vida de los activos o elementos que componen la vía, basándose en buenas prácticas de ingeniería y administración para la asignación óptima de los recursos.

- kk) **Sistema del Registro Vial de Costa Rica:** Sistema en el que se detalla la infraestructura de la red vial del país, su clasificación, nomenclatura, extensión, tipo de superficie, estado, señalización, censos de tránsito y condición socioeconómica.
- ll) **Tramos de prueba:** Tramo de estudio donde se realiza la aplicación de nuevas tecnologías o técnicas, las cuales serán evaluadas para medir el rendimiento, costo y desempeño de las mismas.
- mm) **Transitabilidad:** Condición física de la vía que permite la circulación vehicular.
- nn) **Usuario:** Persona que utiliza los servicios o la infraestructura en un determinado lugar, independientemente del método de movilidad utilizado.
- oo) **Vulnerabilidad:** Condición intrínseca de ser impactado por un suceso a causa de un conjunto de condiciones y procesos físicos, sociales, económicos y ambientales. Se determina por el grado de exposición y fragilidad de los elementos susceptibles de ser afectados -la población, sus haberes, las actividades de bienes y servicios, el ambiente- y la limitación de su capacidad para recuperarse.

Artículo 5°—**Acrónimos.** Para la aplicación del presente reglamento se disponen los siguientes acrónimos:

a) **Siglas costarricenses**

<b>CONAVI</b>	Consejo Nacional de Vialidad
<b>CNS</b>	Consejo Nacional Sectorial
<b>DVOP</b>	División de Obras Públicas del MOPT
<b>LanammeUCR</b>	Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales
<b>MOPT</b>	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
<b>SPS</b>	Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT
<b>UE</b>	Unidad Ejecutora

b) **Siglas de conceptos utilizados**

<b>PES</b>	Plan Estratégico Sectorial
<b>PNDIP</b>	Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública
<b>PNT</b>	Plan Nacional de Transportes
<b>RVC</b>	Red Vial Cantonal
<b>RVN</b>	Red Vial Nacional
<b>RVNL</b>	Red Vial Nacional en Lastre
<b>TPD</b>	Tránsito Promedio Diario
<b>TPDA</b>	Tránsito Promedio Diario Anual

CAPÍTULO II

**Principios de la gestión integral de las intervenciones en la RVNL**

Artículo 6°—**Principios generales de la gestión integral de las intervenciones en la RVNL.** La gestión integral de las intervenciones de la RVNL, deberá apegarse a los principios generales de eficacia, eficiencia y economía, para una correcta administración y gestión de los recursos públicos, en procura de la gestión del servicio de conservación, mejoramiento y construcción vial de la RVNL desde una perspectiva de “Valor Público” y su contribución con el cumplimiento del Objetivo del Desarrollo Sostenible (ODS) N° 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación”.

Artículo 7°—**Principios relativos a la planificación estratégica de la gestión integral de las intervenciones en la RVNL.** La planificación estratégica de la gestión integral de las intervenciones de la RVNL, como mínimo deberá:

- a) Estar planteada acorde a la naturaleza de dichas rutas y la normativa respectiva, en materia técnica, administrativa y legal.
- b) Incluir los objetivos estratégicos de desarrollo del Sector Obras Públicas y Transportes, mismos que deben ser concretos, alcanzables, cuantificables, definidos técnicamente y acordes con las características de dichas rutas y la normativa respectiva. Asimismo, se deberán organizar los objetivos estratégicos, indicadores, metas, iniciativas de innovación y presupuestos de tal forma que permita poner en marcha el plan estratégico.
- c) Velar porque las intervenciones en los activos viales que conforman este tipo de red reúnan las condiciones mínimas de transitabilidad, seguridad y resiliencia, de forma que se garantice un servicio óptimo al usuario en términos de transitabilidad y movilidad.
- d) Indicar los plazos para el logro de los objetivos planteados y el proceso para la revisión de su eficacia, eficiencia y economía.
- e) Asignar los recursos de forma estratégica, indicando los tipos de intervenciones definidos técnicamente que permitan el logro de los objetivos, tomando en cuenta aspectos tales como: la jerarquía de las vías, los niveles de servicio, capacidad de la vía, volúmenes de tránsito, condición de los caminos, de seguridad vial, ambientales y de riesgo, definidas por la Administración.
- f) Indicar los riesgos en la gestión integral de las intervenciones de la RVNL, estableciendo los mecanismos para la medición y seguimiento periódico.
- g) Contemplar las medidas de contingencia a implementar en caso de la materialización de los posibles riesgos.

Artículo 8°—**Principios relativos al manejo, control y seguimiento de las intervenciones en la RVNL.** El manejo, control y seguimiento de las intervenciones en la RVNL, deberá cumplir como mínimo los siguientes principios:

- a) **Toma de decisiones:** Las decisiones para la gestión de las intervenciones deben estar orientadas a la mejora de la RVNL, en términos de transitabilidad, seguridad vial y resiliencia, por lo que debe existir un proceso documentado de toma de decisiones objetivas, basado en criterios técnicos, fundamentado en información veraz y oportuna. Lo anterior, a efecto de que los responsables de la gestión integral de las intervenciones en la RVNL, puedan tomar decisiones objetivas, documentadas, informadas y apegadas a la técnica y mejores prácticas.
- b) **Idoneidad:** Todas las personas que gestionan, supervisan y controlan las intervenciones en la RVNL deben contar con las competencias, los conocimientos y experiencia, todos necesarios para el cumplimiento de sus responsabilidades.
- c) **Dotación de recursos:** La Administración deberá brindar los recursos para la gestión integral de las intervenciones y administración de los activos viales, tales como: tecnología y sistemas de información que le permitan procesar y analizar los datos relacionados con las características de las intervenciones, costos, hechos relevantes y el comportamiento de las intervenciones. Así como, contar con los recursos humanos para la gestión integral de dichas intervenciones.

d) **Rendición de cuentas:** La Administración deberá aplicar la normativa vigente en materia de rendición de cuentas en la ejecución de proyectos de inversión pública, para garantizar la transparencia y la efectividad de las intervenciones realizadas.

### CAPÍTULO III

#### Roles y responsabilidades

Artículo 9°—**Rectoría en la administración y gestión de la RVNL.** El Ministro de Obras Públicas y Transportes será el Rector en la administración y gestión de la RVNL, por lo que le corresponde la aprobación de las políticas y lineamientos en la materia.

Artículo 10.—**Encargados de la gestión.** Son todos los actores involucrados en el proceso estratégico y sistemático de planeación, programación, administración y financiamiento de la construcción, conservación y el mejoramiento de la RVNL, mediante la gestión integral de sus intervenciones. Dichos actores son los siguientes:

#### a) **Ministro(a) de Obras Públicas y Transportes:**

Sus funciones serán:

1. Dictar y dirigir la política general en la construcción, mantenimiento y mejoramiento de las rutas de la RVNL.
2. Preparar y presentar al Presidente de la República los proyectos de ley, decretos, resoluciones, formular acuerdos y demás actos que se suscriban conjuntamente en relación con la RVNL.
3. Supervisar la ejecución de los planes y programas de las dependencias que integran el Ministerio y coordinar la labor con otras instituciones.
4. Dirigir y coordinar a los órganos adscritos al MOPT, que tengan a su cargo la gestión de la RVNL, a fin de que la planificación y el desarrollo de proyectos se efectúe de manera articulada e integrada, con responsabilidades definidas y con herramientas que permitan constatar la vinculación entre los objetivos y planes propuestos y los presupuestos que se formulan.
5. Coordinar con las municipalidades para que las labores de planificación se orienten a lograr la adecuada funcionalidad de la red vial del país, de manera que la RVC opere en forma integrada con la RVN.

#### b) **Secretaría de Planificación Sectorial**

Sus funciones serán:

1. Asesorar y apoyar al Ministro (a) Rector (a) en materia de planificación y formulación, implementación y seguimiento de objetivos y políticas de la construcción, mejoramiento y conservación de la RVNL que se incorporan en los planes estratégicos del Sector (PNT, PES y PNDIP). Así como, en el respectivo proceso de evaluación, verificación y ajuste de dichos instrumentos de planificación.
2. Elaborar el plan estratégico de inversión de largo plazo de la RVNL, en coordinación con el CONAVI y alineados con las políticas y objetivos de gestión de la RVN establecidos por la administración en los planes estratégicos del Sector.
3. Desarrollar, mantener actualizado y controlar el Sistema del Registro Vial de Costa Rica, en el que se detallará la infraestructura de la red vial del país (redes nacional y cantonal), su clasificación,

nomenclatura, extensión, tipo de superficie, estado, señalización, censos de tránsito, que se requiera para los propósitos de la planificación del transporte.

4. Realizar la reclasificación de tipo de superficie de ruedo de las rutas de la RVNL mediante la verificación en campo o por medio de los reportes certificados emitidos por los directores regionales de MOPT y CONAVI.

**c) División de Obras Públicas (MOPT)**

Sus funciones serán:

1. Planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras de la RVN sin perjuicio de las potestades del CONAVI, previa coordinación entre ambas instituciones.
2. Velar porque la coordinación de la gestión de las intervenciones de la RVNL se realice en todos los niveles de planificación por parte de las dependencias encargadas de la DVOP, a fin de que la planificación y el desarrollo de los proyectos se efectúe de manera articulada e integrada con la Dirección Ejecutiva del CONAVI.
3. Elaborar conforme a las políticas, planes estratégicos y programas del Sector el Plan de Obra Pública, dando el seguimiento correspondiente e informando sobre los avances obtenidos.
4. Desarrollar e implementar una herramienta para la gestión de las intervenciones de la RVNL que permita operativizar las regulaciones del presente reglamento, considerando los elementos básicos establecidos en éste e incorporando buenas prácticas en todo el ciclo de vida de esas intervenciones, relacionadas con eficacia, eficiencia, economía, efecto e impacto, desde la identificación de las necesidades hasta la evaluación de las intervenciones.
5. Programar en forma coordinada con el CONAVI, los trabajos de conservación vial, mejoramiento y construcción de la RVNL y reportar a los involucrados en la gestión, los resultados obtenidos de la ejecución de los proyectos, en términos de naturaleza y calidad de las obras ejecutadas, así como de la evaluación de la eficiencia, eficacia y economía de las intervenciones realizadas.
6. La DVOP ejecutará mediante administración o contratación pública, según corresponda, las intervenciones, suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación, mejoramiento y construcción de la totalidad de la red vial nacional, sin perjuicio de las potestades del CONAVI.
7. Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la conservación vial, mejoramiento y construcción de la RVNL en coordinación con el CONAVI.
8. Elaborar y remitir a la SPS, con copia a la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI el reporte certificado de los trabajos realizados en la RVNL que requieren una reclasificación del tipo de superficie de acuerdo con los parámetros y características que defina para tales efectos dicha Secretaría.
9. Elaborar un mecanismo de valoración continua de precios de insumos y precios ofertados utilizados para conservar la RVNL y mantenerlo actualizado trimestralmente.

10. Definir los roles y responsabilidades correspondientes a los procesos, actividades y tareas de la gestión; así como procedimientos para la atención de la RVNL que dicha División realiza mediante sus diferentes dependencias.

11. Elaborar un inventario de necesidades para cada proyecto. Asimismo, elaborar e implementar un mecanismo de revisión de cantidades que garantice la calidad del proceso.

**d) Consejo Nacional de Vialidad:**

Sus funciones serán:

1. La Dirección Ejecutiva velará por la planeación, programación, administración, financiamiento, ejecución y control de la conservación, mejoramiento y construcción de la RVNL, en concordancia con los planes y programas que elabore la SPS y con fundamento en el Sistema de Gestión de Activos Viales de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley N° 7798, Ley de creación del Consejo Nacional de Vialidad.
2. La Dirección Ejecutiva velará porque la coordinación de la gestión de las intervenciones de la RVNL se realice en todos los niveles de planificación por parte de las dependencias encargadas del CONAVI, a fin de que la planificación y el desarrollo de los proyectos se efectúe de manera articulada e integrada con la DVOP.
3. La Dirección de Planificación Institucional elaborará en coordinación con otras dependencias del CONAVI los planes estratégicos, tácticos y operativos de inversión de la RVNL, de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento. En este sentido, el CONAVI deberá acatar las políticas y los lineamientos del MOPT y coordinará esta labor con las unidades correspondientes.
4. La Gerencia de Contratación de Vías y Puentes en coordinación con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes incorporará los componentes de seguridad vial, resiliencia y vulnerabilidad en todas las labores de planificación, diseño, conservación vial, mejoramiento y en la construcción de obras viales nuevas en la red vial nacional.
5. La Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes ejecutarán mediante contratación pública las intervenciones y servicios requeridos para el proceso de conservación, mejoramiento y construcción de la totalidad de la red vial nacional, según las competencias de cada una.
6. La Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, según corresponda, fiscalizarán la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
7. La Dirección Ejecutiva en coordinación con la Dirección de Planificación Institucional, la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes desarrollarán e implementarán una herramienta para la gestión de las intervenciones de la RVNL que operativice las regulaciones del presente reglamento, considerando los elementos básicos establecidos en éste e incorporando buenas prácticas en todo el ciclo de vida de esas intervenciones, relacionadas con eficacia,

eficiencia, economía, efecto e impacto, desde la identificación de las necesidades hasta la evaluación de las intervenciones.

8. La Dirección Ejecutiva promoverá la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción, mejoramiento y conservación vial en coordinación con la DVOP.
9. La Dirección de Planificación Institucional en coordinación con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes desarrollará, actualizará y controlará el inventario de activos viales de la RVN que brinde información completa, suficiente y pertinente de las condiciones reales de operatividad, funcionalidad y desempeño, de todos los elementos que conforman dicha red, que sirva como base del Sistema de Gestión de Activos Viales.
10. La Dirección de Planificación Institucional en coordinación con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes desarrollará e implementará el Sistema de Gestión de Activos Viales estableciendo para ello, los roles y responsabilidades correspondientes a los procesos, actividades y tareas del sistema, manuales de procedimientos, base de datos, criterios de evaluación de la condición de los activos, determinación de prioridades y los costos de las intervenciones.
11. La Gerencia de Conservación de Vías y Puentes elaborará y remitirá a la SPS el reporte certificado de los trabajos realizados en la RVNL que requieren una reclasificación del tipo de superficie de acuerdo con los parámetros y características que defina para tales efectos dicha Secretaría.
12. La Gerencia de Contratación de Vías y Puentes elaborará un mecanismo de valoración continua de precios de insumos y precios ofertados utilizados para conservar la RVNL y lo mantendrá actualizado trimestralmente.
13. La Gerencia de Conservación de Vías y Puentes en conjunto con la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes deberán elaborar un inventario de necesidades para cada proyecto. Asimismo, deberán elaborar e implementar un mecanismo de revisión de cantidades que garantice la calidad del proceso.

**Artículo 11.—Coordinación para la adecuada gestión de las intervenciones en la RVNL del país.** La gestión de las intervenciones de la RVNL se deberá coordinar en todos los niveles de planificación, por parte de los encargados, a fin de que la planificación y el desarrollo de proyectos se efectúe de manera articulada e integrada, con responsabilidades definidas y con herramientas que permitan constatar la vinculación entre los objetivos y planes propuestos y los presupuestos que se formulan.

**Artículo 12.—Rectoría Técnica.** Corresponderá al MOPT ejercer la rectoría técnica sobre la RVNL, en observancia con lo establecido en el inciso a) de la Ley N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas o la normativa que lo sustituya.

#### CAPÍTULO IV

##### Alcance y enfoques de la gestión

**Artículo 13.—Alcances de la gestión en las rutas nacionales de lastre.** La gestión de la infraestructura vial de la RVNL corresponde a las acciones de planificación, programación, financiamiento, ejecución y supervisión de la conservación, el mejoramiento y la construcción de los activos viales que la conforman.

**Artículo 14.—Gestión integral de la RVNL.** La gestión de la infraestructura vial de la RVNL debe realizarse de manera integral por parte de los encargados de la gestión, contemplando los principios definidos en este Reglamento. Asimismo, las condiciones de seguridad vial y transitabilidad adecuadas para la circulación y aspectos de resiliencia de la infraestructura vial, que aumenten la capacidad adaptativa a las condiciones climáticas y de entorno de la zona donde se ubica la ruta. Dicha gestión debe realizarse por medio de un sistema de gestión de activos viales de la RVN, que permita la articulación entre las distintas entidades que participan en las acciones de conservación, mejoramiento y construcción de dicha red.

**Artículo 15.—Enfoques de alcance de la gestión.** La gestión integral de las intervenciones de conservación de la RVNL debe contemplar los enfoques de alcance a nivel de red y de proyecto de la siguiente manera:

- a) El enfoque a nivel de red debe tomar en cuenta el análisis de las condiciones generales de la red, estableciendo: cuáles secciones requieren intervención, el orden de prioridad, la cantidad de recursos económicos necesarios y el impacto de los cambios en las necesidades debido a la aplicación de dichas intervenciones.
- b) El enfoque a nivel de proyecto debe definir claramente los requerimientos de un proyecto en particular, para el cual se deberán establecer claramente las etapas de diseño, construcción, conservación y mejoramiento con una visión de gestión de proyectos.

#### CAPÍTULO V

##### Niveles de planificación

**Artículo 16.—Niveles de planificación.** La gestión integral de las intervenciones de la RVNL debe estructurarse en tres niveles de acuerdo con los horizontes de planificación: estratégico (largo plazo), táctico (mediano plazo) y operativo (corto plazo).

**Artículo 17.—Planificación estratégica.** En el nivel estratégico se deben establecer las políticas, metas, objetivos e indicadores de gestión de la RVNL planteados en los planes del Sector. Estas políticas, metas, objetivos e indicadores se deberán considerar para elaborar el plan estratégico de inversión de largo plazo (al menos 20 años) de la red, considerando criterios de eficiencia, eficacia, economía, efecto, impacto y resiliencia.

La gestión de las intervenciones de la RVNL se llevará a cabo de manera coordinada por parte del MOPT y de CONAVI. Dicha coordinación deberá ser considerada en la elaboración del plan estratégico por parte de las unidades de planificación institucional del MOPT y del CONAVI.

Este instrumento se deberá mantener actualizado al cumplimiento de las metas establecidas en dicho plan.

**Artículo 18.—Planificación táctica.** En el nivel táctico se deberán elaborar planes tácticos de mediano plazo realizando un análisis más detallado de las prioridades de intervención establecidas previamente en el plan estratégico actualizado. En el plan táctico se priorizan los proyectos que se deben realizar en un periodo de 4 o 5 años considerados en el plan estratégico y se definen los tratamientos que serán utilizados, de acuerdo con los objetivos, metas e indicadores establecidos; así como los responsables de los proyectos ya sea por parte del MOPT o de CONAVI según corresponda.

La gestión de las intervenciones de la RVNL se llevará a cabo de manera coordinada por parte de las dependencias encargadas de la DVOP y de las dependencias encargadas

de CONAVI. Dicha coordinación deberá ser considerada en la elaboración del plan táctico por parte de la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI en coordinación con las otras dependencias encargadas de la gestión de la RVNL del CONAVI, donde se establecerán las prioridades y tipos de intervenciones.

Este instrumento se deberá mantener actualizado al cumplimiento de las metas establecidas en el plan táctico.

Artículo 19.—**Planificación operativa.** En el nivel operativo cada institución deberá elaborar sus planes operativos anuales a partir del plan táctico y según lo establecido en el artículo anterior. A nivel operacional se seleccionan las más altas prioridades que tiene la red según el plan táctico. Se deben definir para cada proyecto los objetivos, metas e indicadores, alcance, requerimientos técnicos, diseños, control de calidad, análisis económicos, presupuestos, procesos licitatorios que se requieran, propios de la gestión de proyectos.

Este instrumento se deberá mantener actualizado en concordancia con el cumplimiento de las metas establecidas en el plan operativo.

## CAPÍTULO VI

### Proceso de gestión a nivel red

Artículo 20.—**Proceso gestión a nivel red.** El sistema de gestión integral se compone de las siguientes etapas: inventario de activos viales, determinación de la condición, estrategias de intervención y costos, priorización y escenarios presupuestarios, plan estratégico, plan táctico, plan operativo, etapa de actualización de planes y etapa de control y seguimiento.

Artículo 21.—**Componentes fundamentales del enfoque de nivel red.** La gestión a nivel red debe contar con los siguientes componentes fundamentales: inventario, evaluación de la condición, registro histórico del desempeño de las vías y de las intervenciones, lista de priorización de proyectos, datos ambientales, costos y retroalimentación.

Artículo 22.—**Etapas de inventario de activos viales.** La Dirección de Planificación Institucional en coordinación con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, ambos del CONAVI, deberán realizar todas las acciones requeridas para recabar la información que conformará el inventario de activos viales de toda la RVN, de acuerdo con lo establecido en este reglamento.

Deberá existir un único inventario de activos viales con información actualizada de cada una de las rutas que conforman la RVN administrado por el CONAVI. Toda la información deberá estar contenida en un sistema digital que la Administración disponga para este fin y estar disponible y actualizada para el uso de los encargados de la gestión en la toma de decisiones.

El inventario de activos viales debe considerar cada elemento de la carretera dentro del derecho de vía, así como las condiciones circundantes a él, cuando así se requiera por su efecto.

Dicho inventario deberá incluir como mínimo: ubicación exacta (por estacionamiento y ubicación georreferenciada), número de ruta, número de sección de control, jerarquía de la ruta, clasificación funcional, zona de conservación, dimensiones de la sección transversal (anchos, número de carriles, derecho de vía), longitud, estructura de pavimento, tipo de superficie de ruedo, tipo de espaldones, estructuras mayores de drenaje, estructuras menores del sistema de drenaje, condiciones ambientales, elementos de seguridad

(demarcación horizontal, señalamiento vertical, sistemas de contención vehicular). Además, deberá contener una descripción detallada y cuantificada de las condiciones físicas (material, tipo y nivel de deterioro).

Artículo 23.—**Condiciones ambientales a considerar en la etapa de inventario de activos viales.** En la etapa de inventario de activos viales se deberán registrar las condiciones o parámetros ambientales prevalecientes en cada una de las vías, de manera tal que sean considerados a la hora de determinar el tipo de intervención a ejecutar, así como medir la efectividad de las intervenciones en función de las características ambientales que les afectan.

Se deberán considerar parámetros tales como: elevación media (m.s.n.m.), temperatura promedio de la región (°C), precipitación media anual (mm), duración de la estación seca (proporción en meses del año), rango de temperatura (°C) y días con temperaturas mayores a los 32°C.

Artículo 24.—**Etapas de la determinación de la condición de la RVNL.** La Dirección de Planificación Institucional en coordinación con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, ambos del CONAVI, deberán establecer los mecanismos necesarios para determinar la condición de la RVNL, considerando metodologías de auscultación visual, de evaluación detalladas y sistematizadas a nivel de red y de proyecto. Asimismo, les corresponderá determinar y mantener actualizada la condición de la RVNL, de acuerdo con los mecanismos definidos para este fin y llevar un registro histórico del desempeño de las vías.

En los casos que corresponda el CONAVI deberá coordinar con las Direcciones Regionales de la DVOP para determinar la condición de los proyectos que este ejecute.

Artículo 25.—**Criterios de evaluación de la condición de la red.** Los mecanismos para la determinación de la condición de la RVNL deberán evaluar como mínimo: capacidad estructural, capacidad funcional, condición superficial (metodologías de auscultación visual), condición del drenaje, seguridad vial, transitabilidad y resiliencia (vulnerabilidad sistémica, física, y funcional; capacidad de absorción, adaptación y de transformación).

Para determinar cada uno de los criterios se debe establecer como mínimo: indicadores, rangos de evaluación, frecuencia de las mediciones, tecnología disponible e información generada que permita calificar el estado de la red de acuerdo con lo establecido en la Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada.

Artículo 26.—**Etapas de definición de estrategias de intervención.** Una vez determinada la condición de la RVNL, de acuerdo con los criterios establecidos en los artículos 23 y 24 de este reglamento, se deben establecer las estrategias de intervención requeridas y los costos relacionados.

Las estrategias se deberán clasificar en: mantenimiento de preservación, mantenimiento de recuperación funcional, rehabilitación, reconstrucción, mejoramiento y construcción.

Artículo 27.—**Etapas de priorización y escenarios presupuestarios.** El CONAVI deberá establecer los criterios de priorización de las intervenciones de construcción, conservación y mejoramiento de las rutas de lastre y sus activos, tomando en consideración al menos aspectos técnicos relacionados con la condición, nivel de servicio, la seguridad vial, la categoría de la vía, volumen de tránsito existente, tipo y cantidad de actividades productivas existentes.

A través de la comparación de escenarios presupuestarios y la aplicación de criterios de priorización aprobados para este fin, el CONAVI determinará la lista de priorización estratégica de proyectos.

Artículo 28.—**Lista de priorización estratégica de proyectos.** La lista de priorización de proyectos deberá contener como mínimo la siguiente información: año de intervención propuesta, zona de conservación vial, ruta, sección de control, descripción del proyecto, longitud (km), TPD, estrategia de intervención propuesta a nivel de red, nivel de prioridad, costo estimado, costo acumulado y ente encargado de la realización del proyecto.

Artículo 29.—**Costos estimados.** Los costos estimados de cada una de las estrategias de intervención propuesta a nivel de red deberán considerar costos de insumos, materiales, maquinaria, mano de obra y sus rendimientos asociados.

Artículo 30.—**Etapas de elaboración del plan estratégico.** Para la elaboración del plan estratégico se utilizarán como insumos los resultados obtenidos de las etapas anteriores definidas en este capítulo y de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de este reglamento sobre el plan estratégico.

Artículo 31.—**Etapas de elaboración del plan táctico.** Para la elaboración del plan táctico se utilizarán como insumos los resultados obtenidos de las etapas anteriores definidas en este capítulo y de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 de este reglamento respecto al plan táctico.

Una vez definida la lista de priorización estratégica, establecida en los artículos 27 y 28 de este Reglamento, la Dirección de Planificación Institucional, en coordinación con las Gerencias correspondientes de CONAVI y la DVOP establecerá la programación de proyectos a ejecutar por cada ente, tomando en consideración los recursos disponibles de financiamiento, recurso humano, capacidades de gestión; así como lo establecido en las metodologías de evaluación de caminos, entre otros criterios que se consideren pertinentes.

Artículo 32.—**Etapas de elaboración del plan operativo.** Para la elaboración del plan operativo se utilizarán como insumos los resultados obtenidos de las etapas anteriores definidas en este capítulo y de acuerdo con lo establecido en el artículo 19 de este reglamento en relación con el plan operativo.

Artículo 33.—**Etapas de actualización de planes a nivel red.** La etapa de actualización a nivel red corresponde a la actualización de los planes estratégico, táctico y operativo a partir de la información obtenida durante la ejecución de las diferentes intervenciones, por parte de las Unidades de Planificación Institucional en coordinación con los responsables de los proyectos ya sea por parte del MOPT o de CONAVI según corresponda. Dicha información deberá ser incluida en el registro de las intervenciones de la RVN.

Artículo 34.—**Registro de intervenciones.** Deberá existir un único registro de intervenciones de la RVN que contenga la información actualizada de los trabajos que se ejecutan en ella. Dicho registro debe ser administrado por la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI. Toda la información deberá estar contenida en un sistema digital que la Administración disponga para este fin y estar disponible y actualizada para el uso de los encargados de la gestión en la toma de decisiones establecidos en el artículo 10.

El registro de intervenciones debe contener como mínimo los siguientes datos: nombre de proyecto, tipo de intervención, número y nombre de la zona de conservación, dirección regional, número de ruta nacional, número y descripción de sección de control, coordenadas geográficas, inversión prevista, monto y porcentaje ejecutado, porcentaje de avance, fecha de inicio, fecha de fin, estado, contratación asociada, entidad e ingeniero responsables.

Los responsables de la ejecución de las intervenciones deberán suministrar a la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI la información para su inclusión en el registro, de acuerdo con los lineamientos establecidos por dicha Dirección.

Artículo 35.—**Etapas de seguimiento y control.** La Gerencia de Conservación de Vías y Puentes en coordinación con la Dirección de Planificación Institucional, ambos del CONAVI, deberá dar seguimiento y control a las intervenciones de la RVNL mediante el registro histórico del desempeño de las vías y de las intervenciones ejecutadas.

Las Direcciones Regionales de la DVOP en coordinación con la Dirección de Planeamiento y Programación de la DVOP deberán dar seguimiento y control a las intervenciones de la RVNL y deberán comunicar los resultados del desempeño a la Dirección de Planificación Institucional del CONAVI para ser incorporados en el registro histórico del desempeño de las vías y de las intervenciones ejecutadas de acuerdo con los lineamientos establecidos por dicha Dirección.

Artículo 36.—**Registro histórico del desempeño de las vías y de las intervenciones ejecutadas.** Deberá existir un único registro histórico que garantice la trazabilidad del desempeño de las vías, de las intervenciones y de los resultados obtenidos, que estará conformado a partir de las evaluaciones periódicas y el seguimiento de las intervenciones realizadas a lo largo del tiempo.

El registro histórico del desempeño de las intervenciones deberá contener al menos el tipo, tareas ejecutadas, costos, tiempos de ejecución, localización (coordenadas geográficas), calidad resultante (nivel de cumplimiento de los parámetros de aceptación), comportamiento a lo largo del tiempo. Este último parámetro, deberá considerar los criterios establecidos en el artículo 24 de este reglamento.

Del análisis de los datos obtenidos de los registros históricos del desempeño de las vías y de las intervenciones, se deberá medir la efectividad de las intervenciones ejecutadas, de manera que se identifiquen las mejores prácticas para su utilización en las etapas de la gestión integral de la RVNL.

Artículo 37.—**Retroalimentación.** Todos los cambios que se produzcan dentro de la RVNL, debido a las gestiones que se realizan, deben actualizarse dentro de todo el sistema de gestión a nivel red y las herramientas creadas para este fin por parte del MOPT y CONAVI.

## CAPÍTULO VII

### Proceso de gestión a nivel de proyecto

Artículo 38.—**Gestión a nivel de proyecto.** Los proyectos de intervención de la RVNL establecidos en los planes operativos institucionales se deberán realizar considerando las mejores prácticas de gestión de proyectos, para lo cual se utilizará la metodología de administración de proyectos aprobada por la Administración para este fin.

La gestión a nivel proyecto deberá contener las siguientes etapas: iniciación, planificación, ejecución, seguimiento y control, y cierre.

Artículo 39.—**Etapas de iniciación del proyecto.** En la etapa de iniciación del proyecto se deberá definir sus líneas generales, estableciendo como mínimo: justificación, objetivos, requisitos generales, limitaciones, descripción general, riesgos preliminares, riesgos ambientales y adaptación al cambio climático, cronograma, presupuesto inicial, la estrategia de ejecución, resultados esperados, y análisis de los principales involucrados.

Artículo 40.—**Etapas de planificación.** En la etapa de planificación se marcará la ruta a seguir del proyecto, para lo cual se debe establecer al menos lo siguiente:

- a) Objetivos específicos.
- b) Elaboración del inventario de necesidades y el análisis de la situación para plantear las alternativas de solución.
- c) Definición del alcance y responsables estableciendo la ruta de seguimiento de requisitos que debe cumplirse; así como su relación con los objetivos.
- d) Definición de indicadores, de acuerdo con lo establecido en la Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada.
- e) Estructura detallada de trabajo.
- f) Cronograma.
- g) Presupuesto preliminar.
- h) Identificación de los requisitos y estándares de calidad.
- i) Definición de la gestión de las comunicaciones.
- j) Identificación y priorización de los riesgos y planificación de estrategias.
- k) Planificación de adquisiciones y contrataciones.

Artículo 41.—**Inventario de necesidades.** El inventario de necesidades deberá contener al menos información geográfica, fotografías, justificación topográfica, memoria de cálculo y sumario de cantidades.

Se deberá elaborar e implementar un mecanismo estándar de uso del CONAVI y el MOPT, para revisión de cantidades que garantice la calidad del proceso de elaboración de este inventario. En el CONAVI, los responsables serán la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes en conjunto con la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes y en el MOPT serán las Direcciones Regionales en coordinación con la Dirección de Planeamiento y Programación.

Artículo 42.—**Etapas de ejecución del proyecto.** La etapa de ejecución del proyecto corresponde a los procesos requeridos para alcanzar los objetivos. Se deberá gestionar al menos lo siguiente:

- a) Involucramiento de los interesados.
- b) Calidad.
- c) Recursos.
- d) Comunicación.
- e) Respuesta a los riesgos.
- f) Respuesta a los riesgos ambientales y adaptación al cambio climático.
- g) Adquisiciones o contrataciones.

Artículo 43.—**Etapas de seguimiento y control del proyecto.** La etapa de seguimiento y control de proyectos se deberá desarrollar paralelamente a la ejecución, para la cual se evaluará el cumplimiento de los objetivos planteados y su desempeño (alcance, tiempo y costo) de acuerdo con los indicadores definidos en la etapa de planificación y en línea con lo establecido en la Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada.

Artículo 44.—**Etapas de cierre del proyecto.** La etapa de cierre del proyecto corresponde al cierre técnico, legal y financiero. En esta etapa se deberá elaborar el informe de finalización de acuerdo con lo establecido por la Administración para este fin, donde se detalle el cumplimiento de lo estipulado en los requerimientos; en concordancia con la normativa vigente en contratación pública.

## CAPÍTULO VIII

### Políticas, objetivos, metas e indicadores de gestión

Artículo 45.—**Políticas de gestión.** El Ministro del MOPT y la Dirección Ejecutiva del CONAVI deberán, de manera coordinada, definir las políticas que orienten y apoyen la labor

de conservación, mejoramiento y construcción de la RVNL en concordancia con la importancia de las vías en la integración territorial y acceso capilar final.

Las políticas deberán definirse sobre un sustento técnico, teórico y práctico que considere el análisis del comportamiento de las carpetas granulares sometidas a las condiciones climáticas y de cargas de tránsito; así como las necesidades identificadas, nivel de servicio, condición de drenaje y seguridad vial. Asimismo, se deberán definir los instrumentos que midan los resultados sobre el estado de la RVNL.

Artículo 46.—**Objetivos y metas de gestión.** Los objetivos y metas de gestión que se establecerán en los planes estratégico, táctico y operativo se deberán definir considerando criterios de asignación de recursos financieros por región y por zona de conservación, considerando la jerarquización establecida por la Administración para este tipo de rutas en la Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada.

Artículo 47.—**Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada.** La Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada tiene como objetivo establecer la clasificación funcional de la RVNL a ser utilizada en la planificación y priorización de sus intervenciones, así como, los indicadores de la gestión integral, mediante los cuales medirá el cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en los planes estratégico, táctico y operativo, desde el punto de vista de la eficacia, eficiencia, economía, efecto e impacto.

Corresponderá a la Secretaría de Planificación Sectorial en coordinación con otras Dependencias Ministeriales y del CONAVI que así se requieran, la elaboración, revisión y actualización de la Guía, la cual se actualizará cada cuatro años.

Artículo 48.—**Indicadores.** Se deberán utilizar los indicadores de eficacia, eficiencia, economía, efecto e impacto que establezca la Administración en la Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada, con los cuales se medirá el cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en los planes estratégicos, táctico y operativo, que contengan al menos las siguientes variables:

- a) Indicadores de eficacia: deberán considerar al menos las variables de transitabilidad, seguridad vial y resiliencia;
- b) Indicadores de eficiencia: deberán considerar al menos las variables de costos y tiempo;
- c) Indicadores de economía: deberán considerar al menos las variables de precio, cantidad, tecnología y asignación de recursos;
- d) Indicadores de efecto: deberán considerar al menos las variables de calidad, desempeño y costo/condición.
- e) Indicadores de impacto: deberán considerar al menos las variables económico-social, ambiental, seguridad vial y gestión de riesgos.

Para cada indicador se deberá establecer los niveles de variación o rangos de evaluación, de acuerdo con la naturaleza de cada uno y objetivos definidos, para los cuales se definirá al menos: línea base, unidad de medida, periodicidad y fórmula de cálculo.

Artículo 49.—**Evaluación de indicadores.** Los indicadores deberán ser evaluados y revisados con una frecuencia definida, de acuerdo con el tipo de proyecto, como mínimo cada 6 meses. No obstante, en los casos de proyectos con plazos de ejecución contractual menor a 6 meses, estos indicadores deberán ser revisados y comunicados inmediatamente finalizada la etapa de ejecución del proyecto.

Los resultados de la evaluación de los indicadores deberán ser analizados para identificar lecciones aprendidas de mejores prácticas que sirvan como retroalimentación en la elaboración de los siguientes planes operativos. Todos estos análisis deberán dirigir la toma de decisiones de acuerdo con lo establecido en este reglamento.

Cualquier información adicional que el responsable del proyecto detecte necesaria para la toma de decisiones deberá comunicarla a los encargados de la gestión integral de las intervenciones de la RVNL, quienes deberán analizar la conveniencia de su uso en la evaluación de los proyectos,

## CAPÍTULO IX

### Consideraciones adicionales de la gestión

**Artículo 50.—Mecanismos para gestión y seguimiento de la información.** La DVOP y la Unidad de Planificación Institucional del MOPT, así como la Dirección Ejecutiva y la Dirección de Planificación Institucional del CONAVI deberán establecer los mecanismos para la gestión y el seguimiento de los proyectos. Dichos mecanismos deberán garantizar al menos:

- a) La generación de la información requerida en cada una de las etapas de planificación de las intervenciones, definidas en el capítulo V de este Reglamento.
- b) La trazabilidad de la información generada durante las etapas de planificación a nivel red.
- c) La trazabilidad de la información generada durante cada una de las etapas del ciclo de vida del proyecto.
- d) El registro del nivel de calidad y del nivel de mejora resultante de la ejecución de las obras, de acuerdo con los indicadores establecidos para tales efectos, en el artículo 48 de este Reglamento.
- e) El cumplimiento de objetivos establecidos en la planificación, así como los resultados obtenidos de las intervenciones.

**Artículo 51.—Herramienta para la gestión de las intervenciones de conservación de la RVNL.** El Ministro del MOPT y la Dirección Ejecutiva del CONAVI, según corresponda, delegarán en las dependencias respectivas la elaboración de una herramienta para la gestión de las intervenciones de la RVNL, la cual permita operativizar las regulaciones señaladas en el presente reglamento. Dicha herramienta institucional debe considerar los elementos básicos establecidos en el presente reglamento e incorporar buenas prácticas en todo el ciclo de vida de esas intervenciones, relacionadas con eficacia, eficiencia, economía, efecto e impacto, desde la identificación de las necesidades hasta la evaluación de las intervenciones; así como velar por la correcta implementación de la herramienta.

**Artículo 52.—Banco de lecciones aprendidas.** La gestión integral de las intervenciones en la RVNL deberá contar con un banco de lecciones aprendidas, esta información deberá estar contenida en un sistema digital que la Administración (MOPT-CONAVI) disponga para este fin, accesible para todos los involucrados en la gestión. El banco de lecciones aprendidas deberá ser administrado por la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI de manera tal que se establezca un plan de acción de mejora, el cual se deberá implementar en la gestión de la RVNL.

**Artículo 53.—Informe de lecciones aprendidas.** Los administradores de proyecto deberán elaborar informes trimestrales, según el formato que disponga la administración (MOPT-CONAVI) para este fin, donde se documenten

las lecciones aprendidas durante todo el ciclo de vida del proyecto, identificando los éxitos obtenidos en la gestión y las oportunidades de mejora.

Los informes trimestrales deberán ser remitidos a la Dirección de Planificación Institucional del CONAVI por parte de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y la DVOP para ser incluidos en el banco de lecciones aprendidas descrito en el artículo 55 de este reglamento.

Los informes de lecciones aprendidas contendrán como mínimo: el resultado obtenido y su causa, los eventos que afectaron el proyecto, el resultado o efecto del evento, si dicho evento se identificó previamente como un riesgo, el plan de acción que se ejecutó y sus resultados, así como recomendaciones para mejorar el proceso realizado.

Asimismo, se deberá evaluar la eficiencia, eficacia, economía, efecto e impacto en el alcance de los objetivos propuestos, a partir del resultado de los indicadores establecidos en el artículo 48 de este reglamento.

**Artículo 54.—Divulgación de lecciones aprendidas.** La DVOP y la Dirección Ejecutiva de CONAVI deberán propiciar los espacios requeridos para la divulgación de las lecciones aprendidas a todos los involucrados durante todo el ciclo de vida del proyecto, con el fin de generar retroalimentación para mejorar la gestión de los proyectos futuros, contribuir con la toma de decisiones y con la actualización de los planes establecidos en el capítulo V de este reglamento.

**Artículo 55.—Plan de mejora de las intervenciones.** La Dirección de Planificación Institucional en coordinación con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, ambas del CONAVI, deberán establecer un plan de mejora de las intervenciones basado en los resultados obtenidos de los informes de lecciones aprendidas a partir de los casos donde no se obtuvieron los resultados deseados, en el que se establezcan las estrategias a implementar con el objetivo de realizar las correcciones necesarias para garantizar la adecuada gestión de la RVNL.

El plan de mejora de las intervenciones servirá como insumo para realizar las actualizaciones de los planes establecidos en el capítulo V de este reglamento.

**Artículo 56.—Mecanismos de valoración de nuevas tecnologías.** La DVOP y la Dirección Ejecutiva del CONAVI deberán definir los mecanismos de valoración ante la aplicación de nuevas tecnologías o técnicas, contemplando para ello la ejecución de estudios técnicos en las rutas (tramos de prueba) y análisis sobre el rendimiento costo/desempeño, de manera que se garantice su eficiencia, eficacia y economía para su aplicación.

## CAPÍTULO X

### Disposiciones finales

**Artículo 57.—Plazo para la elaboración de los procedimientos derivados del presente reglamento por los encargados de la gestión de la RVNL.** Los encargados de la gestión de la RVNL en coordinación con las Unidades de Planificación Institucional del MOPT y CONAVI contarán con un plazo de 24 meses a partir de la publicación de este Reglamento, para elaborar y oficializar los procedimientos requeridos para la implementación del presente reglamento, a efectos de llevar a cabo un proceso ordenado y efectivo en la implementación de lo estipulado.

**Artículo 58.—Plazo para las modificaciones internas a nivel institucional.** A partir de la publicación del presente reglamento se contará con un plazo de 24 meses, para proceder

a realizar las modificaciones pertinentes a los procesos, procedimientos y metodologías institucionales a efectos de implementar lo estipulado en el presente Reglamento.

Artículo 59.—**Plazo para la elaboración y oficialización de la Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada.** A partir de la publicación del presente reglamento la Secretaría de Planificación Sectorial en coordinación con dependencias de la DVOP y la Dirección de Asesoría Jurídica contarán con un plazo de 18 meses, para la elaboración y oficialización de la Guía para la Gestión de la Red Vial Nacional No Pavimentada.

Artículo 60.—**Vigencia.** Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los cinco días del mes de julio del año dos mil veintitrés.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—EL Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez.—1 vez.—O.C. N° 4600078515.—Solicitud N° 2023-080.—( D44186 – IN2023808752 ).