

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 45201 -MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Con fundamento en las atribuciones conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política de la República de Costa Rica; los artículos 25 inciso 1, 27 inciso 1 y 28 incisos 1 y 2 acápite b) de la Ley General de Administración Pública No. 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas; el artículo 2 inciso a) de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes No. 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas; los artículos 2, 19 y 30 de la Ley General de Caminos Públicos No. 5060 del 22 de agosto de 1972 y sus reformas; los numerales 4 y 5 de la Ley de Construcciones No. 833 del 2 de noviembre de 1949 y sus reformas; los artículos 1, 4, 6 incisos 12), 16), 18), 19), 21) y 29) y 59 de la Ley General de Telecomunicaciones, No. 8642 del 4 de junio de 2008 y sus reformas; Ley de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector Telecomunicaciones, No. 8660 del 08 de agosto del 2008 y sus reformas, los artículos 6 inciso b), 73, incisos a), g), j) y k), 74, 75 y 79 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, No. 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas; artículo 96 de la Ley General de Aviación Civil, No. 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, artículo 85 del Reglamento de Aeródromos, Decreto Ejecutivo No. 4439-T del 3 de enero de 1975 y sus reformas y los artículos 1, 2, 3, 4, 21, 30, 31, 33, 37, 41, 43, 73 inciso b), 76, 77, 79, 85 y 86 del Reglamento a la Ley General de Telecomunicaciones, el Decreto Ejecutivo No. 34765-MINAE del 22 de setiembre del 2008 y sus reformas.

CONSIDERANDO

1º- Que según lo dispuesto en el artículo 2 inciso a) de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, No. 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas, corresponde a dicho Ministerio regular y controlar los derechos de vía de las carreteras.

2º- Que las carreteras constituyen un bien de dominio público. En lo que respecta a bienes de esa naturaleza, la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, en el Voto 2306-

91 de las catorce horas cuarenta y cinco minutos del 6 de noviembre de 1991 indicó: *"El dominio público se encuentra integrado por bienes que manifiestan, por voluntad expresa del legislador, un destino especial de servir a la comunidad, al interés público.- Son los llamados bienes dominicales, bienes demaniales, bienes o cosas públicas o bienes públicos, que no pertenecen individualmente a los particulares y que están destinados a un uso público y sometidos a un régimen especial, fuera del comercio de los hombres-. Es decir, afectados por su propia naturaleza y vocación. En consecuencia, esos bienes pertenecen al Estado en el sentido más amplio del concepto, están afectados al servicio que prestan y que invariablemente es esencial en virtud de norma expresa."*

3º- Que el artículo 4 de la Ley de Construcciones, No. 833 del 2 de noviembre de 1949 y sus reformas, establece que: *"vía pública es 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 y que de hecho esté destinado ya a ese uso público"*.

4º- Que el artículo 5 de la citada Ley de Construcciones, dispone que *"las vías públicas son inalienables e imprescriptibles, y por lo tanto, no podrá constituirse sobre ellas hipotecas, embargo, uso, usufructo ni servidumbre en beneficio de una persona determinada en los términos del derecho común"*.

5º- Que el numeral 1 de la Ley General de Caminos Públicos, No. 5060 del 22 de agosto de 1972 y sus reformas, establece la clasificación funcional de los caminos públicos y dispone que la administración de la Red Vial Nacional compete al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

6º- Que el artículo 30 de la Ley General de Caminos Públicos estipula que *"Nadie podrá romper los caminos públicos para efectuar obras en relación con pajas de agua o instalaciones sanitarias, sin autorización escrita del Ministerio de Obras Públicas y Transportes si se tratare de carreteras y de la correspondiente Municipalidad si se tratare de caminos vecinales o calles. Será necesario también para ese efecto, un depósito en dinero efectivo que se fijará de acuerdo con el costo de la reparación correspondiente."*

7º- Que el artículo 19 de la Ley General de Caminos Públicos, establece que *“para la colocación de una nueva postería para la transmisión de fuerza eléctrica o para telégrafos o teléfonos, se debe pedir autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o a la respectiva Municipalidad, según se trate de carreteras o caminos vecinales.”*

8º- Que el Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, No. 6306 del 15 de marzo de 2018 y sus reformas, en cuanto a las instalaciones para servicios públicos, dispuso en el artículo 116 que *“Las redes o instalaciones subterráneas destinadas a servicios públicos de alumbrado, semáforos, energía, agua, acueducto, alcantarillado pluvial y sanitario, gas, así como a servicios de telecomunicaciones disponibles al público, o cualquier otro servicio, deben localizarse a lo largo de las calles, de aceras, islas, o de camellones según los requerimientos técnicos para cada uno de los casos. Cuando se localicen en las aceras deben quedar alojadas en una franja de 1,50 m de ancho, medida a partir del borde del cordón, y permitir la accesibilidad. / Los gastos por ruptura, reparación o reconstrucción para los efectos anteriores corren por cuenta de quien los hubiere provocado, sea una persona física o jurídica, o uno de los organismos del Estado.”*

9º- Que el artículo 75 del Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo dispone que *“Para realizar modificaciones o reparaciones en las vías públicas, se debe contar con el permiso de la municipalidad en la red vial cantonal, o del MOPT en la red vial nacional, según sus competencias. / Cuando se requiere la rotura de pavimento en la vía pública, se debe realizar un depósito de garantía, según lo establezca la entidad responsable. El solicitante del permiso de rotura debe cumplir con la normativa establecida por los entes competente; además está obligado a ejecutar la reparación correspondiente por la rotura del pavimento, y cualquier otro elemento que resulte con daños. Si la reparación tuviese que hacerla la Municipalidad o el MOPT, el solicitante debe reintegrar el valor de la obra, de manera que se garantice el buen estado y funcionamiento de la infraestructura urbana. Ante la renuencia de aquél y en el caso de incumplimiento, la institución puede ejecutar la garantía para la finalización de las obras.”*

10°- Que de conformidad con lo estipulado en el artículo 121 del Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo “...*Para la descarga de aguas pluviales a la red pluvial de las rutas nacionales, se debe contar con el permiso del MOPT...*”.

11°- Que la Ley General de Telecomunicaciones, No. 8642 del 4 de junio de 2008, tiene como objetivo según lo dispuesto en el artículo 2 inciso a) garantizar el derecho de los habitantes a obtener servicios de telecomunicaciones, bajo los principios de universalidad y solidaridad; asimismo, conforme lo regulado en el inciso d) del referido numeral “*d) Proteger los derechos de los usuarios de los servicios de telecomunicaciones, asegurando eficiencia, igualdad, continuidad, calidad, mayor y mejor cobertura, mayor y mejor información, más y mejores alternativas en la prestación de los servicios...*”.

12°- Que el Decreto Ejecutivo No. 34765-MINAE del 22 de setiembre del 2008, denominado “Reglamento a la Ley General de Telecomunicaciones” dentro de sus objetivos generales contempla en el artículo 3 inciso b) lo siguiente: “*Promover la competencia efectiva en el mercado de telecomunicaciones, como mecanismo para aumentar la disponibilidad de servicios, mejorar su calidad y asegurar precios asequibles*”; lo anterior, en armonía con la sostenibilidad ambiental del país.

13°- Que como complemento de la Ley General de Telecomunicaciones, se promulgó la Ley No. 8660 del 08 de agosto del 2008, denominada "Ley de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector de Telecomunicaciones", mediante la cual se creó el Sector Telecomunicaciones y se desarrollaron las competencias y atribuciones de las instituciones que comprenden dicho Sector, disponiéndose en su artículo primero, el sometimiento al ámbito de aplicación de esta Ley, toda la Administración Pública, tanto la centralizada como la descentralizada, las instituciones autónomas, las semiautónomas y las empresas públicas y privadas que desarrollen funciones o actividades relacionadas con las telecomunicaciones, infocomunicaciones, productos y servicios de información, interconexión y demás servicios en convergencia del Sector, declarados de interés público.

14°- Que de conformidad con lo estipulado en el artículo 74 de la Ley No. 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas, denominada “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)”, el establecimiento, la instalación, la ampliación, la renovación y la operación de las redes públicas de telecomunicaciones o de cualquiera de sus elementos, se considera una actividad de interés público.

15°- Que en razón de lo anterior y en línea con lo preceptuado en el numeral 79 de la Ley No. 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas, denominada “Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)”: *Las autoridades titulares del dominio público permitirán la instalación de redes públicas de telecomunicaciones en los bienes de uso público; todo conforme a la normativa vigente para las áreas públicas de protección ambiental, denominadas patrimonio natural del Estado; así como la evaluación del impacto ambiental de las obras, los proyectos o las actividades que lo requieran. Los operadores de estas redes deberán cubrir los costos, los eventuales daños y perjuicios que puedan ocasionar la construcción y operación de las redes y cancelar un arrendamiento, cuyo valor será fijado por la Dirección General de Tributación.*”.

16°- Que con respecto a la cancelación del arrendamiento que estipula el artículo 79 de la Ley No. 7593, la Contraloría General de la República a través del oficio No. 02562 (DJ-0264-2012) de fecha 16 de marzo de 2012, parafraseando lo externado por la Sala Constitucional en la Resolución 2777-1998, respecto de la infraestructura de telecomunicaciones en bienes de dominio público manifestó: “...*El establecimiento del canon por el uso de un terreno patrimonio natural del estado, no constituye ni un tributo ni una contribución, sino que corresponde a un pago expresamente autorizado por el ordenamiento jurídico, por el servicio brindado por la Administración al permisionario, que es el permitirle el uso de un terreno patrimonio del estado, según lo estipulan tanto el artículo 39 inciso i) de la Ley Forestal, como el 6 inciso 3) de la Ley de Creación del Servicio de Parques Nacionales. En dichos artículos demuestra que el canon establecido por los permisos de uso para puestos de telecomunicaciones no violenta el artículo 121 constitucional, ya que el Decreto cuestionado no creó un tributo o un impuesto, sino que*

en uso de las atribuciones de la normativa vigente establece un monto determinado a pagar anualmente por quienes tengan permisos de uso para puestos de telecomunicación en terrenos propiedad del estado, bajo la Administración del Ministerio de Ambiente y Energía y del que por ser un bien de dominio público, no pueden favorecerse gratuitamente un grupo de administrados en perjuicio de la gran mayoría. ...”. Debido a ello, en virtud de lo dispuesto en el artículo 79 y los argumentos expuestos por la Sala Constitucional en el voto anteriormente transcrito, constituye una obligación para la Administración el cobro de un canon, en virtud de que el derecho de vía de la red vial nacional es un bien de dominio público.

17°- Que de conformidad con lo dispuesto en el Transitorio IV de la Ley No. 10216 del 5 de mayo de 2022, denominada “Ley para incentivar y promover la construcción de infraestructura de telecomunicaciones en Costa Rica”, se le confirió un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigencia de dicha ley a la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, para emitir la resolución donde se fije el monto del canon por uso de bienes inmuebles públicos; en consecuencia, se emitió la **Resolución No. MH-DGT-RES-0010-2024 de las diez horas y treinta minutos del veintidós de mayo de dos mil veinticuatro** “Metodologías para la fijación de: a) el canon de arrendamiento por uso de bienes públicos municipales y nacionales, bienes patrimoniales e inmuebles de titulares públicos para la construcción e instalación de redes públicas de telecomunicaciones; b) la contraprestación pecuniaria por el uso de bienes de dominio público para la construcción e instalación de la infraestructura de telecomunicaciones en áreas silvestres protegidas o en el patrimonio natural del estado; c) el canon para resarcir los costos derivados de la gestión, planificación, programación, diseño, conservación, mejoramiento, rehabilitación, construcción y mantenimiento de canalizaciones para redes de telecomunicaciones asumidos por el MOPT”, modificada posteriormente mediante una Fe de Erratas que se publicó en el diario oficial La Gaceta No. 131 del 17 de julio de 2024.

18°- Que, de conformidad con lo estipulado en el artículo 386 del Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, No. 6306 del 15 de

marzo de 2018 y sus reformas *“Toda infraestructura de telecomunicaciones debe acatar los parámetros técnicos, definidas por la DGAC y la SUTEL, en congruencia con lo establecido en el Reglamento a la Ley General de Telecomunicaciones, Decreto Ejecutivo N° 34765-MINAE, y las Normas Estándares y Competencias de las Entidades Públicas para la Aprobación Coordinada y Expedita Requerida para la Instalación o Ampliación de Redes de Telecomunicaciones, Decreto Ejecutivo 36159-MINAET-S-MEIC-MOPT, y sus reformas o normativa que lo sustituya. Su cumplimiento está a cargo de los operadores y proveedores de las telecomunicaciones debidamente acreditados y habilitados para tal efecto, como de quienes construyan la infraestructura que soporte las redes de telecomunicaciones. /Además, el profesional responsable debe cumplir con lo establecido por el Ministerio de Salud, y el Reglamento para el Trámite de Planos de Telecomunicaciones del CFIA, y demás normativa que indique el colegio profesional.”*

19º- Que según lo preceptuado en el artículo 392 del Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo y lo dispuesto en los artículos 40 y 41 del Reglamento a la Ley para incentivar y promover la construcción de infraestructura de telecomunicaciones en Costa Rica, sobre los procedimientos y especificaciones técnicas de la infraestructura de telecomunicaciones, Decreto Ejecutivo No. 44335-MICITT del 20 de diciembre de 2023, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en orden a las competencias conferidas por Ley, se abocará exclusivamente a otorgar los permisos de uso y rotura del derecho de vía de la red vial nacional, como un requisito sine qua non, para que se puedan continuar con las demás gestiones ante las dependencias competentes.

20º- Que conforme lo dispuesto en el numeral 140, incisos 3 y 18 de la Constitución Política, la potestad de emitir reglamentos constituye un deber y atribución que corresponde conjuntamente al Presidente de la República y al respectivo Ministro de Gobierno. La emisión de reglamentos implica desarrollar la ley con el objetivo de permitir su correcta y oportuna aplicación y, como consecuencia de ello, el cumplimiento de los fines que tutela. En ese contexto y dada la competencia que ostenta el MOPT en cuanto a la Administración de la Red Vial Nacional, el Poder Ejecutivo debe emitir las regulaciones necesarias que permitan la protección de esa red vial, de modo que el servicio

público y la vocación que están llamadas a cumplir, que es el libre tránsito de personas y vehículos no se vea afectado.

21°- Que conforme lo dispuesto en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, del 4 al 18 de setiembre del 2023 se sometió a consulta pública en el Sistema de Control Previo del Ministerio de Economía Industria y Comercio, el texto del reglamento lo anterior en virtud del aviso publicado en las redes sociales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, siendo que se atendieron y comunicaron cada una de las consultas formuladas por los administrados y de la Dirección de Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía, Industria y Comercio.

22°- Que mediante el informe DMR-DAR-INF-057-2025 el Departamento de Análisis Regulatorio de la Dirección de Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía, Industria y Comercio, aprobó el trámite del presente Reglamento.

Por tanto,

DECRETAN

REGLAMENTO PARA EL PERMISO DE ROTURA DE VIAS O LA EJECUCIÓN DE TRABAJOS EN EL DERECHO DE VIA DE LA RED VIAL NACIONAL

CAPITULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto:

El objeto de este reglamento es establecer los requisitos y procedimientos previos a la construcción, para solicitar ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por intermedio del Departamento de Previsión Vial, el permiso para rotura de vía, permiso para la ejecución de trabajos en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, o el permiso

de uso para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones, a fin de que las obras que se desarrollen contribuyan a la prestación de servicios públicos o de telecomunicaciones según sea el caso.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento aplica a toda persona física o jurídica, pública o privada que pretenda solicitar el permiso para la rotura de elementos de infraestructura vial, la ejecución de trabajos en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, y el permiso de uso para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones, con el objeto de ejecutar obras destinadas a la prestación de servicios públicos. Ningún solicitante podrá gestionar un permiso de construcción que involucre colocación de servicios públicos en red vial nacional, si de previo no cuenta con el permiso correspondiente por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, regulado en el presente reglamento.

Se excluyen de lo anterior al Consejo Nacional de Vialidad, al Consejo Nacional de Concesiones y al Consejo de Seguridad Vial, órganos que, por ejecutar obras vinculadas con el transporte y la seguridad vial y constituir órganos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, no requieren contar con los permisos a que hace referencia este Reglamento. Sin embargo, es obligación de estos Consejos, así como de cualquier Programa dentro de la Institución encargado de llevar a cabo proyectos de infraestructura vial, comunicar por escrito al Departamento de Previsión Vial en el mes de diciembre de cada año, la planificación de los proyectos que se realicen y los cronogramas de ejecución para el año siguiente.

Artículo 3.- Definiciones y siglas

Para los efectos del presente Reglamento se aplicarán las siguientes definiciones y siglas:

- a) **Calicata:** Es una excavación que permite la inspección directa del suelo o materiales existentes que se desean estudiar y, por lo tanto, es un método que proporciona información fiable y completa, permitiendo una valoración visual del terreno «in situ», tomas de muestras, y/o realización de ensayos de campo.
- b) **Calzada:** Zona (parte) del camino o de la carretera destinada a la circulación de los vehículos.
- c) **Canon por utilización del derecho de vía de la red vial nacional:** Es el monto a cancelar por la utilización del derecho de vía de la red vial nacional para colocación de infraestructura de telecomunicaciones. Dicho canon se cobrará, de conformidad con el artículo 79, de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, No. 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas y la Resolución No. MH-DGT-RES-0010-2024 de las diez horas y treinta minutos del veintidós de mayo de dos mil veinticuatro, modificada posteriormente mediante Fe de Erratas que se publicó en el diario oficial La Gaceta No. 131 del 17 de julio de 2024.
- d) **Cauces de agua permanente:** Depresión natural de longitud y profundidad variable en cuyo lecho fluye una corriente de agua durante todo el año. Según lo dictamine la Dirección de Aguas del MINAE.
- e) **CONAVI:** Consejo Nacional de Vialidad.
- f) **CRTM-05:** Acrónimo para la Proyección Transversal de Mercator para Costa Rica, la cual es la proyección oficial para la representación cartográfica, oficializado mediante el decreto No. 33797-MJ-MOPT del 30 de marzo del 2007 y sus reformas.
- g) **Derecho de vía:** Aquella área o superficie de terreno, propiedad del Estado, destinada al uso de una vía pública, con zonas adyacentes utilizadas para todas las instalaciones y obras complementarias, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, así como zonas de seguridad para el usuario. Esta área está delimitada a ambos lados por los linderos de las propiedades colindantes.
- h) **Ductos eléctricos:** conjunto de tuberías de diversos materiales destinados a transportar cableado para servicios de electricidad.
- i) **Ducto de telecomunicaciones:** Conjunto de tuberías o canalizaciones de diversos materiales destinadas a transportar cableado para servicios de telecomunicaciones, para instalaciones subterráneas o aéreas.

- j) Estructura de pavimento equivalente:** Es aquella que, cumple con los mismos valores de aporte estructural que el diseño original, pero con una configuración de espesores de capa y calidades de materiales diferentes, siempre y cuando se encuentren en concordancia con la normativa técnica vigente.
- k) Garantía:** Depósito de dinero en efectivo, que se fijará de acuerdo con el costo de la reparación correspondiente que tendría que asumir la citada Institución, si la vía respectiva no es reparada luego de ejecutados los trabajos o las condiciones de reparación no cumplen la normativa vigente.
- l) Infraestructura de Telecomunicaciones:** Elementos destinados a soportar uno o más elementos activos de las redes de telecomunicaciones, como antenas y otros equipos que puede incluir otros elementos asociados como terreno, cuartos o casetas, suministro eléctrico, acondicionadores de aire.
- m) Manual CR 2020:** Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes, oficializado mediante el Decreto Ejecutivo No. 43397-MOPT del 20 de enero de 2022 y sus respectivas actualizaciones o su versión vigente.
- n) MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- o) Obras de entubado y desfogue de aguas pluviales o tratadas:** Son tuberías que llevan el agua residual, una vez tratada, o las aguas pluviales a un cauce de flujo permanente o a estructuras localizadas en el derecho de vía para captar tales aguas.
- p) Obras de entubado de agua potable:** Sistema de tuberías para la distribución de agua potable.
- q) Operador:** Persona física o jurídica, pública o privada, que explota redes de telecomunicaciones con la debida concesión o autorización, las cuales podrán prestar o no servicios de telecomunicaciones disponibles al público en general.
- r) Permiso:** Acto expreso emitido por el Departamento de Previsión Vial, mediante el cual se otorga una habilitación para realizar rotura de vía o ejecución de trabajos en el derecho de vía de la Red Vial Nacional sujeto a las valoraciones técnicas y de oportunidad que la Administración considere, lo cual al ser un bien demanial, no implica ni una autorización ni una licencia para su realización.
- s) Permiso de uso para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones:** Acto expreso emitido por el Departamento de Previsión Vial, sustentado en el artículo 79 de

la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, No. 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas y el numeral 154 de la Ley General de la Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas, mediante el cual se permite el uso precario del derecho de vía de la Red Vial Nacional, para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones. Dicho permiso se regirá por lo dispuesto en el presente reglamento y en la legislación vigente aplicable.

- t) **Poste de Telecomunicaciones:** Elemento largo troncocónico, sujeto por el terreno, colocado verticalmente para servir de soporte a las antenas y demás elementos activos o pasivos requeridos para la operación de redes públicas de telecomunicaciones; construido siguiendo las consideraciones del Código Sísmico de Costa Rica vigente. Su altura máxima es de 24 metros.”
- u) **Prestatario de servicio público.** Sujeto público o privado facultado para la prestación de servicios públicos.
- v) **Presupuesto de la obra:** Costo de las obras a realizar en el derecho de vía, más el costo de la restitución de la vía siguiendo los códigos determinados en el Manual de Especificaciones Generales para la construcción de Carreteras, Caminos y Puentes, CR 2020 o su versión vigente, así como el formato establecido en el Anexo 3 del presente reglamento.
- w) **Profesional responsable:** Profesional miembro del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica, que se encuentra al día con sus obligaciones ante el Colegio y registra la responsabilidad profesional de un proyecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo 53 de la Ley Orgánica del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos, No. 3663 del 10 de enero de 1966 y sus reformas y el artículo 64 del Reglamento Interior General Colegio Federado Ingenieros y Arquitectos, Decreto Ejecutivo No. 3414-T del 3 de diciembre de 1973 y sus reformas.
- x) **Proveedor:** Persona física o jurídica, pública o privada, que proporciona servicios de telecomunicaciones disponibles al público sobre una red de telecomunicaciones con la debida concesión o autorización, según corresponda.
- y) **Proveedor de Infraestructura:** Es aquel intermediario, persona física o jurídica ajena a la figura del Proveedor de Servicios u Operador de Redes regulados en la Ley General de Telecomunicaciones, No. 8642 del 4 de junio de 2008 y sus reformas, que provee

obras constructivas a terceros, y demuestra a través de un documento expedido por el representante legal del operador o proveedor del servicio, dicha instalación es parte del diseño de la red.

- z) Red Vial Nacional:** Conjunto de carreteras primarias, secundarias, terciarias y de travesía cuya administración corresponde al MOPT.
- aa) Rotura de vía:** Cualquier acto de intervención realizado que afecte los elementos de infraestructura vial ubicados dentro del derecho de vía.
- bb) SIPREVI:** Sistema de Previsión Vial, el cual es un sistema informático desarrollado para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para gestionar los trámites respectivos ante el Departamento de Previsión de Vial. A nivel interno (MOPT), permite realizar las actividades correspondientes al estudio, seguimiento y respuesta al solicitante.
- cc) Solicitante:** persona física o jurídica que requiera obtener los permisos para la rotura de elementos de infraestructura vial, la ejecución de trabajos en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, o el permiso de uso para la construcción de infraestructura de telecomunicaciones regulados en este reglamento.
- dd) Telecomunicaciones:** Corresponde a toda transmisión, emisión y/o recepción de signos, señales, escritos, datos, imágenes, sonidos o información de cualquier naturaleza por hilo, conductores, ondas radioeléctricas, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.
- ee) Usuario de servicios públicos:** Persona física o jurídica a quien se le brinda un servicio público.
- ff) Viabilidad de la rotura de vía:** Acto mediante el cual se determina si resulta factible permitir la rotura de una vía pública de la red vial nacional, en el sitio que el solicitante señale.

Artículo 4.- Permisos que otorga el Departamento de Previsión Vial

Ninguna persona física o jurídica, pública o privada, ya sea prestataria de servicios públicos o usuaria de servicios públicos podrá romper, ejecutar trabajos o usar el derecho de vía de la Red Vial Nacional con el objetivo de ejecutar obras destinadas a la prestación

de servicios públicos, sin el permiso previo otorgado por el MOPT, conforme las regulaciones contenidas en el presente Reglamento.

Los permisos que otorga el Departamento de Previsión son los siguientes:

- a) Permiso de rotura de vía.
- b) Permiso para la ejecución de trabajos en el derecho de vía.
- c) Permiso de uso para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones

Lo anterior, con la salvedad de los casos en que la infraestructura haya sido construida previamente y solo se requiera el cambio de cables, renovación o mantenimiento de los mismos sin que se efectúe ningún tipo de rotura de vía.

Se excluyen adicionalmente, los casos que se establecen en el artículo siguiente de este instrumento, respecto de los cuales se seguirán los procedimientos dispuestos en dicho artículo.

Artículo 5.- Casos de excepción al trámite de permiso de rotura y/o ejecución de trabajos en el derecho de vía.

En aquellos casos de urgencia, en los cuales las entidades prestatarias del servicio público deban actuar de forma inmediata, a fin de que no se interrumpa la prestación del servicio a su cargo, tales entidades podrán efectuar los trabajos sin el trámite de los permisos aquí dispuesto. En esos casos, la entidad respectiva efectuará una comunicación al Departamento de Previsión Vial, dentro del día hábil siguiente al acaecimiento de la situación, en la que deberá justificar la urgencia e informar sobre la naturaleza de los trabajos, el plazo de ejecución, la afectación al derecho de vía y el plazo de reparación de la vía. En cuanto al plazo de reparación de la vía, éste no podrá ser mayor a 20 días naturales, salvo previa justificación de ampliación por la naturaleza de las labores a desarrollar, lo cual será valorado por el Departamento de Previsión Vial y comunicado a

la entidad correspondiente dentro del plazo de quince días naturales, contados a partir de que se reciba dicha justificación.

En lo que respecta al plazo de reparaciones en la vía que versen sobre infraestructura de los servicios de acueducto, alcantarillado sanitario e hidrantes, aplicará lo estipulado en el artículo 21 del "Reglamento Técnico Prestación de los Servicios de Acueducto, Alcantarillado Sanitario e Hidrantes, AR-PSAYA-2015" o su versión vigente, según el cual, los prestadores deberán devolver la superficie rodante de la vía pública y las aceras al menos a su estado anterior, en un plazo máximo de 20 días naturales, una vez concluida la obra, independientemente del estado en que se hallen las vías públicas en las que se requiera realizar obras de mejoramiento, reposición o construcción.

En todos los casos de rotura de vías, por seguridad vial de los usuarios, las excavaciones que se realicen deberán ser rellenadas el mismo día de forma regular y uniforme según el nivel existente de las superficies colindantes permitiendo un tránsito seguro y realizando el debido mantenimiento. En caso de fuerza mayor o caso fortuito, si las obras no son cubiertas el mismo día, deberá colocarse la debida señalización vial, según lo establece el "Reglamento de Dispositivos de Seguridad y Control Temporal de Tránsito para la Ejecución de Trabajos en las Vías", Decreto Ejecutivo No. 38799-MOPT del 10 de noviembre de 2014.

Artículo 6.- Tipos de solicitudes

Los solicitantes podrán presentar ante el Departamento de Previsión Vial del MOPT las siguientes gestiones:

a) Permiso de rotura de vía

Mediante dicho acto se permite la rotura de vía o de cualquier elemento de la infraestructura vial, cuando así se requiera para la instalación de servicios públicos.

Para el caso específico de infraestructura de telecomunicaciones, constituye un requisito previo para que se puedan gestionar los trámites vinculados con el permiso de construcción ante los gobiernos locales, cuando de acuerdo con las disposiciones de éstos

se requiera tal permiso para la realización de este tipo de obras, debiéndose observar para tales efectos, la normativa que rige la materia; por consiguiente, el permiso que se otorgue no constituye una habilitación para romper la vía o para realizar los trabajos en el derecho de vía, hasta tanto se cuente con los permisos respectivos por parte de las autoridades competentes, según corresponda.

b) Permiso para la ejecución de trabajos en el derecho de vía

A través de este acto se permite la realización de trabajos en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, en la ejecución de obras requeridas para la prestación de servicios públicos, que no impliquen la rotura de elementos de infraestructura vial.

c) Viabilidad de rotura de vía o ejecución de trabajos en el derecho de vía

Cuando así lo requieran los solicitantes, previo a realizar los trámites a los que se refieren los incisos a) y b), podrán gestionar ante el Departamento de Previsión Vial, la valoración respectiva para determinar si existe viabilidad de que se otorgue el permiso para la rotura correspondiente, o bien, para realizar trabajos en el derecho de vía, en el sitio de interés.

Lo anterior, con el objetivo de poder actuar ante diferentes entidades públicas competentes, como requisito en gestiones asociadas a los permisos de construcción.

La viabilidad que al efecto se otorgue tendrá una vigencia de 6 meses, prorrogable por una única vez y por el mismo plazo otorgado, con el debido cronograma de respaldo mediante el cual se establezcan los permisos faltantes. Dicha viabilidad no constituye un permiso para romper la vía o para realizar los trabajos en el derecho de vía.

Para otorgar la viabilidad se seguirán las indicaciones del artículo 11, incluyendo los plazos de respuesta de parte de la Administración.

d) Permiso de uso para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones

Una vez efectuada la rotura de vía y/o ejecutados los trabajos que permiten la instalación de infraestructura para telecomunicaciones, el Departamento de Previsión Vial verificará que las obras se ajusten técnica y legalmente a los establecido en este reglamento. Lo anterior, con el fin de emitir el permiso de uso en precario, mediante el cual los operadores y proveedores de telecomunicaciones, debidamente acreditados y habilitados para tal efecto, podrán hacer uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional, sujeto al pago del canon correspondiente.

Artículo 7.- Registro y control de los permisos

Una vez que entre en funcionamiento el módulo de roturas del sistema SIPREVI, el Departamento de Previsión Vial llevará un registro de todos los permisos que otorgue, el cual deberá incluir, entre otros aspectos que se consideren pertinentes: el nombre de la persona física o jurídica en favor de la cual se emitió el permiso, el tipo de permiso, el costo de la obra a realizar en el derecho de vía, el monto de la garantía, dirección exacta y/o geolocalización en la cual se efectuarán los trabajos, fecha de vencimiento del permiso y sus prórrogas.

Asimismo, tendrá un inventario de las verificaciones sobre reparación de las vías y ejecución de garantías.

CAPITULO II.- TRÁMITE DE PERMISOS DE ROTURA DE VÍA Y/O EJECUCIÓN DE TRABAJOS EN EL DERECHO DE VÍA

Artículo 8.- Requisitos Generales

Quien desee gestionar ante el Departamento de Previsión Vial del MOPT cualquiera de las solicitudes a las que se refiere el artículo 6 del presente reglamento, deberán presentar los siguientes requisitos:

a) Completar el formulario **Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física o jurídica**, con la siguiente información:

- 1) Nombre completo o razón social y número de identificación física o jurídica, según corresponda. En caso de tratarse de una persona jurídica, el Departamento de Previsión Vial revisará en las bases de datos del Registro Nacional la personería jurídica del solicitante, con el número de identificación aportado.
- 2) El tipo de permiso requerido.
- 3) Número de plano catastro cuando las obras estén relacionadas con un servicio de una propiedad privada.
- 4) Dirección exacta en la cual se efectuarán los trabajos y su geolocalización, según corresponda en coordenadas CRTM-05.
- 5) Las razones por las cuales se requiere realizar la rotura de vía o trabajos en el derecho de vía, o bien la construcción y/o instalación de infraestructura de telecomunicaciones.
- 6) En caso de tratarse de la rotura de algún elemento de la infraestructura vial, deberá consignar el ancho, largo y profundidad, o bien, los alcances de la rotura, según corresponda.
- 7) Lugar o medio para recibir notificaciones.

Cuando la gestión la realice un usuario de servicios públicos, la solicitud deberá estar firmada por el propietario del inmueble para el cual se requiere la instalación de dichos servicios. En el caso de las instituciones o empresas prestatarias de servicios públicos, deberá ser firmada por el representante legal o persona legítimamente acreditada.

Para el caso de la construcción y/o instalación de infraestructura de telecomunicaciones, la solicitud deberá estar firmada por el operador o proveedor debidamente acreditado y habilitado para tal efecto; o bien por el proveedor de infraestructura de telecomunicaciones. Lo anterior, será verificado por el Departamento de Previsión Vial para el caso del operador y del proveedor con el nombre de la persona física o jurídica registrado ante la Superintendencia de Telecomunicaciones. Para el caso del proveedor de infraestructura de telecomunicaciones con la carta firmada por el representante legal del operador del servicio en la cual se acredita el nombre del proveedor de infraestructura de telecomunicaciones y se señale que dicha instalación es parte del diseño de la red.

Si la gestión la efectúa a través de un apoderado, deberá adjuntar el original del poder autenticado notarialmente o copia certificada de éste. En caso de que la gestión se realice de forma digital y se adjunte copia escaneada del poder rubricado en forma manuscrita, el poder deberá ser aportado con la firma digital del notario público a efectos de garantizar la autenticidad del poder conferido.

Si la gestión se presenta de forma física, el solicitante al momento de entregar los documentos en el Centro de Información y Trámites del MOPT, deberá mostrar la cédula o documento de identidad con el fin de verificar su identidad y dejar constancia de dicho cotejo. Si la gestión se presenta de forma digital, la documentación que se remita deberá ser rubricada con firma digital.

b) El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según lo establecido por el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, oficializado mediante el Decreto Ejecutivo No. 43397-MOPT del 20 de enero de 2022 o su versión vigente, que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado. En el Anexo 3 del presente reglamento, consta el formato que se deberá utilizar para el presupuesto a presentar.

Artículo 9. Formas de presentación de las solicitudes

Las solicitudes a las que se refiere el artículo 6 del presente reglamento, se podrán efectuar a través de los siguientes medios:

1. De manera presencial, en el Centro Información y Trámites del MOPT, Sede Central, San José.

2. De manera digital:
 - a. A través de la dirección de correo electrónico roturas@mopt.go.cr, hasta que este tipo de solicitudes se incorpore en el Sistema de Previsión Vial (SIPREVI) del MOPT y éste a su vez se enlace con el Sistema APC Requisitos del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica (CFIA).

La Dirección de Informática del MOPT, contará con un plazo de 1 año para ajustar el sistema denominado Sistema de Previsión Vial (SIPREVI), a fin de incorporar el módulo de Roturas que incluye las solicitudes previstas en el artículo 6 del presente Reglamento.

En el plazo otorgado, el Departamento de Previsión Vial, llevará un registro de las roturas mencionado en el artículo 7, en una hoja de cálculo.

En los casos en que la solicitud sea tramitada en forma presencial, el Formulario Solicitud de Roturas o trabajos en el derecho de vía, tanto para persona física como para persona jurídica, se podrá obtener en el Centro Información y Trámites del MOPT, o bien, se podrá solicitar a través de la dirección de correo electrónico roturas@mopt.go.cr.

Los Formularios que se deberán utilizar para el caso de persona física o para persona jurídica, se encuentran también en el Catálogo Nacional de Trámites del Sistema de Simplificación de Trámites y Mejora Regulatoria del Ministerio de Economía, Industria y Comercio (<https://tramitescr.meic.go.cr/tramites/BuscarTramites.aspx>).

Artículo 10.- Requisitos según tipo de instalación

Además de los requerimientos de orden general indicados en los artículos anteriores, se deberán presentar los requisitos específicos que se encuentran inmersos en la “**Guía de Requisitos para solicitar permiso de rotura de vías o la ejecución de trabajos en el Derecho de Vía**” y la “**Guía de pruebas de materiales para aceptación de obras**” que se oficializan a través de la promulgación del presente reglamento y que constan en los Anexos 1 y 2, siendo parte integral de este cuerpo normativo.

En caso de que uno o varios aspectos de un proyecto no estén comprendidos en la Guía de requisitos anteriormente mencionada o en el Anexo 2 del presente cuerpo normativo, deberá remitirse a las disposiciones técnicas del Manual CR-2020 como norma supletoria.

Artículo 11.- Decisión administrativa. Emisión del permiso.

El Departamento de Previsión Vial revisará los documentos y requisitos aportados por el solicitante, que se establecen en los artículos 8 y 10 del presente Reglamento, con el propósito de determinar si la solicitud se presentó en forma completa, o si por el contrario es omisa y se requiere que sea aclarada o completada. Para tales efectos, contará con un plazo máximo de 40 días naturales contados a partir de la presentación de la solicitud.

Si del análisis del expediente se constata que los documentos y requisitos técnicos están completos, se procederá dependiendo si se trata de un expediente que no involucra la rotura de elementos de infraestructura vial o si se trata de una viabilidad, o bien de un expediente que sí involucra la rotura de elementos de infraestructura vial.

a) Análisis de documentos cuando la solicitud no involucra rotura de elementos de infraestructura vial o se solicita una viabilidad:

Si los trabajos a realizar no requieren la rotura de ningún elemento de infraestructura vial, o lo solicitado es una viabilidad, una vez efectuada la revisión pormenorizada del expediente, si se determina que cumple con los requisitos técnicos solicitados, en los 40

días naturales como máximo el Departamento de Previsión Vial emitirá el permiso correspondiente sin que sea necesario que se rinda ninguna garantía.

b) Análisis de documentos cuando la solicitud sí involucra rotura de elementos de infraestructura vial:

Una vez efectuada la revisión pormenorizada del expediente, si se determina que cumple con los requisitos técnicos solicitados y que sí se efectuará la rotura de elementos de infraestructura vial, siempre dentro del mismo plazo de los 40 días naturales como máximo, el Departamento de Previsión Vial indicará el monto de la garantía que se deberá rendir, así como los detalles de la cuenta y entidad bancaria en la que se debe efectuar el depósito de la garantía conforme con los términos del artículo siguiente.

Una vez que se reciba el oficio del Departamento de Tesorería del MOPT, mediante el cual se confirma el depósito bancario como garantía, el Departamento de Previsión Vial, otorgará el permiso correspondiente dentro de los quince días naturales siguientes.

Ahora bien, si efectuada la revisión pormenorizada del expediente, tanto para los casos del inciso a) o b) anteriores, se determinase que se requiere completar requisitos, aclarar aspectos o aportar cualquier otro tipo de información pertinente, siempre en los 40 días naturales como máximo, el Departamento de Previsión Vial emitirá una prevención por escrito y por única vez al solicitante, para que, en el plazo de 10 días hábiles, proceda con la subsanación correspondiente. El plazo que requiera el solicitante para completar la información o subsanar lo requerido, no se computa dentro del plazo de resolución definido en este artículo y no es atribuible a la Administración.

Una vez que se recibe la subsanación, se procede con un nuevo análisis detallado, igual al efectuado inicialmente, verificando si las falencias se subsanaron correctamente y el expediente se ajusta técnica y legalmente, para lo cual el técnico asignado contará con un plazo máximo de 40 días naturales.

De cumplirse con la subsanación respectiva, se procederá conforme a los incisos a) y b) del presente artículo.

Si el solicitante no subsana dentro del plazo otorgado, se procederá al rechazo y archivo de su gestión mediante una nota de cierre que se comunicará en el lugar señalado para notificaciones.

Si el solicitante presenta la subsanación, pero se determina que persisten todas o algunas falencias o defectos apuntados, se procederá al rechazo y archivo de su gestión de oficio, quien podrá impugnarlo conforme el artículo 38 del presente Reglamento.

Artículo 12.- Garantía

Quien solicite permiso para realizar trabajos en el derecho de vía, en los que se requiera la rotura de cualquier elemento de infraestructura vial, deberá rendir una garantía en el plazo máximo de 30 días naturales a partir de la notificación por parte del Departamento de Previsión Vial, mediante un depósito y/o transferencia electrónica a la cuenta inscrita a nombre del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), No. 001-0254583-7, cuenta IBAN CR47015201001025458375 del Banco de Costa Rica. El monto de la garantía, lo fijará el Departamento de Costos de la Dirección de Ingeniería o en su defecto la dependencia competente del MOPT, quien deberá sustentar de manera técnica dicho monto en un plazo de 15 días naturales a partir de la remisión del presupuesto por parte del Departamento de Previsión Vial, plazo que se encuentra contenido dentro de los 40 días naturales mencionados en el artículo anterior.

El objetivo del citado depósito es garantizar la correcta ejecución de las obras de reparación que correspondan.

Si el depósito lo realiza una persona física o jurídica distinta del solicitante, en el escrito de comunicación del depósito de garantía al Departamento de Previsión Vial, éste debe consignar la justificación o motivo por el cual el depósito no lo realiza su persona. De igual forma debe aportar el número de cédula de identidad, cédula jurídica, pasaporte o

Dimex del depositante a fin de garantizar la autenticidad, seguridad e integridad en la identificación de la persona física o jurídica que efectuarán el depósito. Aunado a ello, deberá dar su consentimiento por escrito para que, a efecto de devolver la garantía, la transferencia se realice en favor de la persona física o jurídica que realizó el depósito, o bien, especificar a nombre de quien se deberá devolver. Tal consentimiento debe ser autenticado por notario público si el trámite se realiza de forma física.

En caso de que la gestión se realice de forma digital, la autorización deberá ser firmada a través del certificado digital, o bien, venir autenticada notarialmente con la firma digital del notario respectivo, si lo que se remite es el escaneo de la autorización rubricada de forma manuscrita.

El solicitante comunicará por escrito al Departamento de Previsión Vial cuando haya efectuado el depósito de la garantía con las indicaciones ya señaladas, sobre la persona física o jurídica a la que se le devolverá la garantía en el futuro y remitirá copia del comprobante respectivo, a fin de que se verifique tal depósito.

En el escrito de comunicación antes señalado, el solicitante también deberá aportar la Certificación del Banco con la Cuenta IBAN, en la cual la Administración podrá depositar el monto rendido por concepto de garantía; lo anterior para realizar la devolución de ésta, una vez que la Administración compruebe que el elemento de infraestructura vial ha sido reparado correctamente.

El Departamento de Previsión Vial, remitirá mediante un oficio al Departamento de Tesorería, los detalles de la persona física o jurídica, número de cédula de identidad o cédula jurídica, según corresponda, número de expediente, número de depósito, monto, proyecto, certificación de cuenta IBAN y otros detalles internos, junto con la copia del comprobante de la transferencia o depósito realizado al MOPT por concepto de garantía.

Una vez que el Departamento de Tesorería cuente con el oficio y documentos que respaldan el depósito y/o el trámite, dicho departamento debe efectuar la revisión en la

entidad Bancaria correspondiente y proceder a confeccionar el recibo del depósito realizado, lo anterior en un plazo no mayor a 10 días naturales. Dicha confección deberá ser comunicada, dentro del referido plazo, al Departamento de Previsión Vial.

Artículo 13.- Registro y control de las garantías

El Departamento de Tesorería del MOPT deberá llevar y mantener al día un sistema de registro y control de todas las garantías depositadas, de todas aquellas que sean ejecutadas y/o devueltas.

Artículo 14.- Vigencia de los permisos y sus prórrogas

Los permisos que conforme los incisos a) y b) del artículo 6 de este reglamento se otorguen, tendrán una vigencia de 1 año. Si dentro del plazo de vigencia del permiso no se hubiesen ejecutado o terminado los trabajos, el solicitante podrá pedir por escrito al Departamento de Previsión Vial la prórroga respectiva, indicando los motivos que la originan. Dicha solicitud será resuelta por el Departamento de Previsión Vial dentro del plazo máximo de 15 días naturales.

Luego de realizado el análisis de la solicitud el Departamento de Previsión Vial podrá conferir una prórroga inicial de 1 año, a efectos de que se lleve a cabo la finalización de los trabajos. De continuar en ejecución las obras, el solicitante podrá pedir una última prórroga, debiéndose aportar para tales efectos, la debida justificación de los atrasos y el cronograma de obra, firmado por un profesional responsable. Lo anterior será evaluado por el personal técnico de dicho departamento, quienes definirán el plazo de la prórroga y lo notificarán mediante oficio final al solicitante, esto durante el plazo máximo de 15 días naturales.

En el caso de mantenimiento, ampliación y reparación de la red del sistema eléctrico nacional, así como del alumbrado público, que se requieran para garantizar el acceso, la calidad y continuidad del servicio eléctrico, si la Institución o empresas encargadas de su

distribución poseen un cronograma de ejecución para algún proyecto en específico, lo comunicarán al Departamento de Previsión Vial para la valoración y asignación del plazo de vigencia del permiso correspondiente.

Todo lo anterior, sin perjuicio de las potestades que tiene el MOPT de revocarlo dada su condición de permiso en precario, por razones de oportunidad o conveniencia, en concordancia con lo estipulado en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, previa coordinación interinstitucional para el retiro o relocalización de los servicios públicos ubicados en el derecho de vía de la red vial nacional.

Artículo 15.- Coordinación Interinstitucional para el otorgamiento de los permisos

El Departamento de Previsión Vial, de previo a otorgar los permisos a que hace referencia este Reglamento, efectuará las notificaciones que sean necesarias con el Consejo Nacional de Vialidad, el Consejo Nacional de Concesiones, el Consejo de Seguridad Vial, así como con cualquier otro Programa encargado de ejecutar proyectos de infraestructura, a fin de verificar que dichos permisos no afecten proyectos construidos, futuros o en ejecución.

La información que estos Consejos o Programas encargados de ejecutar proyectos de infraestructura, en orden a sus competencias, deban brindar ante el Departamento de Previsión Vial, se rendirá en el plazo máximo de 15 días naturales. El incumplimiento del plazo estipulado en este artículo dará lugar a la aplicación de las sanciones preceptuadas en el artículo 10 de la Ley No. 8220 del 4 de marzo del 2002 y sus reformas, denominada Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos.

Artículo 16.- Inoperancia del silencio positivo.

En el trámite para la obtención del permiso para la rotura de elementos de infraestructura vial o la ejecución de trabajos en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, con el objeto de ejecutar obras destinadas a la prestación de servicios públicos y servicios de

telecomunicaciones, no opera el silencio positivo, en virtud de estar vinculado con la tutela de bienes de dominio público.

CAPITULO III.- SOBRE LA EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS Y REPARACIÓN DE LA VIA

Artículo 17.- Fiscalización de los proyectos.

El MOPT, a través de la División de Obras Públicas y sus Sedes Regionales, realizará las inspecciones y las pruebas de laboratorio que consideren oportunas, en cualquier momento, durante el proceso constructivo o después de finalizada la obra, con el fin de verificar que se efectúe la correcta reparación de los elementos de infraestructura vial afectados.

Artículo 18.- Comunicación sobre el inicio de los trabajos

El solicitante deberá comunicar al Departamento de Previsión Vial, la fecha en que iniciará la obra a la dirección de correo electrónico roturas@mopt.go.cr. Esta comunicación deberá remitirla con 15 días naturales de antelación al inicio de ésta. El Departamento de Previsión Vial coordinará a lo interno de la División de Obras Públicas y sus Regionales, las acciones necesarias para realizar la fiscalización a que refiere el artículo anterior.

Artículo 19.- De la finalización de los trabajos y comunicación por parte del solicitante

Una vez ejecutados los trabajos y dentro del plazo de 8 días hábiles después de su finalización, el solicitante deberá comunicarlo por escrito al Departamento de Previsión Vial.

Cuando se trate de rotura de vías, con tal comunicación deberá adjuntar lo indicado en el Anexo 2 de este reglamento. Corresponde a la Dirección de Ingeniería de la División de Obras Públicas, revisar y avalar los informes que se presenten según lo estipulado en dicho anexo.

La División de Obras Públicas contará con un plazo de 2 meses a partir de la comunicación por parte del solicitante, para hacer las verificaciones respectivas e informarle a éste las correcciones que debe realizar y el plazo en que debe ejecutarlas, cuando así corresponda o bien, para comunicarle que los trabajos de reparación se realizaron a satisfacción.

Artículo 20.- Devolución de la Garantía

Una vez realizada la reparación de la vía a satisfacción, el Departamento Previsión Vial realizará las gestiones correspondientes ante el Departamento de Tesorería del MOPT, para que proceda con la devolución de la garantía según la entidad bancaria y el número de cuenta IBAN señalados por el solicitante y que consta en la certificación aportada. Lo anterior, mediante transferencia electrónica por medio de la Web Banking del Ministerio de Hacienda.

Dicha devolución se efectuará en el plazo de 10 días naturales a partir de la gestión realizada ante el Departamento de Tesorería, dependencia que deberá comunicar al solicitante, mediante correo electrónico, sobre la devolución de la garantía efectuada, con copia al Departamento de Previsión Vial.

En los casos de fallecimiento del solicitante, a los efectos de la devolución de la garantía, la Administración realizará el depósito en la cuenta que fije la Autoridad Judicial, en la cual se tramita el proceso sucesorio respectivo.

Artículo 21.- Responsabilidad Civil extracontractual por vicios ocultos.

El MOPT se encuentra facultado para reclamar al permisionario, la indemnización por daños y perjuicios en razón de vicios ocultos originados por los trabajos realizados en el derecho de vía; lo anterior de conformidad con lo estipulado en el artículo 1045 del Código Civil, Ley No. 30 del 19 de abril de 1885 y sus reformas y 868 de ese mismo cuerpo legal y demás normativa que resulte aplicable.

Artículo 22.- Casos en que el solicitante no comuniquen sobre la ejecución de los trabajos.

En caso de que el solicitante no efectúe ninguna comunicación al Departamento de Previsión Vial sobre el inicio y finalización de las obras, el MOPT de oficio efectuará la inspección respectiva y actuará conforme a lo estipulado en el presente Reglamento en sus artículos 17 y 23.

Artículo 23.- Ejecución de la garantía y cobro de sumas no cubiertas por ésta.

En aquellos casos en los cuales los elementos de la infraestructura vial afectados no sean reparados conforme corresponde a las buenas prácticas de la ingeniería, luego de la prevención efectuada para ello, el MOPT procederá con la ejecución de la garantía. Para tales efectos, el Departamento de Previsión Vial deberá elaborar un informe en el que detallará la situación presentada y el costo de la reparación de la vía, al cual anexará los elementos probatorios correspondientes. Para la elaboración de dicho informe, el citado Departamento podrá contar con la colaboración de las dependencias de la Institución justificadamente que considere necesario.

Tal informe deberá ser enviado al Despacho del Ministro, a fin de que se ordene la Instrucción del Procedimiento Administrativo, designando el órgano director de conformidad con lo dispuesto en los numerales 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública.

El informe final del órgano director será remitido al Ministro para que emita la Resolución sobre dicho asunto. En caso de confirmarse el incumplimiento en la reparación, se consignará en dicha Resolución el monto adeudado y se ordenará la ejecución de la garantía.

En aquellos supuestos en que la garantía no cubra dicho monto, se determinará, además, la suma correspondiente a la diferencia que deberá adicionalmente cancelarse. Una vez firme la Resolución, el Departamento de Tesorería del MOPT procederá con la ejecución de la garantía. Para tales efectos, se aportará una copia de dicha Resolución por parte del Departamento de Previsión Vial al Departamento de Tesorería y éste trasladará los fondos respectivos a la Caja Única del Estado. Posteriormente, mediante oficio enviará copia de la ejecución de la garantía al Departamento de Previsión Vial, para el registro respectivo. Así mismo, el Departamento de Tesorería hará el comunicado a la Contabilidad Nacional para lo que corresponda.

De quedar un saldo en descubierto, se ordenará el procedimiento administrativo de cobro, a efectos de recuperar las diferencias no cubiertas por ésta, según lo dispuesto en la Resolución emitida por el Ministro. El órgano director procederá a realizar las correspondientes intimaciones de pago, de conformidad con lo establecido en el numeral 150 de la Ley General de la Administración Pública.

Si las diferencias adeudadas no son canceladas en los plazos otorgados conforme las intimaciones de pago realizadas, el órgano director informará lo correspondiente al Ministro para que éste emita la resolución final y elabore la certificación de adeudo que remitirá a la instancia que corresponde para su cobro por la vía judicial.

Artículo 24.- Cobro de daños por roturas no autorizadas

Cuando el MOPT detecte daños en los elementos de infraestructura vial, efectuados por personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, por roturas no autorizadas, si éstos se encuentran en ejecución, se les realizará una prevención por escrito, por una única vez, a fin de que se presenten los requisitos necesarios para la realización de los trabajos, para lo cual, se otorgará un plazo de 10 días hábiles. Mediante ese mismo acto se ordenará la suspensión inmediata de las obras y se levantará el Acta correspondiente. En este caso, por seguridad vial de los usuarios del derecho de vía, quien realizó las excavaciones, deberá rellenarlas el mismo día de la suspensión, de forma regular y uniforme según el nivel existente de las superficies colindantes permitiendo un tránsito seguro y realizando el debido

mantenimiento, hasta contar con el permiso otorgado por el Departamento de Previsión Vial.

En aquellos supuestos en que los trabajos ya hubieren concluido, se realizará la prevención respectiva a quienes hayan ejecutado las obras, para que aporten las memorias de cálculo, resultado de pruebas y demás documentación que certifique el trabajo realizado. De constatarse que las obras ejecutadas no cumplen con la normativa vigente de construcción de carreteras, o bien se detecten daños en los elementos de infraestructura vial, se les prevendrá por escrito para que realicen las reparaciones de los elementos dañados, en cuyo caso, se otorgará un plazo de acuerdo con el tipo de reparación a realizar, según la valoración técnica que se realice.

Para ambos casos, de no cumplirse con la prevención, se procederá con el cobro de los daños y perjuicios causados. En tales casos, el Departamento de Previsión Vial elaborará un Informe en el que detallará la situación presentada y el monto de los daños y perjuicios a cobrar, al cual anexará los elementos probatorios correspondientes. Tal informe deberá ser remitido al Despacho del Ministro, a fin de que designe el órgano director a cargo de la instrucción del proceso, conforme el procedimiento ordinario establecido en los numerales 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública.

El informe final que formule el órgano director será enviado al Ministro para que emita la Resolución del asunto, en la cual se fijará el monto adeudado, si se comprobara que efectivamente se han causado daños a la vía. Una vez firme tal resolución, se ordenará el procedimiento administrativo de cobro, a efectos de recuperar la suma líquida y exigible por el daño causado, según lo dispuesto en la Resolución emitida por el Ministro. El órgano director procederá a realizar las correspondientes intimaciones de pago, de conformidad con lo establecido en el numeral 150 de la Ley General de la Administración Pública.

Si la suma adeudada no es cancelada luego de las intimaciones de pago realizadas, el órgano director informará lo correspondiente al Ministro para que éste emita la resolución final y elabore la certificación de adeudo que remitirá a la instancia que corresponde para su cobro por la vía judicial.

CAPITULO IV.- PERMISO DE USO PARA COLOCACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TELECOMUNICACIONES EN EL DERECHO DE VÍA DE LA RED VIAL NACIONAL

Artículo 25.-Atribuciones del Departamento de Previsión Vial respecto de los permisos de uso que se otorguen

Para la ejecución de lo dispuesto en el presente capítulo, el MOPT actuará por medio del Departamento de Previsión Vial de la Dirección de Ingeniería de la División de Obras Públicas, dependencia que tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Otorgar, modificar, renovar y revocar por razones de oportunidad y conveniencia, los permisos de uso otorgados;
- b) Verificar el cumplimiento de los requisitos para el otorgamiento de los permisos de uso, según el tipo de infraestructura de telecomunicaciones a instalar en el derecho de vía de la red vial nacional, conforme lo dispuesto en el Anexo 1 Guía de Requisitos para solicitar roturas o trabajos en el Derecho de Vía del presente reglamento.
- c) Comunicar a los solicitantes el monto anual a cancelar por el uso del bien de dominio público, para la construcción y/o instalación de infraestructura de telecomunicaciones, según el valor calculado con base en la **Resolución No. MH-DGT-RES-0010-2024 de las diez horas y treinta minutos del veintidós de mayo de dos mil veinticuatro**, modificada mediante Fe de Erratas, que se publicó en el diario oficial La Gaceta No. 131 del 17 de julio de 2024, emitida por la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, de conformidad con el artículo 79 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

- d) Llevar un registro sobre los permisos de uso otorgados, así como de las cancelaciones por concepto del canon correspondiente.
- e) Comunicar a la Dirección Financiera del MOPT el pago del canon anual por parte del permisionario.
- f) Vigilar que la estructura a colocar en el área pública no infrinja lo dispuesto en la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, No. 7600 del 2 de mayo de 1996 y sus reformas.
- g) Llevar un registro de la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil, sobre las infraestructuras de telecomunicaciones construidas e instaladas en el derecho de vía de la red vial nacional y sus respectivas prórrogas, a fin de garantizar la vigencia de ésta, ello durante todo el tiempo en la que dichas estructuras se encuentren instaladas.

Artículo 26. Vigencia del permiso de uso para infraestructura de telecomunicaciones

El plazo de vigencia del permiso de uso del derecho de vía de la red vial nacional para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones, será de 10 años, prorrogable de manera automática por un periodo y medio de lo otorgado, o bien, según el tiempo que le reste a la concesión que le fuera conferida al solicitante; lo anterior, si ninguna de las partes avisa a la otra la intención de no prorrogar el permiso concedido, con no menos de 2 meses de antelación antes del vencimiento del plazo.

En caso de que el Contrato de Concesión aportado por el solicitante le reste un periodo menor a los 10 años mencionado en el párrafo anterior, el permiso de uso se otorgará por el plazo restante de dicha Concesión.

Artículo 27.- Instalación de Infraestructura de Telecomunicaciones

El lugar definido para la instalación de infraestructura de telecomunicaciones en el derecho de vía de la red vial nacional debe obedecer a criterios técnicos, según los requerimientos de cobertura y calidad de servicio; no obstante, deberá respetar lo dispuesto en la Ley No. 7600.

Como complemento de lo anterior, por un aspecto de seguridad vial, los postes de telecomunicaciones que se instalen en el derecho de vía deben tener una distancia de separación de 10 metros respecto del borde interno de las esquinas, asimismo, cumplir con el Manual SCV Guía para el Análisis y Diseño de Seguridad Vial de Márgenes de Carreteras.

Artículo 28.- Responsabilidad por daños directos o indirectos de las obras constructivas

El MOPT no asumirá responsabilidad alguna por los eventuales daños que cause el propietario de las obras constructivas al derecho de vía de la red vial nacional, a la propiedad privada de terceros y la integridad física de las personas.

Artículo 29.- Sobre la Póliza de Responsabilidad Civil

Los operadores, proveedores y proveedores de infraestructura de telecomunicaciones que soliciten un permiso ante el Departamento de Previsión Vial para la instalación de infraestructura de telecomunicaciones, deberán aportar una copia de la póliza de responsabilidad civil que se suscriba con la entidad aseguradora y que fue presentada como requisito para el otorgamiento de la Licencia de construcción por parte del gobierno local. Si el trámite se realizó de manera digital, la copia deberá estar certificada; pero, si se efectuó de manera presencial, podrá optarse por presentar copia certificada, o bien presentar original y copia simple para cotejar su fidelidad. Dicha copia la presentarán al

Departamento de Previsión Vial al momento de solicitar la devolución de la garantía del permiso de rotura de vía.

Para aquellos supuestos que de acuerdo con la normativa de cada municipalidad no se requiera permiso de construcción, el permisionario deberá suscribir una póliza de responsabilidad civil, según el monto tasado por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos para la obra a realizar, ello antes del inicio de los trabajos. Dicha Póliza deberá ser aportada al Departamento de Previsión Vial, junto con la garantía establecida en el artículo 12 del presente reglamento, como respaldo de la infraestructura a instalar.

Es obligación del permisionario mantener vigente la póliza que se suscriba durante todo el lapso que la infraestructura se encuentre instalada en el derecho de vía, debiendo informar lo correspondiente al Departamento de Previsión Vial. Caso contrario, el incumplimiento de esta renovación, será causal de cancelación del permiso otorgado.

Artículo 30.- Altura para la instalación de infraestructura de telecomunicaciones

En aquellas zonas de influencia de un aeropuerto internacional o local, definidas según la normativa de la Dirección General de Aviación Civil, específicamente el Reglamento para el Diseño y Construcción de Aeródromos, Volumen I, denominado RAC-14, Decreto Ejecutivo No. 42395-MOPT del 7 de abril de 2020 y sus reformas, sub apartado D Restricción de alturas y el capítulo 4 del Anexo 14 de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI); el solicitante deberá tramitar el correspondiente estudio aeronáutico de restricción de alturas ante la Dirección General de Aviación Civil y ajustarse a la autorización que al efecto se le otorgue, constituyéndose como requisito previo para la solicitud de dicho estudio aeronáutico, el permiso de rotura de vía que otorga el Departamento de Previsión Vial.

El Departamento de Previsión Vial, de previo a la devolución de la garantía, verificará ante la Dirección General de Aviación Civil, si la infraestructura de telecomunicaciones correspondiente cuenta con la autorización respectiva.

De no contarse con el estudio aeronáutico de restricción de altura, o bien, si el permisionario no respeta lo dispuesto en éste, el Departamento de Previsión Vial comunicará lo correspondiente al gobierno local que emitió el permiso de construcción, a fin de que se revise el caso y se efectúen las acciones respectivas por parte del permisionario, para su ajuste a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico. Para tales efectos, se concederá un plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la notificación. En caso de no ajustarse a lo consignado en el ordenamiento, se procederá con la revocación del permiso de uso otorgado, acto que será comunicado al permisionario, así como al gobierno local respectivo.

Artículo 31.- Obligaciones de los permisionarios

Son obligaciones de los permisionarios, las siguientes:

- a) Mantener en buen estado físico y en condiciones de seguridad óptimas la infraestructura de telecomunicaciones instalada en el derecho de vía de la red vial nacional.
- b) Mantener vigente la póliza de responsabilidad civil durante todo el tiempo en que la estructura se encuentre instalada.
- c) Acatar los parámetros técnicos, definidos por la DGAC y la SUTEL, en congruencia con lo establecido en el Reglamento de Aeródromos, Decreto Ejecutivo No. 4439-T del 3 de enero de 1975 y sus reformas, Reglamento a la Ley General de Telecomunicaciones, Decreto Ejecutivo No. 34765-MINAE del 22 de setiembre de 2008 y sus reformas, y el reglamento emitido por MICITT en cumplimiento con lo establecido en el Transitorio III de la Ley No. 10216, denominada “Ley para incentivar y promover la construcción de infraestructura de telecomunicaciones en Costa Rica”.
- d) Cumplir con los requisitos técnicos que solicite el Departamento de Previsión Vial para el otorgamiento del permiso de rotura de vía, que se encuentran establecidos en el Anexo 1 del presente Reglamento.

- e) Cancelar el canon anual por concepto del uso del derecho de vía de la red vial nacional.
- f) Presentar en un plazo máximo de 8 días hábiles posteriores a la conclusión de la construcción y/o instalación de la infraestructura de telecomunicaciones, el informe del profesional responsable en el que se acredite la ejecución conforme al proyecto, así como el cumplimiento estricto de las condiciones técnicas de Ley y demás requisitos establecidos e impuestos en el permiso de rotura de vía otorgado.
- g) Acatar las disposiciones sobre las modificaciones a la infraestructura de telecomunicaciones dispuestas en el Artículo 34 del presente reglamento.
- h) Informar al Departamento de Previsión Vial sobre la infraestructura de telecomunicaciones que se encuentre en desuso; así como remover dicha infraestructura del derecho de vía de la red vial nacional.
- i) Cumplir con las disposiciones legales vigentes.

Artículo 32.- Contraprestación pecuniaria por el uso de bienes de dominio público

Una vez recibida la información que consta en el inciso f, del artículo anterior y realizadas las verificaciones mencionadas en el artículo 19, en un plazo máximo de 15 días naturales posteriores a la realización de dichas verificaciones, el Departamento de Previsión Vial definirá el monto a pagar por concepto del uso del bien de dominio público. El valor del canon será fijado con base en lo dispuesto en la Resolución No. MH-DGT-RES-0010-2024 de las diez horas y treinta minutos del veintidós de mayo de dos mil veinticuatro, modificada mediante Fe de Erratas, que se publicó en el diario oficial La Gaceta No. 131 del 17 de julio de 2024, emitida por la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda, de conformidad con el artículo 79 de la Ley No. 7593.

Dicho monto será comunicado por el Departamento de Previsión Vial al permisionario dentro del referido plazo de 15 días naturales y éste deberá depositar, anualmente, la suma correspondiente mediante depósito bancario a las cuentas del Fondo General de Gobierno, pertenecientes a la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda, en las cuentas que a

continuación se detallan:

Cuentas Banco de Costa Rica

Código Swift BCRICRSJ

Nombre de la cuenta	Moneda	Cuenta	Código IBAN
MH-Tesorería Nacional Depósitos Varios/	COL	001-0242476-2	CR63015201001024247624
MH-Tesorería Nacional Depósitos Varios/	DOL	001-0242477-0	CR53015201001024247707

Cuentas Banco Nacional de Costa Rica

Código Swift BNCRCRSJ

Nombre de la cuenta	Moneda	Cuenta	Código IBAN
MH-Tesorería Nacional Dep. Varios	COL	100-01-000-215933- 3	CR71015100010012159331
MH-Tesorería Nacional Dep. Varios	DOL	100-02-000-618867- 6	CR74015100010026188678

El depósito realizado deberá ser comunicado al Departamento de Previsión Vial, dentro del plazo máximo de 3 días hábiles posteriores a la comunicación del monto establecido por concepto de canon, debiéndose aportar el comprobante correspondiente. Con la comunicación realizada, el Departamento de Previsión Vial verificará con el Ministerio de Hacienda el depósito efectuado y una vez validado dicho monto, se notificará al solicitante tal confirmación, siendo este un requisito indispensable para otorgar con el permiso de uso correspondiente.

Artículo 33.- Inspecciones de la infraestructura de telecomunicaciones

El Departamento de Previsión Vial, cuando lo considere oportuno, podrá evaluar el estado físico y las condiciones en las que se encuentra la infraestructura de telecomunicaciones. Para ello, podrá coordinar con funcionarios de la División de Obras Públicas y sus Regionales.

Artículo 34.- Modificaciones a la Infraestructura de Telecomunicaciones

Toda modificación a la infraestructura de telecomunicaciones que implique rotura de elementos de infraestructura vial, deberá ser comunicado al Departamento de Previsión Vial, debiéndose cumplir, además, con el procedimiento dispuesto en el capítulo II del presente Reglamento, para el otorgamiento del permiso respectivo y realizar a su vez, los trámites pertinentes ante los gobiernos locales, en los casos que corresponda.

Artículo 35.- Reubicación de infraestructura de telecomunicaciones

En caso de que se requiera utilizar el área destinada para la construcción e instalación de infraestructura de telecomunicaciones, en labores de mejoramiento, rehabilitación, construcción y/o ampliación de la red vial nacional, el Departamento de Previsión Vial a instancia de las dependencias competentes y al amparo de lo estipulado en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública, deberá comunicar a los permisionarios el requerimiento de la reubicación de la infraestructura de telecomunicaciones. Para tales efectos, se informará sobre las restricciones existentes en la zona y corresponderá al permisionario, con base en esta información, proponer una nueva ubicación que sea técnicamente viable para la prestación de los servicios de telecomunicaciones y el cumplimiento de sus obligaciones.

Para la nueva construcción de la infraestructura se deberá observar el procedimiento dispuesto en el capítulo II del presente Reglamento, para el otorgamiento del permiso respectivo y realizar a su vez, los trámites correspondientes ante los gobiernos locales, para la tramitación de los permisos respectivos, salvo lo dispuesto para la construcción de ductos de telecomunicaciones, en el caso de que éstos únicamente se instalen en el derecho

de vía de la red vial nacional, para lo cual, únicamente se deberá cumplir con lo dispuesto en el capítulo II antes referido.

En caso de que se trate de permisionarios con permiso vigente; se emitirá una resolución a través de la cual se concede el permiso de uso en la nueva ubicación, otorgándose a su vez, un plazo para el retiro de los equipos y la infraestructura.

El costo por reubicación y desmantelamiento de la infraestructura correrá por cuenta exclusiva del permisionario. En caso de que el permisionario no acceda a la reubicación, el Departamento de Previsión Vial procederá a revocar el permiso correspondiente por razones de conveniencia, de conformidad a lo establecido en el presente reglamento.

Artículo 36. Infraestructura de telecomunicaciones en desuso

Corresponderá al permisionario informar al Departamento de Previsión Vial sobre la infraestructura de telecomunicaciones que se encuentre en desuso. Para tales efectos, contará con un plazo de 8 días hábiles, contados a partir de la no utilización de dicha infraestructura. Asimismo, contará con un plazo de 30 días hábiles, contados a partir de la comunicación respectiva, para proceder con el retiro o desmantelamiento de la misma bajo su propio costo, debiendo aportar un cronograma de actividades en el que se detallen las obras a realizar.

Será responsabilidad del permisionario dejar el derecho de vía en iguales o mejores condiciones en la que se encontraba, de previo a la instalación de la infraestructura de telecomunicaciones. En caso de que el permisionario no deje el derecho de vía en iguales o mejores condiciones a las existentes previo a la instalación de la infraestructura de telecomunicaciones, la Administración procederá a ejecutar la garantía a que se refiere el artículo 12 del presente reglamento, sin perjuicio de las acciones legales y administrativas que correspondan para la reparación integral de los daños ocasionados.

Artículo 37.- Revocatoria de permisos de uso

El permiso de uso para la colocación de infraestructura de telecomunicaciones en el derecho de vía de la red vial nacional, puede revocarse por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad para la Administración. Asimismo, en caso de violación a las disposiciones del presente reglamento y del permiso de uso otorgado.

La revocación no deberá ser intempestiva ni arbitraria y deberá darse en todos los casos un plazo prudencial para el cumplimiento del acto de revocación, de conformidad con lo establecido en los artículos 154, siguientes y concordantes de la Ley General de la Administración Pública.

Revocado el permiso de uso, el Departamento de Previsión Vial concederá un plazo de 30 días hábiles al solicitante para retirar del lugar o relocalizar los equipos de telecomunicaciones que haya instalado en el derecho de vía de la red vial nacional, siendo obligación de éste cubrir la totalidad de gastos por dicho retiro.

Vencido el plazo indicado sin que los equipos hayan sido debidamente retirados por el permisionario, el MOPT, a través de las Dependencias competentes, procederá con el retiro de las estructuras, quedando facultado para cobrar los gastos en que incurra por dicha acción.

CAPITULO V. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 38.- Impugnación.

Contra los actos que se emitan conforme a las disposiciones del presente cuerpo normativo, cabrán los recursos al efecto establecidos en la Ley General de la Administración Pública y estos se resolverán según los plazos dispuestos en el artículo 346 de dicha Ley.

Artículo 39.- Cierre parcial o total de la vía

Cuando se deba efectuar el cierre parcial o total de la vía para la ejecución de los trabajos a que refiere el presente Reglamento, el solicitante deberá contar con el respectivo permiso de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT, asimismo, cumplir con la

señalización y demás condiciones que ésta establezca, conforme lo dispuesto en el Reglamento de Dispositivos de Seguridad y Control Temporal de Tránsito para la Ejecución de Trabajos en las Vías, Decreto Ejecutivo No. 38799-MOPT del 10 de noviembre de 2014.

Artículo 40. Dotación de recursos

La Administración procurará brindar los recursos necesarios para la adecuada atención de los trámites relacionados con este reglamento para los distintos departamentos involucrados en este proceso a saber el Departamento de Previsión Vial, el Departamento de Pavimentos y el Departamento de Costos de Dirección de Ingeniería o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos. Dichos recursos incluyen, pero no se limitan a: tecnología y sistemas de información que le permitan procesar y analizar los datos, así como, contar con el recurso humano esencial para poder brindar una adecuada atención a los usuarios o desarrolladores, dado los tiempos de respuestas indicados en este documento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I

Las gestiones presentadas con anterioridad a la entrada en vigencia de este reglamento, continuarán sustanciándose procedimentalmente, en todos sus trámites y recursos por las disposiciones que regían a la fecha de su inicio. Las gestiones que se encuentren en la fase de presentación de requisitos, deberán cumplir con su entrega en un plazo máximo de 6 meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente reglamento. Sin embargo, el solicitante estará facultado para solicitar expresamente a la Administración el archivo de su gestión, a efectos de iniciar una nueva solicitud a tramitarse conforme a lo dispuesto en este cuerpo normativo.

TRANSITORIO II

En el caso de proyectos desarrollados por instituciones públicas u organismos locales encargados de la gestión del servicio público de agua potable y alcantarillado sanitario, que hayan sido presupuestados previo a la entrada en vigencia del presente reglamento, podrán

ser ejecutados sin observar lo dispuesto en el Anexo 1 en lo que respecta al asfaltado completo del ancho del carril, cuando se coloquen tuberías de 80cm o más diámetro, o cuya rotura abarque más del 50% del ancho de un carril.

TRANSITORIO III

Devolución de Garantía a instancia de parte.

Todas aquellas personas, físicas o jurídicas, que hayan efectuado un depósito bancario antes de la vigencia de este Reglamento, por concepto de garantía para respaldar la reparación de la vía, podrán solicitar por escrito al Departamento de Previsión Vial la devolución del monto de dinero consignado. De proceder la devolución de la garantía conforme los datos existentes en el expediente y aquellos que adicionalmente se pudieran aportar de ser necesarios por parte de la Administración o el solicitante, se otorgará un plazo de 15 días hábiles para que aporte la certificación bancaria en la que conste el número de cuenta IBAN que permita a la Administración efectuar el depósito respectivo como retorno de la garantía, advirtiendo que, de no proceder conforme, el dinero se trasladará al Fondo General de Gobierno.

Transcurrido este plazo, sin que el solicitante cumpla con lo indicado, el Departamento de Previsión Vial emitirá una resolución de cierre del expediente, indicando al Departamento de Tesorería del MOPT que el dinero depositado en el Fondo de Garantías del MOPT, en la cuenta rotura de vías, debe trasladarse al Fondo General de Gobierno del Ministerio de Hacienda.

TRANSITORIO IV

Devolución de Garantía a instancia del Departamento de Previsión Vial.

En relación con los expedientes en que consten depósitos de garantía sin que las partes interesadas hayan solicitado su devolución, el Departamento de Previsión Vial procederá a notificar a quien figure como depositante, en los términos del artículo 241 de la Ley General de la Administración Pública.

Una vez agotados los medios de comunicación del acto administrativo, en los términos del artículo 241 de la Ley General de la Administración Pública, el Departamento de Previsión Vial emitirá una resolución de cierre del expediente, indicando al Departamento de Tesorería del MOPT que el dinero que se depositó en el Fondo de Garantías del MOPT, cuenta rotura de vías, debe trasladarse al Fondo General de Gobierno del Ministerio de Hacienda.

Si el interesado aparece solicitando efectuar el reintegro por la garantía rendida ante el Departamento de Previsión Vial; éste emitirá una certificación indicando que el dinero de la garantía rendida en el expediente se trasladó al Fondo General de Gobierno del Ministerio de Hacienda según detalló el Departamento de Tesorería en el documento correspondiente, para que, con esa certificación, proceda a hacer la solicitud de devolución ante el Ministerio de Hacienda.

TRANSITORIO V

Todas aquellas personas físicas o jurídicas que antes de la entrada en vigencia de este reglamento hayan instalado infraestructura de telecomunicaciones en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, deberán remitir de oficio o a instancia de parte, al Departamento de Previsión Vial, dentro del plazo de 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigencia del presente reglamento, la siguiente información: el nombre de la persona física o jurídica en favor de la cual se emitió el permiso, el tipo de permiso, la dirección exacta y/o geolocalización en la cual se efectuó la instalación de la infraestructura, así como el plano de As built (tal y como se construyó la obra); lo anterior, para su ingreso en el Registro y Control de Permisos.

TRANSITORIO VI

Todos aquellos permisos para la infraestructura de telecomunicaciones otorgados antes de la entrada en vigencia del presente reglamento, emitidos sin un plazo determinado de vigencia, deberán ajustarse al que especifique el Departamento de Previsión Vial, el cual será como máximo de un año, contado a partir de la comunicación del acto administrativo.

Pasado este tiempo, el solicitante deberá gestionar un nuevo permiso según los términos de este cuerpo normativo.

TRANSITORIO VII

El pago del Canon establecido en este reglamento no aplicará para los permisos otorgados antes de la entrada en vigencia del presente cuerpo normativo. Una vez ajustados los plazos, conforme se establece en el transitorio anterior y pasado el período temporal que se establezca, el canon se cobrará según lo dispuesto en la **Resolución No. MH-DGT-RES-0010-2024 de las diez horas y treinta minutos del veintidós de mayo de dos mil veinticuatro**, modificada mediante Fe de Erratas, que se publicó en el diario oficial La Gaceta No. 131 del 17 de julio de 2024.

Artículo 41.- Vigencia.

El presente reglamento entrará a regir a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los veintidós días del mes de julio del dos mil veinticinco.

Publíquese,

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Obras Públicas y transportes,
Efraim Zeledón Leiva.—1 vez.—(D45201 - IN2025999050).

ANEXO 1. GUÍA DE REQUISITOS PARA SOLICITAR PERMISO DE ROTURA DE VÍAS O LA EJECUCIÓN DE TRABAJOS EN EL DERECHO DE VÍA

Tipo de instalación		Requisitos
1. Instalación Tubería Agua Potable	1.1 Paja de agua (tubería diámetro menor a 5cm)	1.1.1 La rotura debe realizarse transversal a la ruta con un ancho de 30cm o en su defecto, la dimensión mínima que se requiera según el equipo de compactación a utilizar.
		1.1.2 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el representante legal del acueducto o persona legitimada para ello, ya sea de forma física o con firma digital. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del representante legal del acueducto o persona legitimada para ello. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.
		1.1.3 Para los proyectos que soliciten pajas de agua (tubería con diámetro menor a 5cm), quedará sujeto al criterio motivado del Departamento de Previsión Vial el otorgamiento del permiso según los requisitos aquí establecidos. En caso contrario, se solicitará los requisitos definidos para diámetros mayores a 5cm.
		1.1.4 El presupuesto de la obra en el derecho de vía firmado por un profesional responsable, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo.

		<p>Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p>
	<p>1.2 Tubería con diámetros mayores a 5cm</p>	<p>1.2.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello ya sea de forma física o con firma digital. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p> <p>1.2.2 En el caso que la solicitud sea firmada por una persona distinta al proveedor del servicio público, se deberá aportar el oficio del proveedor donde otorga la disponibilidad de agua potable ó solicita la rotura de vía.</p> <p>1.2.3 Planos constructivos firmados que contengan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Localización/ ubicación geográfica legible • Ubicación georreferenciada del punto de inicio y fin.

		<ul style="list-style-type: none">• Planta de ubicación de las tuberías indicando de forma clara medidas respecto de la orilla de la calzada, así como respecto de infraestructura existente y de líneas de propiedad. Deben indicarse también diámetros, detalles constructivos y simbología. Si la tubería se ubica en zona verde, espaldón, bajo cunetas, etc. se debe indicar claramente en planos.• Detalles constructivos de los trabajos a realizar en el derecho de vía de interés.• En el caso de la perforación horizontal dirigida, indicar dónde se harán las excavaciones para que ingrese la maquinaria que va a perforar (ubicación exacta) y las dimensiones de las excavaciones.• Se debe detallar claramente si se rompe la carpeta o no.• Detallar en las láminas constructivas, si existieran pasos de la tubería junto a puentes existentes indicando la distancia entre el puente y el paso a colocar.• Los planos deben estar firmados por el profesional responsable. <p>1.2.4 Si la estructura se pretende anclar a un puente, se deberá contar con el visto bueno de la Dirección de Diseño de Vías y Puentes de CONAVI. para lo cual, realizará la solicitud por medio de Previsión Vial, a fin de que se gestione el visto bueno correspondiente. Dicha Institución tendrá un plazo de 15 días naturales, contados a partir de la notificación por parte del referido Departamento para emitir, en caso que proceda, dicho visto bueno. Para tales efectos, se deberá agregar la siguiente información complementaria a saber:</p>
--	--	--

		<p>1.2.4.1 Ubicación del sitio, lo más exacta posible, incluyendo fotos de la estructura. (coordenadas, nombre del río que cruza, ruta nacional en la que se ubica cada paso, características del puente o paso existente en el sitio, etc.), esto con el objetivo de poder ubicar el sitio con mayor facilidad. Se recomienda que las tuberías se adosen del lado aguas abajo de los puentes para evitar posibles daños debido a posibles crecidas del río.</p> <p>1.2.4.2 Descripción de las obras a realizar y la afectación en la estructura. (Incluir detalle de la tubería, diámetro, peso total de tubo lleno más estructura de soporte, etc.). Incluir el detalle de las tuberías a adosar y la propuesta de la estructura de apoyo a colocar (debe ser específica para cada puente, no detalles genéricos).</p> <p>1.2.4.3 Cálculo donde se compruebe que el puente o elemento al que se vayan a apoyar tiene capacidad de soportar la carga adicional a la que se va a ver sometido.</p> <p>1.2.4.4 Incluir detalles específicos y constructivos. Es importante que se tome en consideración que no se permite adosar ningún tipo de canasta o ménsula a elementos estructurales principales del puente, por lo que la estructura que se vaya a adosar debe apoyarse en los elementos secundarios o accesorios, como son bordillos de barandas, barandas de concreto, pasos peatonales, etc. No se permite adosar tuberías a puentes temporales tipo Bailey.</p> <p>1.2.4.5 Para pasos independientes de tubería, se debe presentar detalle en planta y elevación donde se indique la estructura a construir y su ubicación respecto del</p>
--	--	---

		<p>puente existente, indicando distancia respecto del puente y distancia respecto de la proyección de las líneas de propiedad. Debe retirarse lo suficiente de la estructura con el fin de que, en caso de ampliación, el servicio brindado no se vea afectado. Se recomienda que las tuberías se coloquen del lado aguas abajo de los puentes para evitar posibles daños debido a posibles crecidas del río. Planos firmados por un profesional responsable.</p> <p>1.2.5 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya <u>el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</u></p> <p>1.2.6 En caso de realizar trabajos dentro de la calzada:</p> <ul style="list-style-type: none">● <u>Información general:</u> Presentar información general del proyecto la cual incorpore datos tales como: ubicación exacta, condición de la calzada previo a las labores, longitud del proyecto, propuesta de intervención (conjunto de actividades secuenciales que describen claramente el proceso constructivo desde la rotura, restitución de la estructura del pavimento y puesta en servicio para el tránsito vehicular en óptimas condiciones) y adicionalmente aportar un registro fotográfico del sitio de la rotura y sus alrededores, tanto previo al inicio de las labores como una vez culminadas las mismas.
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none">● <u>Si la rotura se va a efectuar en vías pavimentadas:</u> Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas que conforman la estructura de pavimento existente que contenga:<ul style="list-style-type: none">○ Introducción, indicando condiciones existentes, ubicación del proyecto○ Metodología conteniendo cantidad de calicatas, dimensiones, equipo utilizado, descripción de obras.○ Resultados, que incluyan espesores de cada capa, características de las mismas y condiciones observadas (por ejemplo: presencia de humedad, compactación)○ Conclusiones: Resumen de los hallazgos más relevantes y recomendaciones para realizar la rotura y el posible impacto en la infraestructura existente.○ Anexos: Fotografías y del área antes y después de la excavación. Planos que muestren la ubicación de las calicatas. Cualquier otro documento o dato relevante que respalde el informe.○ El informe debe estar firmado por un profesional calificado, por ejemplo, un ingeniero civil. <p>Se deberá realizar una calicata con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a</p>
--	--	---

300 metros se deberán realizar al menos **tres calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo **dos calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Además de lo antes mencionado, se debe especificar los espesores de las capas de la estructura de pavimento que fueron colocados una vez finalizados los trabajos. Todo lo antes mencionado aplica para proyectos en los cuales se requiera realizar una rotura en el sentido longitudinal de la vía. Cuando se requiera efectuar una rotura transversal a la vía, se debe realizar **una calicata por carril de circulación**, localizada en su línea centro de dicho carril.

El informe antes mencionado, (según cada caso), debe ser elaborado por un laboratorio con acreditación ante el ECA y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. Dicho informe será remitido por parte de Previsión Vial para el aval correspondiente, al Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.

Calicata: excavación que se realiza en un punto de interés, con el objetivo de inspeccionar los espesores de capa de la estructura del pavimento y las características visuales de los materiales granulares existentes (color, presencia

		<p>de estabilizadores como el cemento, características granulométricas, etc.), la cual, deberá de ser de 30 x 30 cm, de manera que no se vuelva invasiva y genere una gran afectación a la vía existente. En caso de que la dimensión de esta deba ser ampliada, se debe justificar ante el Departamento de Previsión Vial y una vez culminado el trabajo, se debe reparar la vía y dejarla en una condición igual o mejor a la existente.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Si la rotura se va a efectuar en vías no pavimentadas o zonas donde no exista calzada (espaldones, zona verde, cunetas, etc) :</u> Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas de materiales existentes (en caso de que existan, caso contrario no se debe realizar el informe, pero se debe dejar constancia de esta condición), para lo cual se deberá realizar una calicata con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos tres calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Cuando en la ruta no pavimentada exista una estructura de pavimento (capas granulares
--	--	--

		<p>que brinden aporte estructural) y sea necesario realizar una variación a dicha estructura de pavimento, se deberá presentar el diseño de una estructura de pavimento equivalente, con su respectiva memoria de cálculo y estudios de campo y laboratorio, que respalden los datos utilizados en dicho diseño, el cual deberá ser remitido por el Departamento de Previsión Vial para ser aprobado por el Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.</p> <p>Se debe tomar en consideración la definición de calicata, indicada en el apartado de roturas de vías pavimentadas, al momento de realizar los estudios necesarios para la elaboración del informe de espesores de capas en rutas no pavimentadas.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Si la rotura se va a efectuar en vías de concreto:</u> La losa y las capas granulares se restituirán en iguales o mejores condiciones respecto de lo existente previo a la rotura, sin afectaciones a las losas de concreto aledañas y cumpliendo las especificaciones establecidas en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes su versión vigente y actualizada. Lo anterior deberá respaldarse con estudios de un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. En el caso de losas de concreto, deben sustituirse paños completos entre juntas, NO se permiten cortes parciales.
--	--	--

		<p>En la medida de lo posible, se recomienda no realizar roturas en vías de concreto, de manera que se deben valorar alternativas adicionales que eviten efectuar este tipo de trabajos.</p> <p>Para la devolución de la garantía respectiva, deben presentarse los resultados de las pruebas establecidas en el Anexo 2.</p> <p>Para colocar tuberías de 80cm o más diámetro, así como roturas que abarquen más del 50% del ancho de un carril, se deberá asfaltar el ancho del carril completo respetando el bombeo existente en la ruta.</p>
<p>2. Instalación de tubería pluvial (Desfogue pluvial)</p>	<p>2.1 Si el proyecto desfoga ≤ 15 l/s (sin tanque de retardo)</p>	<p>2.1.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello ya sea de forma física o con firma digital. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p>

		<p>2.1.2 Para los proyectos que desfogueen menos de 15 l/s, quedará sujeto al criterio motivado del Departamento de Previsión Vial el otorgamiento del permiso de desfogue según los requisitos aquí establecidos. En caso contrario, se solicitará los requisitos definidos para desfogues mayores a 15 l/s.</p> <p>2.1.3 Memoria de cálculo del ingeniero responsable del diseño pluvial del proyecto, confirmando que el proyecto desfogará menos del caudal indicado y que por su magnitud no afecta la red pluvial o infraestructura pluvial de la ruta. Dicho documento autenticado por notario público, salvo en aquellos casos en que la gestión sea firmada de forma digital, en cuyo caso no se requerirá tal autenticación.</p> <p>2.1.4 Planos constructivos mecánicos detallados del desfogue pluvial a realizar firmados por el profesional responsable o sellados por el CFIA que incluyan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Planta de condiciones existentes de la infraestructura pluvial frente a la propiedad.• Planta de ubicación de la tubería de desfogue desde la propiedad hasta la conexión en el derecho de vía. Debe quedar claro cómo se canaliza el agua dentro de la propiedad hasta la conexión.• Perfil de las tuberías, pendientes, diámetros.• Detalles constructivos: Cajas de registro, cabezales, zampeado, detalle de tanque de retención pluvial en caso de realizarse.
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Se debe incluir detalles de conexión en planta y sección de la tubería a construir desde la propiedad hasta la red pluvial, cordón y caño o cuneta existente y toda información constructiva necesaria para tener claridad de las obras a realizar. • Indicar la trayectoria de la tubería o infraestructura existente en la ruta nacional desde el punto de desfogue, continuidad y dirección de las aguas pluviales previo y post la conexión, con sus respectivos diámetros, tragantes, pozos, etc.
		<p>2.1.5 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p>
		<p>2.1.6 En caso de realizar trabajos dentro de la calzada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Información general:</u> Presentar información general del proyecto la cual incorpore datos tales como: ubicación exacta, condición de la calzada previo a las labores, longitud del proyecto, propuesta de intervención (conjunto de actividades secuenciales que describen claramente el proceso constructivo desde la rotura, restitución de la estructura del pavimento y puesta en servicio para el tránsito vehicular en óptimas condiciones) y adicionalmente aportar un registro fotográfico del sitio de la rotura y sus alrededores, tanto previo al inicio de las labores como una vez culminadas las mismas.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías pavimentadas:** Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas que conforman la estructura de pavimento existente que contenga:

- Introducción, indicando condiciones existentes, ubicación del proyecto
- Metodología conteniendo cantidad de calicatas, dimensiones, equipo utilizado, descripción de obras.
- Resultados, que incluyan espesores de cada capa, características de las mismas y condiciones observadas (por ejemplo: presencia de humedad, compactación)
- Conclusiones: Resumen de los hallazgos más relevantes y recomendaciones para realizar la rotura y el posible impacto en la infraestructura existente.
- Anexos: Fotografías y del área antes y después de la excavación. Planos que muestren la ubicación de las calicatas. Cualquier otro documento o dato relevante que respalde el informe.
- El informe debe estar firmado por un profesional calificado, por ejemplo, un ingeniero civil.

Se deberá realizar **una calicata** con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a

		<p>300 metros se deberán realizar al menos tres calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho).Además de lo antes mencionado, se debe especificar los espesores de las capas de la estructura de pavimento que fueron colocados una vez finalizados los trabajos. Todo lo antes mencionado aplica para proyectos en los cuales se requiera realizar una rotura en el sentido longitudinal de la vía. Cuando se requiera efectuar una rotura transversal a la vía, se debe realizar una calicata por carril de circulación, localizada en su línea centro de dicho carril.</p> <p>El informe antes mencionado, (según cada caso), debe ser elaborado por un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. Dicho informe será remitido por parte de Previsión Vial para el aval correspondiente, al Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.</p> <p>Calicata: excavación que se realiza en un punto de interés, con el objetivo de inspeccionar los espesores de capa de la estructura del pavimento y las características visuales de los materiales granulares existentes (color, presencia</p>
--	--	---

de estabilizadores como el cemento, características granulométricas, etc.), la cual, deberá de ser de 30 x 30 cm, de manera que no se vuelva invasiva y genere una gran afectación a la vía existente. En caso de que la dimensión de esta deba ser ampliada, se debe justificar ante el Departamento de Previsión Vial y una vez culminado el trabajo, se debe reparar la vía y dejarla en una condición igual o mejor a la existente.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías no pavimentadas o zonas donde no exista calzada (espaldones, zona verde, cunetas, etc.)** : Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas de materiales existentes (en caso de que existan, caso contrario no se debe realizar el informe, pero se debe dejar constancia de esta condición), para lo cual se deberá realizar **una calicata** con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos **tres calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo **dos calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Cuando en la ruta no pavimentada exista una estructura de pavimento (capas granulares

		<p>que brinden aporte estructural) y sea necesario realizar una variación a dicha estructura de pavimento, se deberá presentar el diseño de una estructura de pavimento equivalente, con su respectiva memoria de cálculo y estudios de campo y laboratorio, que respalden los datos utilizados en dicho diseño, el cual deberá ser remitido por el Departamento de Previsión Vial para ser aprobado por el Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.</p> <p>Se debe tomar en consideración la definición de calicata, indicada en el apartado de roturas de vías pavimentadas, al momento de realizar los estudios necesarios para la elaboración del informe de espesores de capas en rutas no pavimentadas.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Si la rotura se va a efectuar en vías de concreto:</u> La losa y las capas granulares se restituirán en iguales o mejores condiciones respecto de lo existente previo a la rotura, sin afectaciones a las losas de concreto aledañas y cumpliendo las especificaciones establecidas en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes su versión vigente y actualizada. Lo anterior deberá respaldarse con estudios de un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. En el caso de losas de concreto, deben sustituirse paños completos entre juntas, NO se permiten cortes parciales.
--	--	--

		<p>En la medida de lo posible, se recomienda no realizar roturas en vías de concreto, de manera que se deben valorar alternativas adicionales que eviten efectuar este tipo de trabajos.</p> <p>Para la devolución de la garantía respectiva, deben presentarse los resultados de las pruebas establecidas en el Anexo 2.</p> <p>Para colocar tuberías de 80cm o más diámetro, así como roturas que abarquen más del 50% del ancho de un carril, se deberá asfaltar el ancho del carril completo respetando el bombeo existente en la ruta.</p>
	<p>2.2 Si el proyecto desfoga ≥ 15 l/s</p>	<p>2.2.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello, ya sea de forma física o con firma digital. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello, o bien, por el representante legal del acueducto o persona legitimada. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p>

		<p>2.2.2 Planos constructivos mecánicos detallados del desfogue pluvial a realizar, firmados por el profesional responsable o sellados por el CFIA que incluyan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ubicación de la propiedad• Planta de condiciones existentes de la infraestructura pluvial frente a la propiedad.• Planta de ubicación de la tubería de desfogue desde la propiedad hasta la conexión en el derecho de vía. Debe quedar claro cómo se canaliza el agua dentro de la propiedad hasta la tubería.• Perfil de las tuberías, pendientes, diámetros.• Detalles constructivos: Cajas de registro, cabezales, zampeado, detalle de tanque de retención pluvial en caso de realizarse.• Se debe incluir detalles de conexión en planta y perfil de la tubería a construir desde la propiedad hasta la red pluvial, cordón y caño o cuneta existente y toda información constructiva necesaria para tener claridad de las obras a realizar.• Cuando utilice tanque de retardo, detalle constructivo en planta y sección, así como canalización del agua pluvial dentro de la propiedad hasta dicha estructura.• Indicar la trayectoria de la tubería o infraestructura existente en la ruta nacional que recibe las aguas desde el punto de desfogue, su continuidad y dirección de las aguas pluviales previo y post la conexión, con sus respectivos diámetros, tragantes, pozos, etc.
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none">• En el caso de la perforación horizontal dirigida, indicar dónde se harán las excavaciones para que ingrese la maquinaria que va a perforar (ubicación exacta) y las dimensiones de las excavaciones. <p>2.2.3 Estudio hidrológico detallando caudal a desfogar, que incluya los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Situación actual de la propiedad con fotografías referentes al desfogue existente o infraestructura existente.• Marco teórico, indicando método de diseño, fórmulas, fuente de los datos.• Delimitación de áreas tributarias y su justificación.• Cálculos realizados, incluyendo caudal de la propiedad en verde y con proyecto.• Análisis de datos• Cuando el proyecto involucre tanque de retardo, incluir los cálculos para su diseño.• Resultados y conclusiones. Se debe indicar claramente el caudal a desfogar en la ruta nacional.• Bibliografía• El tiempo de concentración mínimo debe ser 10 minutos.• Se debe utilizar un periodo de retorno de mínimo 25 años y 50 años para alcantarillas transversales a la ruta. <p>2.2.4 En caso de desfogar a alcantarillado existente:</p>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Estudio hidráulico verificando la capacidad del alcantarillado o infraestructura para recibir las aguas pluviales adicionales a lo que ya transporta (el valor máximo permisible del tirante hidráulico debe ser de 0,85 del diámetro interno de la tubería). Se debe realizar un análisis integral de la cuenca afectada hasta el punto de desfogue de la red o cuerpo de agua. • Si el sistema no posee capacidad se debe proponer la sustitución del sistema cumpliendo con la normativa. Diámetro mínimo 800mm según Manual de consideraciones técnicas hidrológicas e hidráulicas para la infraestructura vial Centroamericana, aprobado por el Consejo Sectorial de Ministros de Transportes de Centroamérica, COMITRAN y oficializado en el decreto N° 41271-MOPT del 23 de noviembre del 2018 y sus reformas.
		<p>2.2.5 En caso de colocar tubería nueva para desfogar a un río, quebrada o en caso de desfogar la tubería a un alcantarillado municipal presentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Visto bueno de la Municipalidad correspondiente.
		<p>2.2.6 Si no hay sistema de recolección o red pluvial, hay dos alternativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proponer opción de manejo de aguas para valoración de los técnicos. • Crear sistema de desfogue hasta cuerpo de agua. Diámetro mínimo según Manual de consideraciones técnicas hidrológicas e hidráulicas para la infraestructura vial Centroamericana, aprobado por el Consejo Sectorial de Ministros de Transportes de Centroamérica, COMITRAN y oficializado en el decreto N° 41271-MOPT del 23 de noviembre del 2018 y sus reformas.

		<p>2.2.7 En caso de desfogar más de 100 l/s se debe implementar:</p> <ul style="list-style-type: none">• Sistema de retardo que garantice los 100 l/s o lo mismo que el caudal que produce la propiedad en verde hacia la ruta en la condición inicial según las curvas de nivel de la propiedad. <p>2.2.8 Para colocar tuberías pluviales principales en el derecho de vía</p> <ul style="list-style-type: none">• Mínimo 800mm de diámetro (Diámetro mínimo según Manual de consideraciones técnicas hidrológicas e hidráulicas para la infraestructura vial Centroamericana, aprobado por el Consejo Sectorial de Ministros de Transportes de Centroamérica, COMITRAN y oficializado en el decreto N° 41271-MOPT del 23 de noviembre del 2018 y sus reformas.)• Si la red principal que recibe las aguas, posee diámetro inferior a 800mm y tiene la capacidad (valor máximo permisible del tirante hidráulico debe ser de 0,85 del diámetro interno de la tubería) en el punto de desfogue final, se podrá valorar el caso específico con el personal técnico del departamento de Previsión Vial para colocar dicho diámetro. <p>2.2.9 Si la propuesta conecta a tubería pluvial que cruza la vía transversalmente y continúa por propiedad privada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Se debe demostrar que dicha tubería posee capacidad de recibir el caudal adicional al que ya recibe (valor máximo permisible del tirante hidráulico debe ser de 0,85 del diámetro interno de la tubería).
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Se debe presentar documentación que respalde que se trata de una servidumbre pluvial o un cauce permanente certificado por MINAE. • En caso contrario proponer sistema de retardo de tal manera que no haya aumento de caudal y se desfogue lo mismo que la propiedad en verde <p>2.2.10 El presupuesto de la obra a realizar en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p> <p>2.2.11 En caso de realizar trabajos dentro de la calzada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Información general:</u> Presentar información general del proyecto la cual incorpore datos tales como: ubicación exacta, condición de la calzada previo a las labores, longitud del proyecto, propuesta de intervención (conjunto de actividades secuenciales que describen claramente el proceso constructivo desde la rotura, restitución de la estructura del pavimento y puesta en servicio para el tránsito vehicular en óptimas condiciones) y adicionalmente aportar un registro fotográfico del sitio de la rotura y sus alrededores, tanto previo al inicio de las labores como una vez culminadas las mismas.
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none">● <u>Si la rotura se va a efectuar en vías pavimentadas:</u> Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas que conforman la estructura de pavimento existente que contenga:<ul style="list-style-type: none">○ Introducción, indicando condiciones existentes, ubicación del proyecto○ Metodología conteniendo cantidad de calicatas, dimensiones, equipo utilizado, descripción de obras.○ Resultados, que incluyan espesores de cada capa, características de las mismas y condiciones observadas (por ejemplo: presencia de humedad, compactación)○ Conclusiones: Resumen de los hallazgos más relevantes y recomendaciones para realizar la rotura y el posible impacto en la infraestructura existente.○ Anexos: Fotografías y del área antes y después de la excavación. Planos que muestren la ubicación de las calicatas. Cualquier otro documento o dato relevante que respalde el informe.○ El informe debe estar firmado por un profesional calificado, por ejemplo, un ingeniero civil. <p>Se deberá realizar una calicata con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a</p>
--	--	---

		<p>300 metros se deberán realizar al menos tres calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Además de lo antes mencionado, se debe especificar los espesores de las capas de la estructura de pavimento que fueron colocados una vez finalizados los trabajos. Todo lo antes mencionado aplica para proyectos en los cuales se requiera realizar una rotura en el sentido longitudinal de la vía. Cuando se requiera efectuar una rotura transversal a la vía, se debe realizar una calicata por carril de circulación, localizada en su línea centro de dicho carril.</p> <p>El informe antes mencionado, (según cada caso), debe ser elaborado por un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. Dicho informe será remitido por parte de Previsión Vial para el aval correspondiente, al Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.</p> <p>Calicata: excavación que se realiza en un punto de interés, con el objetivo de inspeccionar los espesores de capa de la estructura del pavimento y las características visuales de los materiales granulares existentes (color, presencia</p>
--	--	--

de estabilizadores como el cemento, características granulométricas, etc.), la cual, deberá de ser de 30 x 30 cm, de manera que no se vuelva invasiva y genere una gran afectación a la vía existente. En caso de que la dimensión de esta deba ser ampliada, se debe justificar ante el Departamento de Previsión Vial y una vez culminado el trabajo, se debe reparar la vía y dejarla en una condición igual o mejor a la existente.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías no pavimentadas o zonas donde no exista calzada (espaldones, zona verde, cunetas, etc.)** : Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas de materiales existentes (en caso de que existan, caso contrario no se debe realizar el informe, pero se debe dejar constancia de esta condición), para lo cual se deberá realizar **una calicata** con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos **tres calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo **dos calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Cuando en la ruta no pavimentada exista una estructura de pavimento (capas

		<p>granulares que brinden aporte estructural) y sea necesario realizar una variación a dicha estructura de pavimento, se deberá presentar el diseño de una estructura de pavimento equivalente, con su respectiva memoria de cálculo y estudios de campo y laboratorio, que respalden los datos utilizados en dicho diseño, el cual deberá ser remitido por el Departamento de Previsión Vial para ser aprobado por el Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.</p> <p>Se debe tomar en consideración la definición de calicata, indicada en el apartado de roturas de vías pavimentadas, al momento de realizar los estudios necesarios para la elaboración del informe de espesores de capas en rutas no pavimentadas.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Si la rotura se va a efectuar en vías de concreto:</u> La losa y las capas granulares se restituirán en iguales o mejores condiciones respecto de lo existente previo a la rotura, sin afectaciones a las losas de concreto aledañas y cumpliendo las especificaciones establecidas en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes su versión vigente y actualizada. Lo anterior deberá respaldarse con estudios de un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. En el caso de losas de concreto, deben sustituirse paños completos entre juntas, NO se permiten cortes parciales.
--	--	---

		<p>En la medida de lo posible, se recomienda no realizar roturas en vías de concreto, de manera que se deben valorar alternativas adicionales que eviten efectuar este tipo de trabajos.</p> <p>Para la devolución de la garantía respectiva, deben presentarse los resultados de las pruebas establecidas en el Anexo 2.</p> <p>Para colocar tuberías de 80cm o más diámetro, así como roturas que abarquen más del 50% del ancho de un carril, se deberá asfaltar el ancho del carril completo respetando el bombeo existente en la ruta.</p>
<p>3. Instalación tubería sanitaria</p>	<p>3.1 Instalación tubería sanitaria</p>	<p>3.1.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello, ya sea de forma física o con firma digital. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello, o bien, por el representante legal del acueducto o persona legitimada. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p>

		<p>3.1.2 Oficio de disponibilidad de la empresa administradora de la red de aguas negras donde habilita la conexión. Lo anterior en caso de conectarse a red de aguas negras.</p> <p>3.1.3 En caso de tubería para planta de tratamiento,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permiso de ubicación del Ministerio de Salud • Permiso de vertido de MINAE <p>3.1.4 Planos constructivos firmados que contengan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Localización/ ubicación geográfica legible • Coordenadas inicio/fin • Planta de ubicación de las tuberías indicando de forma clara distancia respecto de la orilla de la calzada, así como de infraestructura existente y de las líneas de propiedad detallando también diámetros, detalles constructivos, cabezal de desfogue y simbología. • Detalles constructivos de los trabajos a realizar en el derecho de vía de interés. • En el caso de la perforación horizontal dirigida, indicar dónde se harán las excavaciones para que ingrese la maquinaria que va a perforar (ubicación exacta) y sus dimensiones. • Se debe detallar claramente si se rompe la carpeta o no. • Detallar en las láminas constructivas, si existieran pasos de la tubería junto a puentes existentes indicando la separación entre el puente y el paso a colocar • Los planos deben estar firmados por el profesional responsable.
--	--	---

		<p>3.1.5 Si la estructura se pretende anclar a un puente, se deberá contar con el visto bueno de la Dirección de Diseño de Vías y Puentes de CONAVI. para lo cual, realizará la solicitud por medio de Previsión Vial, a fin de que se gestione el visto bueno correspondiente. Dicha Institución tendrá un plazo de 15 días naturales, contados a partir de la notificación por parte del referido Departamento para emitir, en caso que proceda, dicho visto bueno. Para tales efectos, se deberá agregar la siguiente información complementaria a saber:</p> <p>3.1.5.1 Ubicación del sitio, lo más exacta posible, incluyendo fotos de la estructura. (coordenadas, nombre del río que cruza, ruta nacional en la que se ubica cada paso, características del puente o paso existente en el sitio, etc.), esto con el objetivo de poder ubicar el sitio con mayor facilidad.</p> <p>3.1.5.2 Descripción de las obras a realizar y la afectación en la estructura. (Incluir detalle de la tubería, diámetro, peso total de tubo lleno más estructura de soporte, etc.). Incluir el detalle de las tuberías a adosar y la propuesta de la estructura de apoyo a colocar (debe ser específica para cada puente, no detalles genéricos). Se recomienda que las tuberías se coloquen del lado aguas abajo de los puentes para evitar posibles daños debido a posibles crecidas del río. Planos firmados por un profesional responsable</p> <p>3.1.5.3 Cálculo donde se compruebe que el puente o elemento al que se vayan a apoyar tiene capacidad de soportar la carga adicional a la que se va a ver sometido.</p>
--	--	---

		<p>3.1.5.4 Incluir detalles específicos y constructivos. Es importante que se tome en consideración que no se permite que adosen ningún tipo de canasta o ménsula a elementos estructurales principales del puente, por lo que la estructura que se vaya a adosar debe apoyarse en los elementos secundarios o accesorios, como son bordillos de barandas, barandas de concreto, pasos peatonales, etc. No se permite adosar tuberías a puentes temporales tipo Bailey.</p> <p>3.1.5.5 Para pasos independientes de tubería, se debe presentar detalle en planta y elevación donde se indique la estructura a construir y su ubicación respecto del puente existente, indicando distancia respecto del puente y distancia respecto de la proyección de las líneas de propiedad. Debe retirarse lo suficiente de la estructura con el fin de que, en caso de ampliación, el servicio brindado no se vea afectado. Se recomienda que las tuberías se coloquen del lado aguas abajo de los puentes para evitar posibles daños debido a posibles crecidas del río. Planos firmados por un profesional responsable.</p> <p>3.1.6 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p>
--	--	--

3.1.7 En caso de realizar trabajos dentro de la calzada:

- **Información general:** Presentar información general del proyecto la cual incorpore datos tales como: ubicación exacta, condición de la calzada previo a las labores, longitud del proyecto, propuesta de intervención (conjunto de actividades secuenciales que describen claramente el proceso constructivo desde la rotura, restitución de la estructura del pavimento y puesta en servicio para el tránsito vehicular en óptimas condiciones) y adicionalmente aportar un registro fotográfico del sitio de la rotura y sus alrededores, tanto previo al inicio de las labores como una vez culminadas las mismas.
- **Si la rotura se va a efectuar en vías pavimentadas:** Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas que conforman la estructura de pavimento existente que contenga:
 - Introducción, indicando condiciones existentes, ubicación del proyecto
 - Metodología conteniendo cantidad de calicatas, dimensiones, equipo utilizado, descripción de obras.
 - Resultados, que incluyan espesores de cada capa, características de las mismas y condiciones observadas (por ejemplo: presencia de humedad, compactación)
 - Conclusiones: Resumen de los hallazgos más relevantes y recomendaciones para realizar la rotura y el posible impacto en la infraestructura existente.

- Anexos: Fotografías y del área antes y después de la excavación. Planos que muestren la ubicación de las calicatas. Cualquier otro documento o dato relevante que respalde el informe.
- El informe debe estar firmado por un profesional calificado, por ejemplo, un ingeniero civil.

Se deberá realizar **una calicata** con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos **tres calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo **dos calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Además de lo antes mencionado, se debe especificar los espesores de las capas de la estructura de pavimento que fueron colocados una vez finalizados los trabajos. Todo lo antes mencionado aplica para proyectos en los cuales se requiera realizar una rotura en el sentido longitudinal de la vía. Cuando se requiera efectuar una rotura transversal a la vía, se debe realizar **una calicata por carril de circulación**, localizada en su línea centro de dicho carril.

El informe antes mencionado, (según cada caso), debe ser elaborado por un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. Dicho informe será remitido por parte de Previsión Vial para el aval correspondiente, al Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.

Calicata: excavación que se realiza en un punto de interés, con el objetivo de inspeccionar los espesores de capa de la estructura del pavimento y las características visuales de los materiales granulares existentes (color, presencia de estabilizadores como el cemento, características granulométricas, etc.), la cual, deberá de ser de 30 x 30 cm, de manera que no se vuelva invasiva y genere una gran afectación a la vía existente. En caso de que la dimensión de esta deba ser ampliada, se debe justificar ante el Departamento de Previsión Vial y una vez culminado el trabajo, se debe reparar la vía y dejarla en una condición igual o mejor a la existente.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías no pavimentadas o zonas donde no exista calzada (espaldones, zona verde, cunetas, etc) :** Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas de materiales existentes (en caso de que existan, caso contrario no se debe realizar el informe, pero se debe dejar constancia de esta condición), para lo cual se deberá realizar **una calicata** con

una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos **tres calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo **dos calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Cuando en la ruta no pavimentada exista una estructura de pavimento (capas granulares que brinden aporte estructural) y sea necesario realizar una variación a dicha estructura de pavimento, se deberá presentar el diseño de una estructura de pavimento equivalente, con su respectiva memoria de cálculo y estudios de campo y laboratorio, que respalden los datos utilizados en dicho diseño, el cual deberá ser remitido por el Departamento de Previsión Vial para ser aprobado por el Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.

Se debe tomar en consideración la definición de calicata, indicada en el apartado de roturas de vías pavimentadas, al momento de realizar los estudios necesarios para la elaboración del informe de espesores de capas en rutas no pavimentadas.

		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Si la rotura se va a efectuar en vías de concreto:</u> Las losas de concreto aledañas y cumpliendo las especificaciones establecidas en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes su versión vigente y actualizada. Lo anterior deberá respaldarse con estudios de un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. En el caso de losas de concreto, deben sustituirse paños completos entre juntas, NO se permiten cortes parciales. <p>En la medida de lo posible, se recomienda no realizar roturas en vías de concreto, de manera que se deben valorar alternativas adicionales que eviten efectuar este tipo de trabajos.</p> <p>Para la devolución de la garantía respectiva, deben presentarse los resultados de las pruebas establecidas en el Anexo 2.</p> <p>Para colocar tuberías de 80cm o más diámetro, así como roturas que abarquen más del 50% del ancho de un carril, se deberá asfaltar el ancho del carril completo respetando el bombeo existente en la ruta.</p>
4. Infraestructura telecomunicaciones	4.1 Postes telecomunicaciones	<p>4.1.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersone a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente</p>

		<p>autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello, o bien, por el representante legal del acueducto o persona legitimada. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p> <p>4.1.2 Carta firmada por el representante legal del operador del servicio donde se acredite el nombre del proveedor de infraestructura y se señale que dicha instalación es parte del diseño de la red, cuando quien construye la infraestructura no es un operador de red o proveedor de servicios de telecomunicaciones, solo aplica en casos de bienes de uso público.</p> <p>4.1.3 Planos constructivos que contengan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vista en planta• Ubicación geográfica indicando coordenadas exactas del poste en formato WS84 y CRTM.• Fotomontaje del sitio a ubicar el poste.• Ubicación exacta del poste a construir dentro del derecho de vía, así como las condiciones del sitio. Indicar postes a eliminar, diámetro de cada poste, detalle constructivo, altura, distancia entre postes a colocar, distancia del borde de asfalto a cada poste, acote respecto de otra infraestructura existente (cuneta,
--	--	---

		<p>cordón y caño, paradas de bus, rótulos, taludes), el acote entre el poste y la línea de propiedad (linderos existentes), distancia del centro de la vía al poste.</p> <ul style="list-style-type: none">• Detalle en sección de cada poste, indicando topografía real, así como la distancia respecto de calzada y líneas de propiedad• Aportar un detalle de los accesorios a colocar a nivel de piso en el derecho de vía por ejemplo cajas de registro, anclas, indicando secciones donde se demuestre que no incumplen la ley 7600 y su ubicación exacta dentro del derecho de vía.• Respecto de la pintura para delinear los postes, se solicita manejar como mínimo 1 metro de altura y la colocación complementaria del papel retro reflectivo. La tonalidad de la pintura debe ser RAL 1003 o similar y el papel retro reflectivo, al menos Tipo IV, conocido comercialmente como Alta Intensidad Prismático, de acuerdo con la norma INTE W36: Láminas retro reflectivas para control de tránsito (en su versión más reciente), misma que es derivada de la norma ASTM D4956.
		<p>4.1.4 Respecto de la ubicación de los postes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Por un aspecto de seguridad vial, los postes de telecomunicaciones que se instalen en el derecho de vía deben tener una distancia mínima de 10 metros respecto del borde interno de las esquinas.• Asimismo, deben ubicarse como mínimo a 20m del centro de cualquier parada de bus, dejando la prevista para la construcción de una bahía.

		<ul style="list-style-type: none">• Los postes no deben restringir el futuro desarrollo de la propiedad privada frente a la cual se instalan ni obstaculizar el manejo pluvial (escorrentía) de la ruta.• Deben contemplar las previstas para futuras ampliaciones viales.• La distancia libre con otras señales de tránsito ya existentes debe ser de mínimo 25 metros, esto para evitar una saturación visual, y que el usuario pueda distinguir, procesar y tomar acciones en función del mensaje de la señal. Para rutas con velocidades de más de 60km/h, la distancia libre será de mínimo 50m.• Los postes por colocar deben cumplir con el Manual SCV Guía para el Análisis y Diseño de Seguridad Vial de Márgenes de Carreteras, en su versión vigente, para lo cual se deberá presentar un informe técnico, firmado por un profesional responsable, donde se compruebe su cumplimiento.• Se debe de cumplir con lo establecido en la Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, Ley 7600. Por lo tanto, las tuberías, cables y accesorios a instalar deberán ser colocados de forma tal que no presenten ningún peligro para los transeúntes y permitan la construcción de aceras en caso de no existir.• En caso de afectación de taludes con la instalación del poste, presentar memoria de cálculo (respaldada y documentada con los estudios que correspondan) y diseño de la estructura a construir para garantizar la estabilidad del terreno e incluirla en planos.
--	--	---

		<p>4.1.5 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p>
	<p>4.2 Ductos</p>	<p>4.2.1 Formulario “solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello, o bien, por el representante legal del acueducto o persona legitimada. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p> <p>4.2.2 Carta firmada por el representante legal del operador del servicio donde se acredite el nombre del proveedor de infraestructura y se señale que dicha instalación es parte del diseño de la red, cuando quien construye la infraestructura no es un operador de red o proveedor de servicios de telecomunicaciones, solo aplica en casos de bienes de uso público.</p>

		<p>4.2.3 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p> <p>4.2.4 Planos constructivos que contengan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vista en planta• Ubicación geográfica indicando coordenadas exactas del punto de inicio y fin en formato WS84 y CRTM.• Ubicación exacta de los ductos a construir dentro del derecho de vía, así como las condiciones del sitio. Indicar detalle constructivo, distancia del borde de asfalto al ducto, acote respecto de otra infraestructura existente (cuneta, cordón y caño, paradas de bus, rótulos, taludes), el acote entre el ducto y la línea de propiedad (linderos existentes), distancia del centro de la vía al poste.• Detalle en sección de cada arqueta, en caso de colocar, indicando topografía real, así como la distancia respecto de calzada y líneas de propiedad, demostrando que no se obstaculiza el manejo pluvial (escorrentía) de la ruta.• Aportar un detalle de los accesorios a colocar a nivel de piso en el derecho de vía por ejemplo cajas de registro, anclas, indicando secciones donde se demuestre que no incumplen la ley 7600 y su ubicación exacta dentro del derecho de vía.
--	--	---

		<p>4.2.5 Se debe procurar el cumplimiento del artículo 24 del Capítulo III. Ductos y Canalizaciones, del “Reglamento sobre el uso compartido de infraestructura para el soporte de redes públicas de telecomunicaciones”, No. 59 del 31 de octubre de 2017 de la ARESEP.</p>
		<p>4.2.6 En caso de realizar trabajos dentro de la calzada:</p> <ul style="list-style-type: none">● <u>Información general:</u> Presentar información general del proyecto la cual incorpore datos tales como: ubicación exacta, condición de la calzada previo a las labores, longitud del proyecto, propuesta de intervención (conjunto de actividades secuenciales que describen claramente el proceso constructivo desde la rotura, restitución de la estructura del pavimento y puesta en servicio para el tránsito vehicular en óptimas condiciones) y adicionalmente aportar un registro fotográfico del sitio de la rotura y sus alrededores, tanto previo al inicio de las labores como una vez culminadas las mismas.● <u>Si la rotura se va a efectuar en vías pavimentadas:</u> Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas que conforman la estructura de pavimento existente que contenga:<ul style="list-style-type: none">○ Introducción, indicando condiciones existentes, ubicación del proyecto○ Metodología conteniendo cantidad de calicatas, dimensiones, equipo utilizado, descripción de obras.

		<ul style="list-style-type: none">○ Resultados, que incluyan espesores de cada capa, características de las mismas y condiciones observadas (por ejemplo: presencia de humedad, compactación)○ Conclusiones: Resumen de los hallazgos más relevantes y recomendaciones para realizar la rotura y el posible impacto en la infraestructura existente.○ Anexos: Fotografías y del área antes y después de la excavación. Planos que muestren la ubicación de las calicatas. Cualquier otro documento o dato relevante que respalde el informe.○ El informe debe estar firmado por un profesional calificado, por ejemplo, un ingeniero civil. <p>Se deberá realizar una calicata con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos tres calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho).Además de lo antes mencionado, se</p>
--	--	---

		<p>debe especificar los espesores de las capas de la estructura de pavimento que fueron colocados una vez finalizados los trabajos. Todo lo antes mencionado aplica para proyectos en los cuales se requiera realizar una rotura en el sentido longitudinal de la vía. Cuando se requiera efectuar una rotura transversal a la vía, se debe realizar una calicata por carril de circulación, localizada en su línea centro de dicho carril.</p> <p>El informe antes mencionado, (según cada caso), debe ser elaborado por un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar . Dicho informe será remitido por parte de Previsión Vial para el aval correspondiente, al Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.</p> <p>Calicata: excavación que se realiza en un punto de interés, con el objetivo de inspeccionar los espesores de capa de la estructura del pavimento y las características visuales de los materiales granulares existentes (color, presencia de estabilizadores como el cemento, características granulométricas, etc.), la cual, deberá de ser de 30 x 30 cm, de manera que no se vuelva invasiva y genere una gran afectación a la vía existente. En caso de que la dimensión de esta deba ser ampliada, se debe justificar ante el Departamento de Previsión Vial y una vez</p>
--	--	---

		<p>culminado el trabajo, se debe reparar la vía y dejarla en una condición igual o mejor a la existente.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Si la rotura se va a efectuar en vías no pavimentadas o zonas donde no exista calzada (espaldones, zona verde, cunetas, etc.):</u> Aportar un informe donde se detallan los espesores de las capas de materiales existentes (en caso de que existan, caso contrario no se debe realizar el informe, pero se debe dejar constancia de esta condición), para lo cual se deberá realizar una calicata con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos tres calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Cuando en la ruta no pavimentada exista una estructura de pavimento (capas granulares que brinden aporte estructural) y sea necesario realizar una variación a dicha estructura de pavimento, se deberá presentar el diseño de una estructura de pavimento equivalente, con su respectiva memoria de cálculo y estudios de campo y laboratorio, que respalden los datos utilizados en dicho diseño, el cual
--	--	--

deberá ser remitido por el Departamento de Previsión Vial para ser aprobado por el Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.

Se debe tomar en consideración la definición de calicata, indicada en el apartado de roturas de vías pavimentadas, al momento de realizar los estudios necesarios para la elaboración del informe de espesores de capas en rutas no pavimentadas.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías de concreto:** Las losas de concreto aledañas y cumpliendo las especificaciones establecidas en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes su versión vigente y actualizada. Lo anterior deberá respaldarse con estudios de un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. En el caso de losas de concreto, deben sustituirse paños **completos entre juntas**, NO se permiten cortes parciales. En la medida de lo posible, se recomienda no realizar roturas en vías de concreto, de manera que se deben valorar alternativas adicionales que eviten efectuar este tipo de trabajos.

Para la devolución de la garantía respectiva, deben presentarse los resultados de las pruebas establecidas en el Anexo 2.

		Para colocar tuberías de 80cm o más diámetro, así como roturas que abarquen más del 50% del ancho de un carril, se deberá asfaltar el ancho del carril completo respetando el bombeo existente en la ruta.
5. Postes eléctricos	5.1 Postes eléctricos	<p>5.1.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello, o bien, por el representante legal del acueducto o persona legitimada. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p> <p>5.1.2 Planos constructivos que contengan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vista en planta • Ubicación geográfica indicando coordenadas exactas del poste en formato WS84 y CRTM. • Fotomontaje del sitio a ubicar el poste. • Ubicación exacta de los postes a construir dentro del derecho de vía, así como las condiciones del sitio. Indicar postes a eliminar, diámetro de cada poste, detalle constructivo, altura, distancia entre postes a colocar, distancia del borde de

		<p>asfalto a cada poste, acote respecto de otra infraestructura existente (cuneta, cordón y caño, paradas de bus, rótulos, taludes), el acote entre el poste y la línea de propiedad (linderos existentes), distancia del centro de la vía al poste.</p> <ul style="list-style-type: none">• Detalle en sección de cada poste, indicando topografía real, así como la distancia respecto de calzada y líneas de propiedad• Aportar un detalle de los accesorios a colocar a nivel de piso en el derecho de vía por ejemplo cajas de registro, anclas, indicando secciones donde se demuestre que no incumplen la ley 7600 y su ubicación exacta dentro del derecho de vía. <p>Respecto de la pintura para delinear los postes, se solicita manejar como mínimo 1 metro de altura y la colocación complementaria del papel retro reflectivo. La tonalidad de la pintura debe ser RAL 1003 o similar y el papel retro reflectivo, al menos Tipo IV, conocido comercialmente como Alta Intensidad Prismático, de acuerdo con la norma INTE W36: Láminas retro reflectivas para control de tránsito (en su versión más reciente), misma que es derivada de la norma ASTM D4956.</p> <p>5.1.3 Respecto de la ubicación de los postes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Por un aspecto de seguridad vial, los postes que se instalen en el derecho de vía deben tener una distancia mínima de 10 metros respecto del borde interno de las esquinas.• Asimismo, deben ubicarse como mínimo a 20m del centro de cualquier parada de bus, dejando la prevista para la construcción de una isla.
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none">• Los postes no deben restringir el futuro desarrollo de la propiedad privada frente a la cual se instalan ni obstaculizar el manejo pluvial (escorrentía) de la ruta.• Deben contemplar las previstas para futuras ampliaciones viales.• La distancia libre con otras señales de tránsito ya existentes debe ser de mínimo 25 metros, esto para evitar una saturación visual, y que el usuario pueda distinguir, procesar y tomar acciones en función del mensaje de la señal. Para rutas con velocidades de más de 60km/h, la distancia libre será de mínimo 50m.• Los postes por colocar deben cumplir con el Manual SCV Guía para el Análisis y Diseño de Seguridad Vial de Márgenes de Carreteras en su versión vigente, para lo cual se deberá presentar un informe técnico, firmado por un profesional responsable, donde se compruebe el cumplimiento de la Zona Libre Requerida.• Se debe de cumplir con lo establecido en la Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, Ley 7600. Por lo tanto, las tuberías, cables y accesorios a instalar deberán ser colocados de forma tal que no presenten ningún peligro para los transeúntes y permitan la construcción de aceras en caso de no existir.• En caso de afectación de taludes con la instalación del poste, presentar memoria de cálculo (respaldada y documentada con los estudios que correspondan) y diseño de la estructura a construir para garantizar la estabilidad del terreno e incluirla en planos.
--	--	---

		<p>5.1.4 En caso de postes eléctricos, presentar oficio con visto bueno de la autoridad servicios.</p>
		<p>5.1.5 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p>
<p>6. Acometidas eléctricas</p>	<p>6.1 Acometidas eléctricas subterráneas</p>	<p>6.1.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello, o bien, por el representante legal del acueducto o persona legitimada. De carecer de firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p>
		<p>6.1.2 Planos constructivos que contengan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vista en planta • Ubicación geográfica indicando coordenadas exactas del punto de inicio y fin en formato WS84 y CRTM.

		<ul style="list-style-type: none"> • Ubicación exacta de la acometida a construir dentro del derecho de vía, así como las condiciones del sitio. Indicar detalle constructivo, distancia del borde de asfalto al ducto, acote respecto de otra infraestructura existente (cuneta, cordón y caño, paradas de bus, rótulos), el acote entre el ducto y la línea de propiedad (linderos existentes), distancia del centro de la vía al poste. • Aportar un detalle de los accesorios a colocar a nivel de piso en el derecho de vía por ejemplo cajas de registro, anclas, indicando secciones donde se demuestre que no incumplen la Ley de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, Ley No. 7600y su ubicación exacta dentro del derecho de vía.
		<p>6.1.3 Visto bueno del proveedor de servicios para realizar las obras.</p>
		<p>6.1.4 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado</p>
		<p>6.1.5 En caso de realizar trabajos dentro de la calzada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Información general:</u> Presentar información general del proyecto la cual incorpore datos tales como: ubicación exacta, condición de la calzada previo a las labores, longitud del proyecto, propuesta de intervención (conjunto de actividades secuenciales que describen claramente el proceso constructivo desde la rotura, restitución de la estructura del pavimento y puesta en servicio para el

		<p>tránsito vehicular en óptimas condiciones) y adicionalmente aportar un registro fotográfico del sitio de la rotura y sus alrededores, tanto previo al inicio de las labores como una vez culminadas las mismas.</p> <ul style="list-style-type: none">● <u>Si la rotura se va a efectuar en vías pavimentadas:</u> Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas que conforman la estructura de pavimento existente que contenga:<ul style="list-style-type: none">○ Introducción, indicando condiciones existentes, ubicación del proyecto○ Metodología conteniendo cantidad de calicatas, dimensiones, equipo utilizado, descripción de obras.○ Resultados, que incluyan espesores de cada capa, características de las mismas y condiciones observadas (por ejemplo: presencia de humedad, compactación)○ Conclusiones: Resumen de los hallazgos más relevantes y recomendaciones para realizar la rotura y el posible impacto en la infraestructura existente.○ Anexos: Fotografías y del área antes y después de la excavación. Planos que muestren la ubicación de las calicatas. Cualquier otro documento o dato relevante que respalde el informe.○ El informe debe estar firmado por un profesional calificado, por ejemplo, un ingeniero civil.
--	--	--

		<p>Se deberá realizar una calicata con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos tres calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Además de lo antes mencionado, se debe especificar los espesores de las capas de la estructura de pavimento que fueron colocados una vez finalizados los trabajos. Todo lo antes mencionado aplica para proyectos en los cuales se requiera realizar una rotura en el sentido longitudinal de la vía. Cuando se requiera efectuar una rotura transversal a la vía, se debe realizar una calicata por carril de circulación, localizada en su línea centro de dicho carril.</p> <p>El informe antes mencionado, (según cada caso), debe ser elaborado por un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. Dicho informe será remitido por parte de Previsión Vial para el aval correspondiente, al Departamento de Pavimentos de la Dirección de</p>
--	--	--

Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.

Calicata: excavación que se realiza en un punto de interés, con el objetivo de inspeccionar los espesores de capa de la estructura del pavimento y las características visuales de los materiales granulares existentes (color, presencia de estabilizadores como el cemento, características granulométricas, etc.), la cual, deberá de ser de 30 x 30 cm, de manera que no se vuelva invasiva y genere una gran afectación a la vía existente. En caso de que la dimensión de esta deba ser ampliada, se debe justificar ante el Departamento de Previsión Vial y una vez culminado el trabajo, se debe reparar la vía y dejarla en una condición igual o mejor a la existente.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías no pavimentadas o zonas donde no exista calzada (espaldones, zona verde, cunetas, etc.):** Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas de materiales existentes (en caso de que existan, caso contrario no se debe realizar el informe, pero se debe dejar constancia de esta condición), para lo cual se deberá realizar **una calicata** con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos **tres**

calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo **dos calicatas** separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Cuando en la ruta no pavimentada exista una estructura de pavimento (capas granulares que brinden aporte estructural) y sea necesario realizar una variación a dicha estructura de pavimento, se deberá presentar el diseño de una estructura de pavimento equivalente, con su respectiva memoria de cálculo y estudios de campo y laboratorio, que respalden los datos utilizados en dicho diseño, el cual deberá ser remitido por el Departamento de Previsión Vial para ser aprobado por el Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.

Se debe tomar en consideración la definición de calicata, indicada en el apartado de roturas de vías pavimentadas, al momento de realizar los estudios necesarios para la elaboración del informe de espesores de capas en rutas no pavimentadas.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías de concreto:** Las losas de concreto aledañas y cumpliendo las especificaciones establecidas en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes su versión

		<p>vigente y actualizada. Lo anterior deberá respaldarse con estudios de un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. En el caso de losas de concreto, deben sustituirse paños completos entre juntas, NO se permiten cortes parciales.</p> <p>En la medida de lo posible, se recomienda no realizar roturas en vías de concreto, de manera que se deben valorar alternativas adicionales que eviten efectuar este tipo de trabajos.</p> <p>Para la devolución de la garantía respectiva, deben presentarse los resultados de las pruebas establecidas en el Anexo 2.</p> <p>Para colocar tuberías de 80cm o más diámetro, así como roturas que abarquen más del 50% del ancho de un carril, se deberá asfaltar el ancho del carril completo respetando el bombeo existente en la ruta.</p>
<p>7. Otros (Obra que no esté descrita anteriormente e involucre servicios públicos)</p>	<p>7.1. Otros (Obra que no esté descrita anteriormente e involucre servicios públicos)</p>	<p>7.1.1 Formulario “Solicitud de rotura o trabajos en el derecho de vía para persona física” o persona jurídica según corresponda, firmada por el propietario registral o persona legitimada, o bien por el representante legal o persona legitimada para ello. En aquellos casos en que el trámite se efectúe de manera presencial y quien firma la solicitud no sea quien se apersona a presentarla, la firma del "solicitante" deberá estar debidamente autenticada por notario público. Si el trámite se realiza de forma digital, el formulario deberá ser firmado con la firma digital del propietario registral o persona legitimada para ello, o bien, por el representante legal del acueducto o persona legitimada. De carecer de</p>

		<p>firma digital, el formulario deberá ser aportado con la autenticación de un notario público firmado digitalmente.</p> <p>7.1.2 Planos constructivos firmados por el profesional responsable. Deben contener vista en planta, ubicación geográfica, el acote del derecho de vía (cerca a cerca) de forma clara, donde muestre la ubicación de la estructura a construir, distancia con respecto de borde de asfalto, acote con respecto a otra infraestructura existente, el acote con la línea de propiedad (linderos existentes), cuneta o cordón y caño en caso de existir. Asimismo, se debe aportar un detalle de accesorios a colocar a nivel de piso en el derecho de vía por ejemplo cajas de registro, anclas, indicando acotes de referencia ancho de vía, calzada, distancia del borde de asfalto a construcción de arqueta, distancia de la arqueta a línea de propiedad.</p> <p>7.1.3 El presupuesto de la obra en el derecho de vía, según el formato establecido en el Anexo 3 del presente cuerpo normativo. Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR2020, o su versión vigente que incluya el costo de restitución de la infraestructura vial de acuerdo con los costos de mercado.</p> <p>7.1.4 En caso de realizar trabajos dentro de la calzada:</p> <ul style="list-style-type: none">● <u>Información general:</u> Presentar información general del proyecto la cual incorpore datos tales como: ubicación exacta, condición de la calzada previo a las labores, longitud del proyecto, propuesta de intervención (conjunto de actividades secuenciales que describen claramente el proceso constructivo desde
--	--	--

		<p>la rotura, restitución de la estructura del pavimento y puesta en servicio para el tránsito vehicular en óptimas condiciones) y adicionalmente aportar un registro fotográfico del sitio de la rotura y sus alrededores, tanto previo al inicio de las labores como una vez culminadas las mismas.</p> <ul style="list-style-type: none">● <u>Si la rotura se va a efectuar en vías pavimentadas:</u> Adicionalmente, aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas que conforman la estructura de pavimento existente, que contenga:<ul style="list-style-type: none">○ Introducción, indicando condiciones existentes, ubicación del proyecto○ Metodología conteniendo cantidad de calicatas, dimensiones, equipo utilizado, descripción de obras.○ Resultados, que incluyan espesores de cada capa, características de las mismas y condiciones observadas (por ejemplo: presencia de humedad, compactación)○ Conclusiones: Resumen de los hallazgos más relevantes y recomendaciones para realizar la rotura y el posible impacto en la infraestructura existente.○ Anexos: Fotografías y del área antes y después de la excavación. Planos que muestren la ubicación de las calicatas. Cualquier otro documento o dato relevante que respalde el informe.○ El informe debe estar firmado por un profesional calificado, por ejemplo, un ingeniero civil.
--	--	--

		<p>Se deberá realizar una calicata con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos tres calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho).Además de lo antes mencionado, se debe especificar los espesores de las capas de la estructura de pavimento que fueron colocados una vez finalizados los trabajos. Todo lo antes mencionado aplica para proyectos en los cuales se requiera realizar una rotura en el sentido longitudinal de la vía. Cuando se requiera efectuar una rotura transversal a la vía, se debe realizar una calicata por carril de circulación, localizada en su línea centro de dicho carril.</p> <p>El informe antes mencionado, (según cada caso), debe ser elaborado por un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. Dicho informe será remitido por parte de Previsión Vial para el aval correspondiente, al Departamento de Pavimentos de la Dirección de</p>
--	--	--

Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.

Calicata: excavación que se realiza en un punto de interés, con el objetivo de inspeccionar los espesores de capa de la estructura del pavimento y las características visuales de los materiales granulares existentes (color, presencia de estabilizadores como el cemento, características granulométricas, etc.), la cual, deberá de ser de 30 x 30 cm, de manera que no se vuelva invasiva y genere una gran afectación a la vía existente. En caso de que la dimensión de esta deba ser ampliada, se debe justificar ante el Departamento de Previsión Vial y una vez culminado el trabajo, se debe reparar la vía y dejarla en una condición igual o mejor a la existente.

- **Si la rotura se va a efectuar en vías no pavimentadas o zonas donde no exista calzada (espaldones, zona verde, cunetas, etc.)** : Aportar un informe donde se detallen los espesores de las capas de materiales existentes (en caso de que existan, caso contrario no se debe realizar el informe, pero se debe dejar constancia de esta condición), para lo cual se deberá realizar **una calicata** con una frecuencia de al menos cien metros o fracción, de forma alternada (lado izquierdo, lado derecho), con su respectivo registro fotográfico georreferenciado, esto para proyectos con longitudes superiores a los 300 metros. En el caso de proyectos con longitudes menores a 300 metros se deberán realizar al menos **tres**

		<p>calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes menores a 50m lineales, se deben realizar mínimo dos calicatas separadas uniformemente y de forma alternada. Para proyectos con longitudes superiores a 1kilómetro, se permitirá una calicata con una frecuencia de al menos 250 metros o fracción de forma alternada. (lado izquierdo, lado derecho). Cuando en la ruta no pavimentada exista una estructura de pavimento (capas granulares que brinden aporte estructural) y sea necesario realizar una variación a dicha estructura de pavimento, se deberá presentar el diseño de una estructura de pavimento equivalente, con su respectiva memoria de cálculo y estudios de campo y laboratorio, que respalden los datos utilizados en dicho diseño, el cual deberá ser remitido por el Departamento de Previsión Vial para ser aprobado por el Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería, o en su defecto la dependencia competente del MOPT para tales efectos, la cual tendrá máximo 15 días naturales para su revisión.</p> <p>Se debe tomar en consideración la definición de calicata, indicada en el apartado de roturas de vías pavimentadas, al momento de realizar los estudios necesarios para la elaboración del informe de espesores de capas en rutas no pavimentadas.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Si la rotura se va a efectuar en vías de concreto:</u> Las losas de concreto aledañas y cumpliendo las especificaciones establecidas en el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes su versión
--	--	---

		<p>vigente y actualizada. Lo anterior deberá respaldarse con estudios de un laboratorio con acreditación ante el ECA, y de preferencia acreditado en los ensayos a realizar. En el caso de losas de concreto, deben sustituirse paños completos entre juntas, NO se permiten cortes parciales.</p> <p>En la medida de lo posible, se recomienda no realizar roturas en vías de concreto, de manera que se deben valorar alternativas adicionales que eviten efectuar este tipo de trabajos.</p> <p>Para la devolución de la garantía respectiva, deben presentarse los resultados de las pruebas establecidas en el Anexo 2.</p> <p>Para colocar tuberías de 80cm o más diámetro, así como roturas que abarquen más del 50% del ancho de un carril, se deberá asfaltar el ancho del carril completo respetando el bombeo existente en la ruta.</p>
--	--	---

Anexo 2. Guía de pruebas de materiales para aceptación de obras

Descripción de actividad	Tipo de aceptación (Subsección del CR en su versión vigente)	Base granular		Subbase	
		Característica a ensayar	Frecuencia de ensayo	Característica a ensayar	Frecuencia de ensayo
Aceptación de la fuente de material	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	1 muestra por tipo y fuente de material	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	1 muestra por tipo y fuente de material
		Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	1 muestra por tipo y fuente de material	Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	1 muestra por tipo y fuente de material
		Pérdida por abrasión AASHTO T-96	1 muestra por tipo y fuente de material	Pérdida por abrasión AASHTO T-96	1 muestra por tipo y fuente de material
		Índice Durabilidad gruesos y finos AASHTO T-210	1 muestra por tipo y fuente de material	Pérdida de sanidad en sulfato de sodio (grueso y fino) AASHTO T-104	1 muestra por tipo y fuente de material
		Caras fracturadas ASTM D-5821	1 muestra por tipo y fuente de material	Caras fracturadas ASTM D-5821	1 muestra por tipo y fuente de material
		Capacidad Relativa de Soporte (CBR) AASHTO T-193	1 muestra por tipo y fuente de material	Capacidad Relativa de Soporte (CBR) AASHTO T-193	1 muestra por tipo y fuente de material

Control en sitio para para aceptación (2)	Procesos de control estadístico (107.05) (153.04)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 300 metros, 1 muestra cada 300 metros lineales de rotura, colocados en el proyecto antes de compactar.	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 300 metros, 1 muestra cada 300 metros lineales de rotura, colocados en el proyecto antes de compactar.
		Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	Para proyectos con una longitud menor de 300 metros 1 única muestra del material colocado en el proyecto antes de compactar.	Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	Para proyectos con una longitud menor de 300 metros 1 única muestra del material colocado en el proyecto antes de compactar.
	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Capacidad Relativa de Soporte (CBR) AASHTO T-193	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 1000 metros, 1 muestra cada 1000 metros lineales de rotura, colocados en el proyecto antes de compactar.	Capacidad Relativa de Soporte (CBR) AASHTO T-193	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 1000 metros, 1 muestra cada 1000 metros lineales de rotura, colocados en el proyecto antes de compactar.
		Humedad óptima-Densidad máxima AASHTO T-99 y T-180	Para proyectos con una longitud menor de 1000 metros 1 única muestra del material colocado en el proyecto antes de compactar.	Humedad óptima-Densidad máxima AASHTO T-99 y T-180	Para proyectos con una longitud menor de 1000 metros 1 única muestra del material colocado

				en el proyecto antes de compactar.
	Humedad óptima-Densidad en sitio AASHTO T-310 , ASTM D-6938	1 punto de medición cada 100 metros lineales de rotura al material colocado y compactado	Humedad óptima-Densidad en sitio AASHTO T-310 ,ASTM D-6938	1 punto de medición cada 100 metros lineales de rotura al material colocado y compactado
	Resistencia en sitio (1) ASTM D6951/D6951M-18	1 punto de medición cada 150 metros lineales de rotura	Resistencia en sitio (1) ASTM D6951/D6951M-18	1 punto de medición cada 150 metros lineales de rotura

- (1) Se recomienda de manera opcional, la evaluación de la resistencia en sitio en las capas de base y subbase granular, para rutas de bajo volumen de tránsito ($TPDi < 500$, siendo i año base), utilizando el ensayo de cono dinámico de penetración (DCP); para una densidad mayor o igual al $97,5 \% \pm 2,5 \%$ de la densidad máxima.
- (2) Para roturas de vías en sentido transversal, se debe tomar una única muestra o realizar una única prueba de las indicadas en la tabla de frecuencias, por cada rotura realizada en dicho sentido.

Se debe verificar que los niveles de acabado de la capa cumplan con los niveles y/o espesores determinados en el sondeo de espesores indicados por el Contratista previo al inicio de las obras, con una variación máxima de 15 mm para la subbase y 10 mm para la base granular.

Se consideran áreas defectuosas, las que presenten desviaciones del nivel determinado, con espesores mayores de 15 mm para la subbase y 10 mm para la base granular, entre dos puntos de contacto medido con un escantillón de 3 m. La frecuencia de la verificación de los niveles y/o espesores se deben realizar a cada 20 m, o en su defecto lo indicado por la Administración.

En el caso de roturas en sentido transversal se debe realizar la verificación de los niveles entre tres puntos (izquierdo, centro y derecho), en cumplimiento de lo indicado anteriormente para capas de base granular y subbase. Si se presenta algún incumplimiento de los niveles y/o espesores en las capas de materiales, se deberán corregir las áreas con los defectos, escarificar el material, agregar o remover material según sea el caso, reconformar y finalmente compactar, sin costo para la Administración.

Descripción de actividad	Tipo de aceptación (Subsección del CR en su versión vigente)	Material de préstamo	
		Característica a ensayar	Frecuencia de ensayo
Aceptación del material	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Humedad óptima-Densidad máxima AASHTO T-99 y T-180	1 muestra por tipo material
		Clasificación AASHTO M-145	1 muestra por tipo material
		Granulometría AASHTO T-27 y T-11	1 muestra por tipo material
		Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	1 muestra por tipo material
		Capacidad Relativa de Soporte (CBR) AASHTO T-193	1 muestra por tipo material
Control en sitio para aceptación (1)	Procesos de control estadístico (107.05) (153.04)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 300 metros, 1 muestra cada 300 metros lineales de rotura, colocados en el proyecto antes de compactar.
		Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	Para proyectos con una longitud menor de 300 metros 1 única muestra del material colocado en el proyecto antes de compactar.
		Capacidad Relativa de Soporte (CBR) AASHTO T-193	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 1000 metros, 1 muestra cada 1000 metros lineales

Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Humedad óptima-Densidad máxima AASHTO T-99 y T-180	de rotura, colocados en el proyecto antes de compactar. Para proyectos con una longitud menor de 1000 metros 1 única muestra del material colocado en el proyecto antes de compactar.
	Humedad óptima-Densidad en sitio AASHTO T-310 , ASTM D- 6938	1 punto de medición cada 100 metros lineales de rotura al material colocado y compactado

(1) Para roturas de vías en sentido transversal, se debe tomar una única muestra o realizar una única prueba de las indicadas en la tabla de frecuencias, por cada rotura realizada en dicho sentido.

Se debe verificar que los niveles de acabado de la capa cumplan con los niveles y/o espesores determinados en el sondeo de espesores indicados por el Contratista previo al inicio de las obras, con una variación máxima de 15 mm.

Se consideran áreas defectuosas, las que presenten desviaciones del nivel determinado, con espesores mayores de 15 mm entre dos puntos de contacto medido con un escantillón de 3 m.

La frecuencia de la verificación de los niveles y/o espesores se deben realizar a cada 20 m, o en su defecto lo indicado por la Administración.

En el caso de roturas en sentido transversal se debe realizar la verificación de los niveles entre tres puntos (izquierdo, centro y derecho), en cumplimiento de lo indicado anteriormente.

Si se presenta algún incumplimiento de los niveles y/o espesores en las capas de materiales, se deberán corregir las áreas con los defectos, escarificar el material, agregar o remover material según sea el caso, reconformar y finalmente compactar, sin costo para la Administración.

Descripción de actividad	Tipo de aceptación (Subsección del CR en su versión vigente)	Base Estabilizada	
		Característica a ensayar	Frecuencia de ensayo
Aceptación de la fuente de material. Agregado nuevo para base estabilizada con cemento (703.21)	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	1 muestra por tipo y fuente de material
		Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	1 muestra por tipo y fuente de material
		Pérdida por abrasión AASHTO T-96	1 muestra por tipo y fuente de material
		Índice Durabilidad gruesos y finos AASHTO T-210	1 muestra por tipo y fuente de material
		Caras fracturadas ASTM D-5821	1 muestra por tipo y fuente de material
Aceptación de la fuente de material. Agregado recuperado para base estabilizada con cemento (703.21)	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	1 por tipo de material recuperado, tomado posterior a la escarificación
		Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	1 por tipo de material recuperado, tomado posterior a la escarificación
		Pérdida por abrasión AASHTO T-96	1 por tipo de material recuperado, tomado posterior a la escarificación
		Índice Durabilidad gruesos y finos AASHTO T-210	1 por tipo de material recuperado, tomado posterior a la escarificación

		Caras fracturadas ASTM D-5821	1 por tipo de material recuperado, tomado posterior a la escarificación
Diseño de mezcla Mezcla de base estabilizada con cemento (nueva o recuperada) (302.04) (1)	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Densidad-Humedad (máxima densidad) ASTM D558 o AASHTO T134 (2)	1 ensayo por contenido de cemento, tomado en sitio
		Resistencia a la compresión inconfiada	1 ensayo por contenido de cemento, tomado en sitio (3)
Control en sitio para para aceptación. Agregado nuevo para base estabilizada con cemento (703.21) (4)	Evaluación estadística (107.05)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 300 metros, 1 muestra cada 300 metros lineales de rotura, previo a la estabilización.
	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Límites de Atterberg (LL, LP, IP) AASHTO T-89 y T-90	Para proyectos con una longitud menor de 300 metros 1 única muestra previo a la estabilización.
Control en sitio para para aceptación. Agregado recuperado para base estabilizada con cemento (703.21) (4)	Procesos de control (153.04)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	Para proyectos con una longitud igual o mayor a 300 metros, 1 muestra cada 300 metros lineales de rotura, después de la escarificación. Para proyectos con una longitud menor de 300 metros 1 única muestra después de la escarificación.
Control en sitio para para aceptación.		Densidad-Humedad (máxima densidad) ASTM D558 o AASHTO T134 (2)	1 mínimo por día, detrás del recuperador antes de la compactación

Mezcla de base estabilizada con cemento (302) (4)	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Humedad óptima-Densidad en sitio AASHTO T-310 , ASTM D-6938	1 punto de medición cada 100 metros lineales de rotura al material colocado y compactado
	Evaluación estadística (107.05)	Resistencia a la compresión inconfiada (3), ASTM D1633, método A (2)	1 mínimo por día, detrás del recuperador antes de la compactación

- (1) Esta mezcla puede incluir agregado triturado, el cual debe cumplir con lo planteado en la Tabla 703-21 Requisitos granulométricos para bases a estabilizar con cemento.
- (2) Se deberán preparar los especímenes de acuerdo con la norma AASHTO T180 Método C (molde de 4 in, 5 capas, 25 golpes, mazo de 4,54 kg), según la Subsección 302.04 Diseño de base estabilizada con cemento (equivalente a BE-25) apartado (d) Metodología de diseño.
- (3) Un ensayo consta de 3 especímenes.
- (4) Para roturas de vías en sentido transversal, se debe tomar una única muestra o realizar una única prueba de las indicadas en la tabla de frecuencias, por cada rotura realizada en dicho sentido.

Se debe verificar que los niveles de acabado de la capa cumplan con los niveles y/o espesores determinados en el sondeo de espesores indicados por el Contratista previo al inicio de las obras, con una variación máxima de 15 mm. Se consideran áreas defectuosas, las que presenten desviaciones del nivel determinado, con espesores mayores de 15 mm entre dos puntos de contacto medido con un escantillón de 3 m. La frecuencia de la verificación de los niveles y/o espesores se deben realizar a cada 20 m, o en su defecto lo indicado por la Administración.

En el caso de roturas en sentido transversal se debe realizar la verificación de los niveles entre tres puntos (izquierdo, centro y derecho), en cumplimiento de lo indicado anteriormente.

Si se presenta algún incumplimiento de los niveles y/o espesores en las capas de materiales, se deberán corregir las áreas con los defectos, escarificar el material, agregar o remover material según sea el caso, reconformar y finalmente compactar, sin costo para la Administración.

Descripción de actividad	Tipo de aceptación (Subsección del CR en su versión vigente)	Mezclas asfálticas en caliente	
		Característica a ensayar	Frecuencia de ensayo
Aceptación de la fuente de material	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Granulometría AASHTO T-27 y T-11	1 muestra por tipo y fuente de material
		Para agregado grueso: Abrasión, sanidad en sulfato de sodio, caras fracturadas, índice de durabilidad, grumos de arcilla y partículas friables, carbonato soluble, porcentaje de partículas planas y alargadas, GBS y absorción.	1 muestra por tipo y fuente de material
		Para agregado fino: Sanidad en sulfato de sodio, angularidad del agregado, equivalente de arena, índice de durabilidad, grumos de arcilla y partículas friables.	1 muestra por tipo y fuente de material
Asfalto	Se debe medir y ensayar para determinar su aceptación de acuerdo con (107.03 y 107.04)	Clasificación por Viscosidad a 60 °C (ver Subsección 702.01, Tabla 702-01 y Tabla 702-02 del CR en su versión vigente)	1 por lote de asfalto, muestreado entre el tanque y la planta de mezclado
		Clasificación por Grado de Desempeño, (ver Subsección 702.01, Tabla 702-03 del CR en su versión vigente)	
		Clasificación por grado de desempeño, recuperación elástica y punto de ablandamiento	

Asfalto modificado	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	(asfalto original y modificado) (ver Subsección 702.02 del CR en su versión vigente)	1 por lote de asfalto, muestreado en la planta antes de ser mezclado con el agregado
Mezcla asfáltica en caliente (diseño de mezcla)	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Granulometría (ver Secciones 401,402, 403 y 404 del CR en su versión vigente)	1 por diseño de mezcla suministrado, muestreado en los apilamientos
		Contenido de asfalto, VMA, VFA, vacíos, relación polvo/asfalto, tensión diametral seca y retenida, gravedad específica máxima teórica, estabilidad, flujo (Marshall) (ver Secciones 401,402, 403 y 404 del CR en su versión vigente)	1 por diseño de mezcla suministrado
Mezcla asfáltica en caliente (producción)	Evaluación estadística del trabajo y determinación del factor de pago (valor del trabajo) (107.05)	Contenido de asfalto, vacíos y granulometría (Tamiz 3/8"; N°. 4, N°. 30, N°. 200) (ver Secciones 401,402, 403 y 404 del CR en su versión vigente)	Mínimo 2 por proyecto, pero en caso de que se superen las 700 Tm se debe realizar un muestreo cada 700 Tm, después de la producción y antes de la compactación
		Densidad de núcleos (ver Secciones 401,402, 403 y 404 del CR en su versión vigente)	1 cada 100 metros lineales de rotura, muestreado en sitio
Mezcla asfáltica en caliente (producción)	Conformidad determinada o ensayada (107.04)	Gravedad específica máxima teórica (densidad), VMA, VFA, relación polvo/asfalto, estabilidad y flujo (Marshall) (ver Secciones 401,402, 403 y 404 del CR en su versión vigente)	Mínimo 2 por proyecto, pero en caso de que se superen las 700 Tm se debe realizar un muestreo cada 700 Tm, después de la producción y antes de la compactación
		Temperatura de la mezcla asfáltica (ver Subsección 405.05.02)	Primera carga o lo que indique la Administración, muestreado en la góndola de vagoneta antes de ser extendido

Descripción de actividad	Tipo de aceptación (Subsección del CR en su versión vigente)	Losas de concreto	
		Característica a ensayar	Frecuencia de ensayo
Concreto hidráulico	Requisitos mínimos para muestreo y ensayo (501.20)	Asentamiento ASTM C143	1 por descarga
		Contenido de aire ASTM C231 o ASTM C173	1 por día
		Temperatura ASTM C1064 / C1064	1 por descarga
		Confección de especímenes ASTM C31	1 muestra por cada 100 m ³ , pero no menos de 1 por día ⁽¹⁾
		Resistencia a la compresión ⁽²⁾ ASTM C39	
		Resistencia a la flexión ⁽²⁾ ASTM C78	
Pavimento de concreto hidráulico	Requisitos mínimos para muestreo y ensayo (501.20)	Espesor de pavimento ⁽³⁾ ASTM C42	Un núcleo cada 100 m lineales de rotura. En sentido transversal, un núcleo por cada carril de circulación

Notas:

- (1) Se confeccionarán 2 especímenes cuando son cilindros de 150 mm de diámetro por 300 mm de altura o de 3 cuando son cilindros de 100 mm de diámetro por 200 mm de altura.
- (2) Tanto la resistencia a la compresión como a la de flexión, será determinada por el promedio de la resistencia de los especímenes fallados a los 28 días, como se indica anteriormente.
- (3) Después del período de cura o al menos 14 días después del colado de la losa.

Anexo 3. Formato Presupuesto

PRESUPUESTO				
PROYECTO DE ROTURA DE VIAS Y/O EJECUCIÓN DE TRABAJOS EN EL DERECHO DE VIA EN LA RED VIAL NACIONAL				
NOMBRE PROYECTO:				
UBICACIÓN				
PROVINCIA		CANTÓN		DISTRITO
OTRAS SEÑAS:				
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD	MONTO TOTAL
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
				₡
MONTO TOTAL PROYECTO				₡
NOMBRE PROFESIONAL RESPONSABLE		CARNÉ CFIA		FIRMA

Nota: Los códigos, unidades y descripción deben ser concordantes con los existentes en el CR-2020 o su actualización vigente.