



MUNICIPALIDAD DE RIO CUARTO,
SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL
300 NORTE DE LA ESCUELA DE RIO CUARTO
TEL. 4000-1600 Ext. 11
CORREO ELECTRÓNICO:
SCONCEJOMUNICIPAL@MUNIRIOCUARTO.GO.CR



ACTA 134-2022

SESIÓN EXTRAORDINARIA

ACTA NÚMERO CIENTO TREINTA Y CUATRO CORRESPONDIENTE A LA
SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL CON LA PLATAFORMA MEET-GOOGLE,
POR EL CONCEJO MUNICIPAL DEL CANTÓN DE RÍO CUARTO, CELEBRADA A
LAS DIECIOCHO HORAS CON SEIS MINUTOS DEL DÍA JUEVES
VEINTICUATRO DE FEBRERO DEL DOS MIL VEINTIDOS, PRESIDIDA POR LA
PRESIDENTA MUNICIPAL MARCELA BOLAÑOS ALFARO. –

COMPROBACIÓN DE QUORUM. –

ASISTENCIA.

MIEMBROS PRESENTES:

REGIDORES PROPIETARIOS, SEÑORES (AS): Marcela Bolaños Alfaro
(PRESIDENTA MUNICIPAL), Daniel Vargas Jara, Julia Isabel Víquez Jiménez, Luis
Fernando Cruz Alvarado y Susana Rojas Mesén. --

REGIDORES SUPLENTE, SEÑORES(AS): Juan José Vásquez Sequeira y
Alejandro Araya Jiménez. –

SÍNDICOS PROPIETARIOS, SEÑORES (AS): Minor Vargas Villalobos (Río
Cuarto) y Rafael Rojas Álvarez (Santa Rita). --

SÍNDICAS SUPLENTE SEÑORAS: Mariluz López Mesén (Río Cuarto), y Seidy
Cásares Castillo (Santa Isabel). --

ALCALDE MUNICIPAL: José Miguel Jiménez Araya. –

SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL: Sonia Cascante Retana. —

MIEMBROS AUSENTES

(CON JUSTIFICACIÓN). –

Natalie Mc Reynolds Medina (Esta incapacitada),

Elizabeth Alfaro Zamora (Asuntos de Trabajo),

Luis Alberto Barrantes Sánchez (Muerte de su Mamá),

Emmanuel Cruz Aguirre (Santa Isabel) y

Ligia Gómez Vargas (Santa Rita)



MIEMBROS AUSENTES

(SIN JUSTIFICACIÓN). –

NO HAY. –

VISITANTES:

Ingeniero Mario Jiménez encargado de la UTV a.i., Licenciado Pablo Solano Lazo Promotor Social de la UTV a.i., Ingeniero Rodrigo Campos Encargado de Catastro y Valoración a.i., el señor José María Gutiérrez Miloro Asesor Jurídico externo, Luis Mauricio Méndez Zeledón Asesor externo de Ordenamiento Territorial y Planificación Urbana. --

ARTICULO I. --

LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA. –

La Presidenta Municipal Marcela Bolaños Alfaro, presenta la agenda de la convocatoria OF-AL-074-2022, la cual quedaría de la siguiente manera:

1. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA. –
2. DICTAMEN 027-2022 DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS (REGLAMENTO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE). –
3. DICTAMEN 002-2022 DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS (PLAN VIAL QUINQUENAL DE CONSERVACIÓN Y DESARROLLO 2022-2026). --

ACUERDO N° 01.

Se lee y aprueba el orden del día de la sesión 134-2022. **ACUERDO TOMADO POR UNANIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE APROBADO CON CUATRO VOTOS. –**

NOTA: Al ser las 18:07 horas se conecta la El Regidor Juan José Vásquez Sequeira.

ARTICULO II.—

**DICTAMEN 027-2022 DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS
(REGLAMENTO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE). –**

DICTAMEN 027-2022 DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS DE LA MUNICIPALIDAD DE RÍO CUARTO. –

Al ser las 19:00 horas del martes 22 de febrero del año 2022, sesionó la comisión ordinaria de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad de Río Cuarto, estando presentes las siguientes personas:



Nombre	Puesto
Daniel Vargas Jara	Regidor Coordinador
Ivania Marcela Bolaños Alfaro	Regidora subcoordinadora
Natalie Mc Reynolds Medina	Regidora
Aurora Fallas Lara	Asesora Legal a.i.Municipalidad
Mario Jiménez Bogantes	Ingeniero a.i. U.T.G.V
Rodrigo Campos	Encargado Catastro y Valoración Municipalidad
José María Gutiérrez Miloro	Asesor Jurídico
Luis Mauricio Méndez Zeledón	Asesor de Ordenamiento Territorial y Planificación Urbana

Comprobado el quorum, y luego de haber sido aprobado el orden del día que tuvo como punto de discusión la revisión del texto que se propone como “REGLAMENTO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE” texto notificado por el señor Alcalde José Miguel Jiménez Araya junto con el oficio OF-AL-056-2022 del 11 de febrero del 2022, el oficio OF-UTGV-039-2022 con fecha 11 de febrero del 2022 y el documento Contratación Directa N°2021CD-000011-0028202161 “Servicio de asesoría legal y técnica según demanda para las áreas de control urbano, catastro, valoración y gestión vial municipal” REQUERIMIENTO DE PROCEDIMIENTO SOBRE INCORPORACIÓN DE CALLES PÚBLICAS A LA RED VIAL CANTONAL DE LA MUNICIPALIDAD DE RÍO CUARTO; y según artículo III; acuerdo III del acta de la sesión extraordinaria Nro. 131, del día lunes 14 de febrero del 2022, se acuerda: “Trasladar a la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad de Río Cuarto, la propuesta del “Reglamento del procedimiento para recibir, declarar, aceptar vías públicas ante donación y la reapertura ante el estrechamiento y cierres de calles y caminos en el Cantón de Río Cuarto”, para su estudio, recomendación y dictamen, por lo que se les otorga un plazo de hasta 10 días hábiles. ACUERDO TOMADO POR UNANIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE APROBADO. –

RESULTANDOS:



1. Que en el artículo 13 del Código Municipal se establece que “Son atribuciones del concejo: (..) c) Dictar los reglamentos de la Corporación, conforme a esta ley (...)”. –

2. Que en oficio OF-AL-056-2022 el Licenciado José Miguel Jiménez Araya Alcalde de Río Cuarto, adjunta la documentación soporte para la propuesta del “Reglamento de Vialidad y Transporte”. --

3. Que en oficio OF-UTGV-039-2022 el Ingeniero Mario Jiménez Bogantes, encargado de la Unidad Técnica de Gestión Vial a.i. de la Municipalidad de Río Cuarto, hace la remisión de procedimientos de vialidad y propuesta de nuevo reglamento, a raíz del trabajo realizado, se determinó la necesidad de realizar una actualización total del “Reglamento del procedimiento para recibir, declarar, aceptar vías públicas ante donación y la reapertura ante el estrechamiento y cierres de calles y caminos en el Cantón de Río Cuarto”. Esta actualización reglamentaria, permitirá mayor claridad y sustento jurídico en los diversos procesos que realiza la Municipalidad asociados a la gestión vial. –

4. Que adjuntan la propuesta de reglamento y destacan que dicha propuesta fue ampliamente revisada por el Ingeniero Mario Jiménez Bogantes encargado de la Unidad Técnica de Gestión Vial a.i., por el Ingeniero Rodrigo Campos Zamora de Catastro y Valoración y la Licenciada Aurora Fallas Lara asesora jurídica, todos funcionarios de la Municipalidad de Río Cuarto. –

5. Que según artículo III; acuerdo III del acta de la sesión extraordinaria Nro. 131, del día lunes 14 de febrero del 2022, se acuerda: Trasladar a la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad de Río Cuarto, la propuesta del “Reglamento del procedimiento para recibir, declarar, aceptar vías públicas ante donación y la reapertura ante el estrechamiento y cierres de calles y caminos en el Cantón de Río Cuarto”, para su estudio, recomendación y dictamen, por lo que se les otorga un plazo de hasta 10 días hábiles. ACUERDO TOMADO POR UNANIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE APROBADO. –

6. Que, por error involuntario, en el artículo III; acuerdo III del acta de la sesión extraordinaria Nro. 131, del día lunes 14 de febrero del 2022, se cita un nombre erróneo del documento, cotejable con el adjunto remitido a la comisión, siendo el



1 nombre correcto REGLAMENTO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE, documento que
2 fue estudiado por esta comisión.

3 7. Que a las diecinueve horas del día martes 22 de febrero 2022 se celebró
4 sesión de esta comisión, en la cual estuvo presente: la licenciada María Aurora
5 Fallas Lara, Asesora Jurídica a.i. de la municipalidad de Río Cuarto; en calidad de
6 asesora de esta comisión, el señor José María Gutiérrez Miloro Asesor Jurídico
7 externo, Luis Mauricio Méndez Zeledón Asesor externo de Ordenamiento Territorial
8 y Planificación Urbana, Mario Jiménez Bogantes Ingeniero a.i. U.T.G.V, Rodrigo
9 Campos Encargado a.i. de Catastro y Valoración y los señores regidores, Daniel
10 Vargas Jara; Natalie McReynolds Medina y Marcela Bolaños Alfaro. Sesión en la
11 cual se analizó y estudió el texto propuesto "Reglamento de Vialidad y Transporte"

12 CONSIDERANDOS:

13 PRIMERO. Se estudió el texto "REGLAMENTO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE"
14 presentado en un primer momento; el cual fue analizado por parte de esta comisión.
15 Asimismo, el reglamento cuenta con los elementos necesarios y se ajusta al
16 ordenamiento jurídico vigente, el texto del reglamento se detalla a continuación:

17 MUNICIPALIDAD DE RÍO CUARTO

18 REGLAMENTO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

19 Este Reglamento describe y regula las condiciones relativas a las vías públicas
20 existentes y futuras en cuanto a su diseño, construcción y funcionalidad. Se divide
21 en los siguientes Títulos:

22 Título I: Normas Generales.

23 Título II: Sistema Administrativo

24 Título III: Jerarquización de Vías.

25 Título IV: Diseño y Construcción

26 Título V: Procedimientos

27 Título VI: Transporte Público

28 Título VII: Normas Finales

29 TITULO PRIMERO

30 NORMAS GENERALES

31 CAPÍTULO PRIMERO



MARCO LEGAL

Artículo 1-. Marco Normativo. La Municipalidad de Río Cuarto, en adelante denominada como la Municipalidad, de conformidad con las facultades que le otorga el artículo 169 de la Constitución Política de Costa Rica; la Ley de Planificación Urbana N°4240 y sus reformas; la Ley General de Caminos Públicos N°5060; la ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal N°9329 y su reglamento; la Ley de Administración Vial N°6324; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N°9078; y el Código Municipal Ley N°7794, aplica el presente REGLAMENTO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE.

Artículo 2-. Fines. Este Reglamento se promulga con el fin de establecer el marco normativo del Sistema de Gestión Vial para la debida planificación, control y desarrollo de la red vial en el cantón de Río Cuarto.

Artículo 3-. Objetivos. Los objetivos del presente Reglamento son los siguientes:

- a) Establecer normas, procedimientos y estructuras administrativas necesarias para la óptima gestión de la red vial cantonal de Río Cuarto.
- b) Establecer parámetros para la correcta relación funcional, de acceso y de conectividad entre el sistema vial y las zonas urbanas, periurbanas, rurales y de protección localizadas en el Cantón.
- c) Establecer parámetros para el óptimo diseño, construcción y mantenimiento de la red vial cantonal, según la jerarquía y función de las distintas calles públicas.
- d) Integrar elementos del paisaje y del medio ambiente natural en el diseño de las vías destinadas al tránsito vehicular y peatonal.
- e) Establecer la referencia del derecho de vía de las calles públicas para al fraccionamiento de terrenos y para la disposición de las edificaciones (retiros).
- f) Establecer parámetros cantonales para el diseño y disposición de la rotulación comercial de frente a los derechos de vía.
- g) Establecer parámetros cantonales para la ubicación y demarcación de los espacios para estacionamiento de vehículos.

Artículo 4-. Definiciones. Para la implementación del presente reglamento serán aplicables los siguientes conceptos y sus definiciones:



- 1 a) Acera: Franja de terreno del derecho de vía que se extiende desde la línea
2 de propiedad hasta la línea externa del cordón y caño o franja verde en caso de
3 existir, y que se reserva para el tránsito de peatones. Debe cumplir con las
4 características mínimas establecidas en el Reglamento a la Ley de Igualdad de
5 Oportunidades para Personas con Discapacidad, Decreto Ejecutivo N°26831-MP,
6 sus reformas y la normativa que la sustituya.
- 7 b) Alineamiento vial: Línea fijada por la Municipalidad o por el Ministerio de
8 Obras Públicas y Transportes, como límite o proximidad máxima de ubicación de la
9 construcción con respecto a la vía pública.
- 10 c) Aparcamiento: espacio destinado para el estacionamiento de vehículos.
- 11 d) Calle o Vía Pública: es todo terreno de dominio público y de uso común, que
12 por disposición de la autoridad administrativa se destinare al libre tránsito de
13 conformidad con las leyes y Reglamentos de planificación y que de hecho esté
14 destinado ya, a ese uso público. Según su clase, las vías públicas se destinarán,
15 además, a asegurar las condiciones de aereación e iluminación de los edificios que
16 las limitan; a facilitar el acceso a los predios colindantes; a la instalación de cualquier
17 canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o
18 destinados a un servicio público
- 19 e) Calle marginal: calle secundaria paralela a las carreteras. A criterio del
20 Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cualquier carretera especial, nacional o
21 regional puede requerir calles marginales para acceso de los lotes que den frente a
22 ella.
- 23 f) Calzada: Parte de la calle destinada al tránsito vehicular, comprendida entre
24 cordones, cunetas o zanjales de drenaje.
- 25 g) Cordón y caño: sistema para evacuación de aguas pluviales.
- 26 h) Derecho de vía: El ancho total de la carretera, calle, sendero servidumbre,
27 esto es, la distancia entre líneas de propiedad incluyendo en su caso calzada,
28 franjas verdes y aceras.
- 29 i) Espacio de estacionamiento: Todo aquel espacio físico con dimensiones
30 específicas destinado a guardar vehículos por un tiempo definido. [L]
[SEP]



j) Estacionamiento de carga compartido: Son aquellos espacios de estacionamiento destinados a vehículos de carga en los horarios autorizados en el Plan Regulador y que fuera de los mismos podrán ocuparse por vehículos particulares.

k) Estacionamiento en la vía pública: Es el estacionamiento temporal o prolongado de vehículos sobre la calzada. Puede darse con varias configuraciones: paralelo a la vía, perpendicular a esta o con algún ángulo respecto al alineamiento de la calle (cuasi perpendicular).

l) Estacionamiento perpendicular y cuasi perpendicular dentro de la propiedad: Es el estacionamiento dentro de una propiedad privada contigua a la vía pública, en el espacio inmediatamente adyacente a la vía pública y en que el acceso a los espacios de estacionamiento se hace directamente desde la vía pública. Se llama perpendicular cuando el ángulo entre el alineamiento de la calle y el vehículo estacionado es de 90°, cuasi perpendicular cuando el ángulo entre el alineamiento de la calle y el vehículo estacionado tiene menos de 90° pero más de 45°. Estacionamiento paralelo o lateral: Se llama paralelo o lateral cuando el vehículo se encuentra paralelo al alineamiento de la calle.

m) Estacionamientos públicos de carácter remunerativo: Aquellos lugares, dedicados a la prestación de los servicios de guarda y custodia de los vehículos automotores, que se identifiquen como estacionamientos públicos, y en donde el carácter remunerativo constituye el aspecto esencial de la actividad. [1] [SEP]

n) Estacionamientos privados: Lotes, edificaciones o partes de alguna edificación que provean espacios de estacionamiento a los usuarios de locales comerciales particulares.

o) Franja verde: Área enzacatada y arborizada ubicada en el derecho de vía. Puede estar ubicada entre la calzada y la acera o entre la acera y la línea de propiedad.

p) Infraestructura de telecomunicaciones: Conjunto de elementos de naturaleza pasiva que permiten el soporte, paso e instalación de redes de telecomunicaciones.

q) Línea de centro de calle: Es el eje de la calle. Se distingue entre el eje existente y el eje propuesto proyectado. El eje existente es la línea que va al centro



1 promedio de una calle en una cuadra (máximo de 200m.). El eje proyectado es una
2 línea que fija el MOPT o la Municipalidad, según corresponda la administración de
3 la vía pública.

4 r) Manzana, cuadra o cuadrante: Espacio urbano, edificado o destinado a la
5 edificación, generalmente cuadrangular, delimitado por calles por todos sus lados.

6 s) Mobiliario urbano: Conjunto de elementos que ocupan un espacio público,
7 con publicidad o sin ella, entre los cuales se incluyen: basureros, letreros,
8 arborización, bancas, focos, faroles, hidrantes, tensores, paradas de buses, casetas
9 o escampaderos, quioscos, teléfonos públicos, cabinas para taxis y todo tipo de
10 señalamiento y nomenclatura urbana, ya sea de carácter público o privado.

11 t) Parqueo temporal o transitorio: Se refiere a los casos donde los vehículos
12 permanecen estacionados por lapsos cortos de tiempo no mayores a 1 hora.

13 u) Puente: Estructura, incluyendo todos sus tramos y apoyos, que facilita el paso
14 sobre una depresión, cauce, línea férrea, carretera u otra obra que signifique
15 obstrucción.

16 v) Retiros: Espacios abiertos no edificados comprendidos entre una estructura
17 y los linderos del respectivo predio.

18 w) Retiro frontal: Espacio comprendido entre la línea de la propiedad y la de
19 construcción. Término equivalente al de antejardín.

20 x) Retiro lateral: Espacio abierto no edificable, comprendido entre el lindero
21 lateral del inmueble y la parte más cercana de la estructura física.

22 y) Retiro posterior: Espacio abierto no edificable comprendido entre el lindero
23 posterior del inmueble y la parte más cercana de la estructura física.

24 z) Señalización vial horizontal: son todas las demarcaciones o marcas viales
25 que se posicionan en el pavimento para guiar el tráfico vehicular y peatonal,
26 indicando acciones, normativas y movimientos a efectuar mediante líneas, leyendas
27 y/o figuras.

28 aa) Señalización vial vertical: son todas las demarcaciones o marcas viales que
29 requieren de una base o poste para hacerse visible en una vía.

30 bb) Servidumbre: Restricción al dominio de un predio, que se establece en
31 beneficio de una o varias fincas.



cc) Terminal de transporte: Es el espacio físico donde ocurren transferencias de personas, vehículos o carga entre los diferentes modos de transportes. Su funcionalidad y especificidad determinan su concepción y diseño, ya que establece el tipo, magnitud y la organización del sitio destinado para tal fin.

dd) Vía peatonal: Aquella que es de uso exclusivo para transeúntes y en las cuales el uso de vehículos motorizados está prohibido.

ee) Urbanización: Fraccionamiento o habilitación de un terreno para fines urbanos, mediante la construcción de calles y provisión de servicios.

Artículo 5-. Competencias. Corresponderá la administración de la Red Vial Nacional al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y la administración de la Red Vial Cantonal a la Municipalidad de Río Cuarto.

TITULO SEGUNDO

SISTEMA ADMINISTRATIVO

CAPÍTULO PRIMERO

ORGANISMOS ENCARGADOS DE LA PLANIFICACIÓN Y LA GESTIÓN VIAL CANTONAL

Artículo 6-. Instancias encargadas de la gestión vial cantonal. De conformidad con el marco legal vigente, la gestión de las calles públicas que integran la red vial cantonal estará a cargo de tres instancias integradas en tres niveles jerárquicos y funcionales complementarios entre sí:

a) Nivel 1 Concejo Municipal: que aprueba las políticas municipales en materia de gestión vial cantonal, nombra a los miembros integrantes de la Junta Vial Cantonal y aprueba el destino de los recursos necesarios para la gestión de la vialidad.

b) Nivel 2 Junta Vial Cantonal: que asesora técnicamente al Concejo Municipal en la planificación vial, en la conservación de la red vial cantonal y en la evaluación del desarrollo y estado de la red vial.

c) Nivel 3 Unidad Técnica de Gestión Vial: que constituye una Secretaría Técnica responsable de la gestión operativa y desarrollo de la red vial cantonal.



Artículo 7-. Funciones del Concejo Municipal en la Gestión Vial Cantonal. Serán funciones del Concejo Municipal dentro del ámbito de la gestión vial cantonal las siguientes:

- a) Conocer y aprobar las políticas municipales en materia de gestión vial cantonal.
- b) Conocer y aprobar la reglamentación municipal necesaria para la efectiva Gestión Vial Cantonal.
- c) Aprobar los convenios que considere pertinentes para la gestión intermunicipal de la red vial.
- d) Nombrar a los miembros integrantes de la Junta Vial Cantonal.
- e) Conocer, analizar y resolver lo relativo al destino de los recursos de la Ley N°8114, de conformidad con lo establecido en el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.
- f) Conocer, revisar y resolver los proyectos de presupuesto anual de la gestión de la Red Vial Cantonal correspondiente, formulados por la Unidad Técnica de Gestión Vial.
- g) Conocer y resolver los informes semestrales de la evaluación de la gestión vial municipal que elabore la administración.
- h) Conocer, revisar y resolver el informe anual de rendición de cuentas que presente la Administración sobre la gestión de la red vial cantonal.
- i) Conocer y resolver las solicitudes que emita la administración para ejecutar auditorías financieras y técnicas relativas a la gestión vial.
- j) Velar por el cumplimiento de la normativa y reglamentación aplicable en gestión vial, emitida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Concejo de Seguridad Vial y otros entes competentes.

Artículo 8-. Funciones de la Junta Vial Cantonal. En concordancia con lo establecido en el Decreto Ejecutivo N°40138 -MOPT, serán funciones de la Junta Vial Cantonal las siguientes:

- a) Procurar la eficiencia de la gestión vial cantonal.
- b) Proponer al Concejo Municipal la reglamentación que considere pertinente para la efectiva gestión vial cantonal.



- 1 c) Proponer al Concejo Municipal el destino de los recursos destinados a la
2 gestión vial cantonal, de conformidad con Planes Anuales y Quinquenales de
3 Conservación y Desarrollo Vial Cantonal, así como los planes para la prevención,
4 mitigación y atención de emergencias viales, todos los cuales deberán cumplir con
5 la totalidad de los requisitos establecidos en la normativa vigente en el área de la
6 infraestructura vial.
- 7 d) Proponer al Concejo Municipal los proyectos de presupuesto anual de la
8 gestión de la red vial cantonal correspondiente, los cuales contendrán el detalle de
9 las obras a intervenir con indicación expresa, al menos, de lo siguiente: nombre de
10 la obra, descripción, meta a alcanzar, modalidad de ejecución, costo total, monto
11 presupuestado, plazo estimado y probable fecha de inicio.
- 12 e) Subsanan los defectos u omisiones que, por solicitud debidamente razonada
13 técnica y legalmente fundamentada por parte del Concejo Municipal, se requieran
14 sobre los Planes de Conservación y Desarrollo Vial, así como sobre los planes para
15 la prevención, mitigación y atención de emergencias viales, en un plazo
16 improrrogable de diez días hábiles computados a partir de la comunicación
17 respectiva.
- 18 f) Atender las consultas del Concejo Municipal o de la Administración sobre la
19 planificación y evaluación de la obra pública vial.
- 20 g) Conocer y avalar los Proyectos de Presupuesto Anual de la Gestión Vial
21 Cantonal propuestos por la Unidad Técnica.
- 22 h) Evaluar y dar seguimiento a los Planes Anuales y Quinquenales de
23 Conservación y Desarrollo Vial apoyándose en el SIGVI o similar.
- 24 i) Hacerse asistir -cuando fuese necesario- de la persona Promotora Social de
25 la Unidad Técnica para tratar temas relacionados con la gestión vial participativa.
- 26 j) Conocer los informes semestrales de la evaluación de la gestión vial
27 municipal que deberá elaborar la Unidad Técnica, para ser presentados a
28 conocimiento del Concejo Municipal.
- 29 k) Conocer los criterios técnicos propuestos por la Unidad Técnica de Gestión
30 Vial para la priorización de proyectos viales, tanto los relativos a nuevos proyectos



1 de calles públicas como los relativos a la incorporación de calles públicas existentes
2 en el Inventario Vial Cantonal y los de declaratoria de nuevas calles públicas.

3 l) Presentar ante el Concejo Municipal los criterios técnicos propuestos por la
4 Unidad Técnica de Gestión Vial para la priorización de proyectos viales en el
5 Cantón.

6 m) Presentar ante el Concejo Municipal y durante el mes de enero de cada año
7 un informe anual de rendición de cuentas. Con el mismo propósito, publicará
8 durante ese mismo mes, en un medio de comunicación colectiva, local o nacional,
9 un resumen o el texto íntegro del informe anual de labores, así como la convocatoria
10 para asamblea pública y abierta, que deberá realizarse a más tardar un mes
11 después de esta publicación, en la que la Junta Vial presentará el informe de
12 rendición de cuentas.

13 n) Velar porque la ejecución de los recursos sea preferiblemente bajo la
14 "Modalidad Participativa en la Ejecución de Obras", definido en el artículo 8° Decreto
15 N°40138-MOPT.

16 o) Conocer las propuestas o solicitudes de inversión vial presentadas por los
17 Comités de Caminos, Asociaciones de Desarrollo, Concejos de Distrito y demás
18 organizaciones sociales e instituciones o entidades del cantón.

19 p) Solicitar al Concejo Municipal la realización de auditorías financieras y
20 técnicas cuando las circunstancias lo ameriten.

21 q) Proponer la actualización o realización del inventario de la red vial cantonal.

22 r) Procurar la implementación de los componentes de Seguridad Vial en los
23 Planes de Conservación y Desarrollo Vial del Cantón, con la asesoría del Concejo
24 de Seguridad Vial, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y otras instancias
25 según sus competencias.

26 s) Dar seguimiento y evaluar los planes anuales, apoyándose en herramientas
27 informáticas que aseguren una adecuada estandarización de los procedimientos.

28 t) Evaluar la utilización de los mecanismos para la realización de seguimiento
29 y evaluación de los Planes de Conservación y de Desarrollo de la Red Vial Cantonal
30 con base en el SIGVI, o sistema similar, emitido al efecto por el MOPT.



- 1 u) Solicitar al MOPT, cuando lo considere pertinente, asesoría técnica y
- 2 herramientas para favorecer la uniformidad en la materia, tales como el Sistema de
- 3 Gestión Vial Integrado o cualquier otro instrumento disponible.
- 4 v) Velar por el cumplimiento de los lineamientos de gestión vial emitidos por el
- 5 Concejo Municipal, la Alcaldía Municipal, el MOPT, la Contraloría General de la
- 6 República u otra autoridad competente.
- 7 w) Incorporar dentro de las propuestas de planificación y presupuestación de
- 8 recursos, las necesidades de capacitación para el Concejo Municipal, Alcaldía, la
- 9 Junta Vial Cantonal, la Unidad Técnica de Gestión Vial, los Concejos de Distrito,
- 10 organizaciones de la sociedad civil y los demás actores involucrados con la gestión
- 11 vial cantonal.
- 12 x) Solicitar a la oficina competente el inventario de la maquinaria que se utilice
- 13 para la atención de la red vial cantonal, en el que también conste su estado de
- 14 conservación. Esto con el fin de recomendar reparaciones y/o sustitución de equipo
- 15 con la intención de no ver afectados los planes de atención a dicha red vial, siempre
- 16 que estos sean activos propios de la Municipalidad.
- 17 y) Vigilar la aplicación de los principios de aseguramiento de calidad para
- 18 garantizar la eficiencia de las obras.
- 19 z) Velar porque las actividades de diseño, construcción y planeamiento
- 20 estratégico sean desarrolladas por profesionales competentes e idóneos.
- 21 aa) Otras funciones expresamente conferidas por el Concejo Municipal.
- 22 Artículo 9-. Funciones de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Serán funciones de la
- 23 Unidad Técnica de Gestión Vial las siguientes:
- 24 a) Elaborar y ejecutar los planes y programas de conservación, desarrollo y
- 25 seguridad vial, en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el
- 26 Concejo Municipal, la Junta Vial Cantonal, el Plan Regulador y el presente
- 27 Reglamento.
- 28 b) Proponer al Concejo Municipal la suscripción de convenios de cooperación
- 29 con el Consejo Nacional de Vialidad para colaborar, con recursos libres, en la
- 30 atención inmediata de carreteras de la Red Vial Nacional que sean de interés
- 31 municipal y que se encuentren ubicadas en la jurisdicción cantonal.



- 1 c) Proponer al Concejo Municipal la reglamentación para la regulación de la
2 previsión vial, así como para la obtención de derechos de vía mediante donaciones,
3 conforme los procedimientos estandarizados establecidos por el MOPT para la
4 municipalidad.
- 5 d) Considerar alternativas tecnológicas y administrativas para la conservación y
6 desarrollo de la red vial del cantón, así como para la inversión en este campo.
- 7 e) Promover la conservación vial participativa, a través del fortalecimiento de las
8 organizaciones locales y su vínculo con otras instancias afines, con el propósito de
9 propiciar trabajos conjuntos de conservación de las vías públicas y el control social
10 de los proyectos que se realicen.
- 11 f) Realizar y actualizar el inventario de la red de calles y caminos del cantón,
12 considerando los parámetros contenidos en los formularios y herramientas que
13 facilite la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.
- 14 g) Operar y mantener actualizado el Sistema de Gestión Vial Municipal para la
15 administración de la infraestructura vial cantonal.
- 16 h) Administrar la maquinaria municipal dedicada a la atención de vías públicas
17 y de la que se contrate o se obtenga, por medio de convenios, para este mismo fin.
18 En este sentido, velar porque exista y funcione un sistema de control de maquinaria,
19 así como de sus reparaciones.
- 20 i) Garantizar el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas la
21 normativa nacional vigente y en este Reglamento.
- 22 j) Establecer un programa de verificación de calidad que garantice el uso
23 eficiente de la inversión pública en la red vial cantonal, con base en la normativa
24 establecida por el MOPT.
- 25 k) Elaborar y someter a aprobación del Concejo Municipal los convenios de
26 cooperación con organizaciones comunales o de usuarios, u otras personas o
27 entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras.
- 28 l) Promover alternativas para la obtención de recursos orientados a la gestión
29 vial.



- 1 m) Elaborar los informes de evaluación de la Gestión Vial Municipal, que
2 presentará semestralmente y por escrito a la Junta Vial Cantonal, en sesión
3 ordinaria, a través de su encargado, jefe, coordinador o titular.
- 4 n) Mantener un expediente de cada uno de los caminos del cantón, que
5 contenga la boleta de inventario físico y socioeconómico, inventarios de
6 necesidades, la lista de colindantes, derechos de vías, las intervenciones e
7 inversiones realizadas, así como el comité de caminos u organización comunal
8 responsable, entre otros, considerando los lineamientos que al efecto defina el
9 MOPT. La información relativa a la organización comunal se llevará también en una
10 base de datos independiente.
- 11 o) Conformar y mantener, adicionalmente al expediente de caminos, un
12 expediente de proyecto conteniendo toda la documentación generada por cada
13 intervención vial que se realice.
- 14 p) Inspeccionar y dar seguimiento a los trabajos que se realizan, mediante el
15 reporte diario de actividad de las obras que se ejecutan en el cantón.
- 16 q) Elaborar los estudios previos, así como la resolución administrativa que,
17 conforme a la Ley de Construcciones N°833, deberá someterse a conocimiento del
18 Concejo Municipal, para la declaratoria oficial de caminos públicos en la red vial
19 cantonal.
- 20 r) Priorizar los proyectos viales a ejecutar dentro de las respectivas
21 jurisdicciones, tomando en consideración los criterios técnicos.
- 22 s) Proponer a la Junta Vial Cantonal y al Concejo Municipal los criterios técnicos
23 para el análisis de priorización de los proyectos viales, según factores:
- 24 1. Evaluación económico-social de las diferentes vías a intervenir.
 - 25 2. Cuantificación de los beneficios para los usuarios.
 - 26 3. Parámetros de conectividad y concepto de red.
 - 27 4. Tránsito promedio diario.
 - 28 5. Acceso a servicios en las comunidades.
 - 29 6. Densidad de población y volumen de producción.
 - 30 7. Índice de viabilidad técnico-social (IVTS), establecido por la Dirección de
31 Planificación Sectorial del MOPT.



- 1 t) Controlar los derechos de vía de la red vial cantonal y asegurar su defensa y
2 restitución en caso de invasiones o afectaciones.
- 3 u) Vigilar el cumplimiento de los deberes viales de los propietarios y poseedores
4 de los inmuebles, contiguos a caminos y calles, establecidos en la Ley General de
5 Caminos Públicos y el Código Municipal, para lo cual se solicitará colaboración de
6 los Comités de Caminos, Organizaciones Comunales y otras agrupaciones afines,
7 lo cual deberá reglamentar el Concejo Municipal.
- 8 v) Vigilar por el cumplimiento de las normas de control de pesos y dimensiones
9 de los vehículos, emitidas por el MOPT, para la red vial cantonal. Coordinar con las
10 instancias correspondientes, para tal propósito.
- 11 w) Coordinar actividades de planificación, ingeniería, promoción y evaluación
12 del desarrollo y conservación vial con las dependencias del MOPT, que
13 corresponda. Asimismo, podrá solicitar asistencia técnica a las dependencias
14 especializadas del MOPT.
- 15 x) Gestionar la obtención de autorizaciones de explotación de fuentes de
16 material, para lo cual deberá cumplir con los requerimientos dispuestos al efecto por
17 el MINAE. Asimismo, deberá mantener un inventario de posibles fuentes de material
18 ubicadas en el cantón.
- 19 y) Aplicar y garantizar la incorporación del componente de seguridad vial en
20 todas las obras, en coordinación con el Concejo de Seguridad Vial.
- 21 z) Establecer, un sistema de monitoreo, prevención, mitigación y atención de
22 emergencias en las vías del cantón.
- 23 aa) Emitir las certificaciones correspondientes a la información resultante de los
24 expedientes de caminos y calles de la red vial cantonal.
- 25 bb) Promover y facilitar el proceso de educación en escuelas, colegios y otras
26 organizaciones de interés, en torno a la conservación y la seguridad vial, en apego
27 a lo establecido por el Concejo de Seguridad Vial.
- 28 cc) Levantar información en campo, recopilar prueba documental o prueba
29 testimonial, con el objeto de documentar la condición pública de calles,
30 intervenciones previas y/o inversiones públicas ejecutadas.



JERARQUIZACIÓN DE VÍAS

CAPÍTULO PRIMERO

CLASIFICACIÓN DE CAMINOS PÚBLICOS

Artículo 10-. Clasificación. Los caminos públicos según su función se clasificarán en Red Vial Nacional y Red Vial Cantonal.

Artículo 11-. Red Vial Nacional. Esta red estará constituida por las siguientes clases de caminos públicos:

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

b) Carreteras Secundarias: Rutas que conecten cabeceras cantonales importantes no servidas por carreteras primarias - así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

c) Carreteras Terciarias: Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

Dentro de la jurisdicción territorial del cantón Río Cuarto, la red vial nacional comprende las siguientes secciones de rutas nacionales:

- i. #4 Bajos de Chilamate - Sarapiquí
- ii. #140 La Virgen – San Miguel – Río Cuarto – Venecia
- iii. #701 Río Cuarto – Santa Rita
- iv. #708 Colonia del Toro – Río Cuarto
- v. #744 Crucero – La Tabla
- vi. #745 Santa Isabel – Santa Rita

Podrán integrarse como rutas nacionales aquellas que sean así oficializadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, incluyendo las rutas de travesía. El MOPT designará también las autopistas y las carreteras de acceso restringido en las cuales solo se permitirá el acceso o salida de vehículos en determinadas intersecciones con otros caminos públicos.



Artículo 12-. Red Vial Cantonal. Estará constituida por los siguientes caminos públicos no incluidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro de la Red Vial Nacional. Comprende los siguientes tipos:

a) Caminos vecinales: caminos públicos que suministren acceso directo a fincas y a otras actividades económicas rurales, unen caseríos poblados con la Red Vial Nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.

b) Calles locales: Vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, no clasificada como travesías urbanas del a Red Vial Nacional.

c) Caminos no clasificados: Caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente.

Artículo 13-. Calles que integran el Inventario Vial Cantonal. La red vial cantonal está constituida por las vías y caminos públicos del Inventario Vial Cantonal; por las calles públicas existentes no inventariadas cuya condición pública es conforme con la legislación vigente y las disposiciones del presente Reglamento; y por las nuevas calles públicas que se incorporen de manera progresiva al Inventario Vial Cantonal durante las actualizaciones que realice la Municipalidad. El Inventario Vial Cantonal será elaborado por la Unidad Técnica de Gestión Vial, avalado por la Junta Vial Cantonal y aprobado por el Concejo Municipal de Río Cuarto.

Artículo 14-. Jerarquización de la Red Vial Cantonal. Se establecen tres jerarquías (A, B y C) para la clasificación de las vías públicas de la Red Vial Cantonal de Río Cuarto, según los criterios de funcionalidad, derecho de vía, tránsito promedio diario (TPD) y diseño geométrico. El Mapa de Vialidad muestra la ubicación, trazado, longitud y jerarquía de cada una de las vías.

Artículo 15-. Vías Jerarquía A. Corresponde a las vías públicas que brindan acceso a los centros urbanos de mayor jerarquía dentro del Cantón, a centros de salud y/o centros educativos, las que permiten la conectividad entre rutas nacionales o bien las que son rutas alternas a éstas. Constituyen rutas de corredores, troncales o anillos periféricos que además distribuyen el tránsito en zonas de producción y zonas de desarrollo comercial de gran importancia. De conformidad con el Inventario Vial Cantonal son las vías públicas que presentan los TPD más altos y



1 que superan el percentil de 70. Se incluyen con esta jerarquía las vías que canalizan
2 el flujo de vehículos livianos y pesados hacia y en zonas industriales, las cuales
3 tendrán un derecho de vía mayor, tolerando velocidades de circulación baja y
4 espacios previstos para facilitar la carga – descarga, tal y como se establece en el
5 artículo 21 del presente Reglamento. En estas vías puede suprimirse el espacio
6 correspondiente a la franja verde y sustituirlo con mobiliario urbano, jardineras y/o
7 colocación de árboles y/o arbustos provistos con sistema de alcorques o bien
8 sustituirse por espacios para ciclo vías.

9 Artículo 16-. Vías Jerarquía B. Corresponde a las vías públicas que brindan
10 conexión entre rutas primarias o que constituyen rutas alternas a éstas y distribuyen
11 tránsito entre zonas de producción, zonas industriales o zonas comerciales de
12 escala media. De conformidad con el Inventario Vial Cantonal son las vías públicas
13 que presentan TPD moderados con percentil entre el rango de 40 a 70. Por su
14 condición rural o urbana, esta jerarquía comprende dos sub tipos:

15 a) Jerarquía B1: comprende las vías Jerarquía B localizadas dentro de zonas
16 urbanas y que por esta condición deben incluir el espacio mínimo para acera a
17 ambos lados y de conformidad con los parámetros establecidos en la Ley N°7600.
18 En estas vías puede suprimirse el espacio correspondiente a la franja verde y
19 sustituirlo con mobiliario urbano, jardineras y/o colocación de árboles y/o arbustos
20 provistos con sistema de alcorques.

21 b) Jerarquía B2: comprende las vías Jerarquía B localizadas en zonas rurales,
22 de uso y producción agropecuaria y fuera de las zonas urbanas; por esta condición
23 podrá autorizarse construcción de acera a un solo lado, cumpliendo los parámetros
24 establecidos en la Ley N°7600.

25 Artículo 17-. Vías Jerarquía C. Corresponde a las vías públicas que brindan acceso
26 a zonas urbanas o asentamientos de población y que reciben el tránsito de las vías
27 Tipo A y Tipo B. Corresponden a rutas de longitud corta y/o sin salida y con
28 conectividad limitada. De conformidad con el Inventario Vial Cantonal son las vías
29 públicas que presentan TPD bajos y percentil menor a 40. Las vías públicas
30 existentes de la red vial cantonal que no cumplan los parámetros mínimos de



derecho de vía establecidos en el presente Reglamento, se incluirán dentro de la Jerarquía C.

Artículo 18-. Vías Especiales. Son aquellas vías proyectadas para el desarrollo de “bulevares”, “paseos urbanos” o bien las vías que constituyen el acceso hacia áreas silvestres protegidas. No constituyen una jerarquía sino una tipología de diseño especial que podrá aplicarse a cualquiera de las vías públicas de la red vial cantonal, sea en la totalidad de su longitud o en tramos específicos. En ellas se busca estimular un desarrollo y recorrido paisajístico y podrán implementarse acabados rústicos y/o especiales como parte del diseño. Tolera velocidades de circulación baja.

Artículo 19-. Modificación, reclasificación o actualización de Jerarquía. La Municipalidad podrá modificar, actualizar o re-clasificar la jerarquía de las calles públicas de la red vial cantonal, como resultado de cambios en la funcionalidad de éstas o bien como resultado de aspectos de planificación estratégica en la gestión de la red vial. Este proceso podrá ejecutarse al menos cada dos años y se realizará aplicando las siguientes disposiciones:

a) La modificación, reclasificación o actualización será propuesta por la Unidad Técnica de Gestión Vial con fundamento en el análisis de la funcionalidad actual o proyectada de la vía y en concordancia con las condiciones de diseño establecidas en el artículo 21 del presente Reglamento. Estas condiciones serán descritas por la Unidad Técnica de Gestión Vial en el respectivo informe técnico.

b) El informe técnico con la propuesta será presentado por la Unidad Técnica de Gestión Vial ante la Junta Vial para su aval, pudiendo esta Junta solicitar cambios, adiciones o correcciones al informe debidamente fundamentadas en criterios técnicos y/o jurídicos.

c) A partir del aval dado por la Junta Vial Cantonal, la Unidad Técnica de Gestión Vial presentará el informe ante el Concejo Municipal para su aprobación final.

d) La Unidad Técnica de Gestión Vial podrá o ajustar las jerarquías de la red vial cantonal durante la actualización del Inventario Vial Cantonal.

Artículo 20-. Componentes de las Vías Públicas. Las vías públicas están constituidas por los siguientes componentes que integran el derecho de vía:



- a) Calzada
- b) Cordón y caño (infraestructura de conducción y evacuación pluvial)
- c) Franja verde
- d) Acera
- e) Puentes
- f) Señalización vial horizontal y vertical
- g) Infraestructura de telecomunicaciones
- h) Otros elementos complementarios

Artículo 21-. Diseño de Vías. Las siguientes son las especificaciones mínimas de diseño geométrico para las diferentes vías públicas según su jerarquía:

TIPO	CARACTERÍSTICAS									
	DV	QC	ACI	ACR	ACA	ZVP	NCP	QM	AM	DP
VJA	14	2	7,5	3,25	1,5	1.5	A nivel	2	3,5	800
VJA-I	17	2	11	5	1,5	1.5	A nivel	2	3,5	800
VJB1	10	2	6,0	2,7	1,2	0,8	A nivel	-	-	300
VJB2	10	2	6,4	2,7	1,2	1,2	A nivel	-	-	300
VJC	8,5	2	6,2	2,70	1,2	0,70	A nivel	-	-	300

VJA: Vías Jerarquía Tipo A
VJA-I: Vías Jerarquía Tipo A en Zona Industrial
VJB1: Vías Jerarquía Tipo B1
VJB2: Vías Jerarquía Tipo B2
VJC: Vías Jerarquía Tipo C
DV: Derecho de vía mínimo en metros lineales
QC: Cantidad de carriles
ACI: Ancho de calzada en metros lineales
ACR: Ancho de carril en metros lineales
ACA: Ancho de acera en metros lineales
ZVP: Ancho de franja verde y/o de control pluvial
NCP: Nivel de Cruces Peatonales
QM: Cantidad de carriles en calle marginal
AM: Ancho de carril en calle marginal en metros
DP: Distancia mínima entre paradas de transporte público

Artículo 22-. Los parámetros de diseño geométrico establecidos en el artículo 21 del presente Reglamento serán aplicados de conformidad con las siguientes disposiciones:

- a) Todos los parámetros son mínimos.
- b) Para el caso de construcción de calles o vías nuevas, deberán cumplirse el 100% de las disposiciones según la jerarquía que corresponda.
- c) Para el caso de calles públicas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento y que no cumplan con el ancho mínimo del derecho de vía correspondiente a su jerarquía, la Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial definirá los parámetros de diseño correspondientes y señalará los retiros mínimos que deberán aplicarse para la futura ampliación vial.



Artículo 23-. Retiro Vial en Fraccionamientos. Como parte del trámite de revisión de solicitudes de fraccionamiento frente a calle pública existente, la Municipalidad deberá demarcar en el plano y solicitar el retiro vial, con el objetivo de garantizar el ancho mínimo del derecho de vía que corresponda según la jerarquía de la vía, así como las previsiones necesarias de ampliación vial.

TITULO CUARTO
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN
CAPÍTULO PRIMERO

DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS PÚBLICOS

Artículo 24-. Especificaciones técnicas mínimas. Como complemento a los parámetros de diseño se deberán considerar los siguientes en el diseño de vías públicas:

- a) todo cruce de calle se recortarán las esquinas en el límite de propiedad, mediante un ochavo de dos metros cincuenta centímetros (2,50m), por cada lado.
- b) Se respetarán los criterios anteriores en el diseño de la vialidad para permitir el acceso de vehículos pesados sin rebasar líneas continuas ni infringir otras normas, como las definidas en el Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones del INVU.
- c) Los criterios para diseñar las vías destinadas para el transporte de carga de materiales peligrosos se establecen por la Dirección de Ingeniería de Tránsito y el Decreto N° 24715-S-MINAE-MOPT-MEIC en el “Reglamento para el Transporte Terrestre de Productos Peligrosos”.
- d) En las zonas de desarrollo turístico podrán autorizarse acabados rústicos en la calzada y aceras como parte del diseño paisajístico.
- e) El acabado de las servidumbres urbanas podrá ser de lastre compactado, concreto, mezcla asfáltica o adoquines, provisto de sistema para conducción y drenaje pluvial, con acera y franja verde a un solo lado.
- f) El acabado de las servidumbres especiales podrá ser de tierra o lastre compactado, con sistema de conducción y drenaje pluvial.

Artículo 25-. Construcción o Intervención de Vías. Los parámetros establecidos en el artículo 21 del presente Reglamento deben garantizar los espacios mínimos para



1 cada uno de los elementos que constituyen el derecho de vía, saber: la calzada,
2 infraestructura pluvial, franja verde y acera. Como parte de la gestión y
3 mantenimiento de los caminos públicos de la red vial cantonal la Municipalidad por
4 medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial podrá construir o intervenir algunos o
5 bien la totalidad de estos elementos, según la planificación estratégica, operativa y
6 presupuestaria. Cuando las intervenciones sean parciales, la Unidad Técnica de
7 Gestión Vial deberá establecer los plazos previstos para finalizar la intervención del
8 resto de los elementos del derecho de vía, con el fin de garantizar una gestión
9 integral y completa de cada camino público.

10 Artículo 26-. Situaciones Pre-existentes. Para el caso de situaciones existentes de
11 previo a la entrada en vigencia del presente Reglamento, la Municipalidad aplicará
12 las siguientes disposiciones según corresponda:

13 a) Situación de Cabida: en el caso de caminos existentes que sean propuestos
14 para la constitución de nuevas calles públicas y que por su conformación irregular
15 o por su cabida no cumplan las disposiciones de ancho mínimo del presente
16 Reglamento, la Municipalidad ejecutará un procedimiento inicial por medio del cual
17 solicitará a cada propietario que enfrente al camino el retiro y la donación de área
18 necesaria para alcanzar el ancho mínimo del derecho de vía que corresponda, como
19 parte de las políticas municipales de participación comunal democrática y abierta en
20 la gestión vial cantonal.

21 b) Mecanismo de Excepción: como complemento a lo establecido en el inciso
22 anterior y a solicitud del interesado, la Municipalidad podrá autorizar bajo condición
23 especialísima la aplicación del mecanismo de excepción que permita el ajuste de
24 los requisitos hasta en un 10% con respecto a los parámetros de ancho mínimo
25 reglamentado. Este mecanismo se aplicará según las siguientes disposiciones:

26 1. Tendrá como único fin lograr un acercamiento progresivo entre las normas
27 de control vial del Reglamento y las condiciones existentes con anterioridad a éste.

28 2. Al ser un mecanismo de excepción podrá ser autorizado una única vez.

29 3. Este mecanismo podrá ser aplicado a solicitud del interesado y para su
30 aprobación deberá contar con un dictamen técnico favorable emitido por la Unidad
31 Técnica de Gestión Vial.



CAPÍTULO SEGUNDO

GESTIÓN DE PUENTES

Artículo 27-. Puentes. Constituyen componentes del derecho de vía, por lo cual deben ser enlistados e incluidos en el Inventario Vial Cantonal. La Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial deberá planificar la ejecución de un proceso de valoración técnica y estructural de todos los puentes y programar, según las condiciones estratégicas y presupuestarias, la intervención y atención de cada puente.

Artículo 28-. Diseño, construcción y mantenimiento. Para el diseño, construcción y mantenimiento de los puentes la Municipalidad aplicará las especificaciones establecidas en la Norma Técnica para el Desarrollo y la Conservación de la Red Vial, Decreto Ejecutivo N°40139-MOPT y sus reformas.

CAPÍTULO TERCERO

NUEVOS PROYECTOS VIALES

Artículo 29-. Desarrollo de la nueva vialidad pública. La Municipalidad de Río Cuarto por medio del presente reglamento y de los reglamentos de Zonificación y de Mapa Oficial que sean parte integral del Plan Regulador, podrá planificar la delimitación de nuevas vías públicas con los siguientes fines:

- a) Optimizar la conectividad intra distrital potenciando rutas cantonales subutilizadas, agilizando rutas cantonales que están sobre utilizadas o creando intercomunicaciones entre estos.
- b) Crear continuidad entre segmentos aislados de calles y desarrollos fraccionamientos o urbanizaciones.
- c) Delimitar y consolidar una estructura de cuadrantes para las tres cabeceras de distrito.
- d) Delimitar y consolidar vías públicas de acceso a predios e instalaciones destinadas a la prestación de servicios públicos.
- e) Mejorar la movilidad y la conectividad de la red vial cantonal existente mediante la creación de calles públicas en caminos privados y/o servidumbres existentes.



Artículo 30-. Desarrollo de la nueva vialidad pública: El desarrollo de las propuestas viales estarán sujetas a:

a) El desarrollo paralelo de los servicios que brinde la Municipalidad destacando los acueductos y alcantarillados.

b) La anuencia y aprobación de los propietarios de los terrenos privados en donar la franja de terreno y realizar las mejoras necesarias para la puesta en marcha de los caminos.

c) El cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Eficiencia y Simplificación Tributarias N°8114 y el Decreto Ejecutivo N°37908 MOPT.

d) La evaluación técnica, social y legal por parte de la Municipalidad de Río Cuarto. Las propuestas inter cantonales deben ser coordinadas con las Municipalidades correspondientes y el MOPT.

e) Los nuevos desarrollos urbanísticos propuestos en fincas afectadas por propuestas viales deberán incluir en sus anteproyectos y planos constructivos todas las propuestas viales con las especificaciones establecidas en este reglamento.

f) El cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.

TITULO QUINTO

PROCEDIMIENTOS

CAPÍTULO PRIMERO

PROCEDIMIENTO PARA LA INCORPORACIÓN DE CALLES PÚBLICAS

EXISTENTES NO INVENTARIADAS

Artículo 31-. Incorporación de calles públicas existentes no inventariadas. De conformidad con el marco legal vigente y con las políticas municipales en materia de gestión vial, podrán incorporarse calles públicas existentes en el Inventario Vial Cantonal mediante el proceso de "Delimitaciones Sucesivas" establecido por la Ley N°9329 en su artículo 3°. El estudio de las solicitudes para incorporación de calles públicas existentes en el Inventario Vial Cantonal será ejecutado por la Unidad Técnica de Gestión Vial aplicando las disposiciones de este capítulo.

Artículo 32-. Gestión de Oficio o Solicitud. La incorporación de calles públicas existentes en el inventario vial cantonal podrá ser ejecutada de oficio por la Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial o bien como



1 respuesta a una solicitud formal de interesado para incorporación de una o varias
2 calles públicas existentes en el Inventario Vial Cantonal. La solicitud podrá ser
3 presentada por el interesado o bien por cualquiera de los organismos municipales
4 encargados de la gestión vial cantonal, ante la Unidad Técnica de Gestión Vial
5 Municipal para su debido estudio; esta Unidad abrirá el expediente administrativo
6 correspondiente asignándole el número de oficio o número de caso que
7 corresponda. La solicitud deberá comprender los siguientes datos:

- 8 a) Datos y calidades del solicitante.
- 9 b) Dirección y datos de contacto para notificaciones.
- 10 c) Identificación de la calle pública según nombre, longitud, ubicación
11 geográfica en la hoja escala 1:50.000 del Instituto Geográfico Nacional y la
12 identificación de sectores o comunidades a las cuales da acceso.
- 13 d) Descripción del estado físico de la vía incluyendo ancho del derecho de vía
14 mediante la medición en campo de al menos tres secciones, descripción de la
15 superficie de rodamiento y descripción de la infraestructura pública existente
16 incluyendo el sistema de conducción y evacuación pluvial.
- 17 e) Relación de la calle con las previsiones del Plan de Conservación y
18 Desarrollo Quinquenal.

19 Artículo 33-. Determinación de la Condición de Calle Pública. A partir del recibo de
20 la solicitud la Unidad Técnica de Gestión Vial con base en el estudio respectivo del
21 caso deberá determinar y documentar la condición de calle pública de la vía objeto
22 de estudio, incorporando los elementos probatorios que permitan documentar y
23 verificar las siguientes condiciones:

- 24 a) La condición pública del terreno (titularidad).
- 25 b) Condición de libre tránsito de la vía.
- 26 c) La existencia o documentación de la vía en los registros del MOPT, en
27 documentos o la cartografía oficial del Instituto Geográfico Nacional a escala
28 1:50.000, o en información oficial disponible en el Ministerio de Hacienda, en la
29 Municipalidad o en el Registro Público. En caso de no existir estos documentos
30 oficiales o elementos probatorios idóneos que determinen la condición de calle



pública, la solicitud será rechazada en su totalidad y la resolución respectiva será notificada por la Unidad Técnica de Gestión Vial al interesado o solicitante.

Artículo 34-. Documentación de intervenciones previas. Una vez determinada técnicamente la condición pública de la vía como resultado de lo señalado en el artículo anterior, la Unidad Técnica de Gestión Vial deberá documentar las intervenciones previas realizadas por la Municipalidad o por el MOPT en la vía, como prueba del reconocimiento de la condición pública de la calle. Para estos efectos deberán documentarse los siguientes procesos o tipos de intervenciones:

- a) Obras de mantenimiento.
- b) Obras de reparaciones.
- c) Documentación de Inversiones públicas.
- d) Inclusión en presupuestos públicos

En caso de no existir estos documentos oficiales o los elementos documentales probatorios de intervenciones previas ejecutadas por la Municipalidad o del MOPT, la Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial podrá recopilar testimonios y/o levantar información de campo que permita documentar estas intervenciones previas.

Artículo 35-. Inventariado de la Vía. Una vez cumplidas a satisfacción las actividades y procesos descritos en los artículos anteriores, la Unidad Técnica de Gestión Vial podrá proceder al levantamiento en campo de las condiciones de la vía para su inventariado. Dicho levantamiento comprende las siguientes actividades:

- a) Aplicación de los procedimientos establecidos en el Decreto Ejecutivo N°38578: Inventario físico, inventario socio económico, determinación del TPD, inventario de puentes, determinación del índice VTS, verificación de la ubicación de la calle sobre la cartografía 1:50.000 del IGN y elaboración de un croquis de la totalidad de la vía e indicación de todos los elementos que la constituyen.
- b) Clasificación potencial de la vía según el artículo 1º Ley N° 5060 y el Decreto Ejecutivo N°40137.
- c) Determinación de jerarquía propuesta para la vía en estudio.
- d) Proyección de inversiones requeridas: paquete estructural, tipo de superficie, infraestructura, red pluvial, franja verde, acera.



1 La Unidad Técnica de Gestión Vial documentará este proceso de inventariado y lo
2 incluirá en el expediente de la solicitud.

3 Artículo 36-. Actualización del Inventario. Una vez cumplidas a satisfacción las
4 actividades y procesos descritos en los artículos anteriores, la Unidad Técnica de
5 Gestión Vial procederá a incorporar la calle dentro del Inventario Vial Cantonal y
6 como parte del proceso de "Delimitación Sucesiva". La Unidad Técnica de Gestión
7 Vial deberá:

- 8 a) Modificar el registro del Inventario Vial Cantonal e incluir la nueva calle.
- 9 b) Presentar la modificación propuesta a la Alcaldía y obtener de ésta la
10 certificación respectiva.

11 Artículo 37-. Presentación al Concejo Municipal y aprobación. Una vez cumplidas a
12 satisfacción las actividades y procesos descritos en los artículos anteriores, la
13 Unidad Técnica de Gestión Vial presentará el caso ante el Concejo Municipal,
14 comprendiendo:

- 15 a) La presentación del expediente completo del caso para su conocimiento y
16 estudio.
- 17 b) La solicitud del Acuerdo de Aprobación del Inventario Vial Cantonal
18 actualizado.
- 19 c) La solicitud de autorización para el envío del Inventario Vial Cantonal
20 actualizado al MOPT para su revisión y aprobación final.

21 Los acuerdos respectivos del Concejo Municipal con la resolución que corresponda,
22 serán incorporados por la Unidad Técnica de Gestión Vial al expediente del caso.

23 Artículo 38-. Presentación al MOPT. Una vez cumplidas a satisfacción las
24 actividades y procesos descritos en el artículo anterior, la Unidad Técnica de
25 Gestión Vial enviará el Inventario Vial Cantonal actualizado a la Dirección de
26 Planificación Sectorial del MOPT para su revisión y aprobación final. Esta fase final
27 comprenderá:

- 28 a) La revisión y codificación del Inventario Vial Cantonal.
- 29 b) El ingreso de la información y su archivo por parte del MOPT.
- 30 c) La notificación de la Resolución respetiva por parte del MOPT



Una vez recibida la resolución final por parte de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, la Unidad Técnica de Gestión Vial integrará la nueva calle pública dentro de la planificación quinquenal que corresponde.

CAPÍTULO SEGUNDO

PROCEDIMIENTO PARA LA DECLARATORIA DE NUEVAS CALLES PÚBLICAS

Artículo 39-. Declaratoria de nuevas calles públicas. De conformidad con el marco legal vigente y con las políticas municipales en materia de gestión vial, la Municipalidad de Río Cuarto podrá ejecutar la declaratoria de nuevas calles por la vía de Acuerdo del Concejo Municipal, aplicando en todos sus extremos las disposiciones del presente capítulo.

Artículo 40-. Declaratoria de Interés Cantonal. Para tramitar la declaratoria como pública de un camino existente, el proyecto deberá obtener como primer paso el respectivo acuerdo del Concejo Municipal que establezca la condición de “Interés Cantonal”, con fundamento en las facultades y obligaciones del Concejo Municipal establecidas en la Ley N°7794 Código Municipal y en la Ley General de Administración Pública N°6727.

Artículo 41-. Anteproyecto. Para el estudio inicial se requiere la presentación de un anteproyecto, el cual deberá incluir los siguientes datos mínimos:

- a) Datos y calidades del solicitante.
- b) Dirección y datos de contacto para notificaciones.
- c) Identificación de la vía objeto de declaratoria según nombre conocido o propuesto, longitud, infraestructura existente y/o propuesta, tipo de superficie existente y/o propuesta, e identificación de sectores o comunidades a las cuales da acceso. Todas las propuestas deberán incluir como mínimo el sistema de cordón y caño para conducción y evacuación pluvial y un acabado mínimo de lastre.
- d) Plano de anteproyecto con indicación de trazado, longitud, colindancias, topografía, derecho de vía y acabado, así como diagrama de localización sobre la hoja cartográfica escala 1:50.000 del IGN.

La Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial realizará una revisión del anteproyecto y comunicará al interesado las especificaciones técnicas mínimas que deberán cumplirse para la presentación de la solicitud formal.



Artículo 42-. Presentación de Solicitud. Comprende la presentación de la solicitud formal de declaratoria de calle pública de la Red Vial Cantonal. Ésta podrá ser presentada por un interesado particular o bien por cualquiera de los organismos municipales encargados de la gestión vial cantonal. Deberá ser presentada ante la Unidad Técnica de Gestión Vial para su debido estudio; esta Unidad abrirá el expediente administrativo correspondiente asignándole el número de oficio o número de caso que corresponda. La solicitud deberá comprender los siguientes datos mínimos:

- a) Datos y calidades del solicitante.
- b) Dirección y datos de contacto para notificaciones.
- c) Identificación de la vía objeto de declaratoria según nombre conocido o propuesto, longitud, e identificación de sectores o comunidades a las cuales da acceso.
- d) Plano de anteproyecto aprobado por la Unidad Técnica de Gestión Vial.
- e) Plano de agrimensura de la totalidad del camino elaborado por un profesional en la materia, con indicación de longitud, derecho de vía y colindancias, así como diagrama de localización sobre la hoja cartográfica escala 1:50.000 del IGN.
- f) Estado físico de la vía incluyendo ancho probable del derecho de vía potencial, tipo de superficie y existencia de infraestructura pública para conducción y evacuación pluvial.
- g) Relación de la vía propuesta para declaratoria pública con las previsiones del Plan de Conservación y Desarrollo Quinquenal.
- h) La solicitud deberá exponer y fundamentar con criterio técnico y jurídico el cumplimiento de los siguientes criterios que justifican la declaratoria de calle pública: la satisfacción del interés público; el mejoramiento en las condiciones de acceso y movilidad; la conveniencia por factor de conectividad vial.

Si la solicitud no cumple con los contenidos y fundamentos anteriormente descritos, será rechazada en su totalidad y la resolución respectiva será notificada por la Unidad Técnica de Gestión Vial al interesado.

Artículo 43-. Determinación de la Condición Demanial: a partir del recibo de la solicitud la Unidad Técnica de Gestión Vial con base en el estudio respectivo del



1 caso deberá determinar y documentar la condición demanial de la vía para la cual
2 se solicita la declaratoria de calle pública, incorporando los elementos probatorios
3 respecto a la totalidad de los siguientes elementos:

- 4 a) El dominio público de la totalidad de los terrenos que conforman la vía.
- 5 b) La titularidad pública de los terrenos incluyendo el deslinde con relación a
6 fincas de dominio privado colindantes.
- 7 c) La condición de libre tránsito que presenta la vía.
- 8 d) La declaratoria de necesidad y utilidad pública.
- 9 e) Las condiciones propuestas de cesión, compra o Expropiación

10 En caso de no existir estos documentos oficiales o elementos probatorios idóneos
11 que determinen la condición demanial de la vía, la solicitud será rechazada en su
12 totalidad y la resolución respectiva será notificada por la Unidad Técnica de Gestión
13 Vial al interesado o solicitante.

14 Artículo 44-. Estudio Previo. una vez cumplidas a satisfacción las actividades y
15 procesos descritos en los artículos anteriores, la Unidad Técnica de Gestión Vial
16 podrá proceder a realizar el estudio previo de la vía, el cual comprende:

- 17 a) Levantamiento en campo del trazado y longitud de la vía.
- 18 b) Levantamiento en campo del ancho del derecho de vía propuesto.
- 19 c) Determinación de componentes requeridos conforme las disposiciones del
20 presente reglamento (anchos mínimos de calzada, cordón y caño, franja verde y
21 acera).
- 22 d) Necesidades (mejoramiento, reconstrucción o ampliación).
- 23 e) Jerarquía potencial de la vía (clasificación).
- 24 f) Proyección de presupuesto según paquete estructural y acabado previsto.

25 Como resultado del estudio previo, la Unidad Técnica de Gestión Vial emitirá un
26 informe técnico con detalle del cumplimiento de los requisitos y disposiciones
27 establecidas en este Reglamento para la declaratoria de calle pública, el detalle del
28 levantamiento de campo y la recomendación correspondiente para el Concejo
29 Municipal.



Artículo 45-. Presentación al Concejo Municipal y aprobación. una vez cumplidas a satisfacción las actividades y procesos descritos en artículos anteriores, la UTGV presentará el caso ante el Concejo Municipal, comprendiendo:

- a) La presentación del expediente completo del caso para su conocimiento y estudio, incluyendo el estudio previo y las recomendaciones correspondientes.
- b) La solicitud del Acuerdo para la Declaratoria de Calle Pública.
- c) La solicitud de Acuerdo para la incorporación de la nueva vía en el Inventario Vial Cantonal actualizado, como parte de los procesos de delimitaciones sucesivas y de conformidad con la programación de actividades de gestión vial establecido por la Municipalidad.

Una vez recibido el Acuerdo del Concejo Municipal que establece la declaratoria de calle pública, la Unidad Técnica de Gestión Vial integrará la nueva calle dentro de la planificación quinquenal que corresponde.

CAPÍTULO TERCERO

PROCEDIMIENTO PARA LA REAPERTURA DE CALLES PÚBLICAS

Artículo 46-. Reapertura de calles públicas. De conformidad con el marco legal vigente y con las políticas municipales en materia de gestión vial, la Municipalidad de Río Cuarto ejecutará el proceso de reapertura de calles públicas aplicando las disposiciones del presente capítulo.

Artículo 47-. Presentación y recibo de la solicitud: comprende la presentación de la solicitud formal de re-apertura de calle pública. Ésta podrá ser presentada por un interesado particular o bien por cualquiera de los organismos municipales encargados de la gestión vial cantonal. Deberá ser presentada ante la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal para su debido estudio; esta Unidad abrirá el expediente administrativo correspondiente asignándole el número de oficio o número de caso que corresponda. La solicitud deberá comprender los siguientes datos:

- a) Datos y calidades del solicitante.
- b) Dirección y datos de contacto para notificaciones.
- c) Identificación de la vía objeto de declaratoria según nombre conocido o propuesto, longitud, ubicación geográfica en la hoja escala 1:50.000 del IGN o en



1 información oficial disponible en el Ministerio de Hacienda, en la Municipalidad o en
2 el Registro Público, e identificación de sectores o comunidades a las cuales da
3 acceso.

4 d) Estado físico de la vía incluyendo ancho probable del derecho de vía
5 potencial, tipo de superficie y existencia de infraestructura pública para conducción
6 y evacuación pluvial.

7 e) Testimonio bajo fe de juramento de al menos tres ciudadanos como testigos
8 que puedan indicar la existencia del camino o calle pública.

9 f) Documentos probatorios que demuestren la condición de calle pública, así
10 como del proceso de cierre del cual ha sido objeto. Esta información podrá derivarse
11 de los datos o información disponible en la cartografía oficial del Instituto Geográfico
12 Nacional, información del Ministerio de Hacienda, de la Municipalidad o del Registro
13 Público.

14 Artículo 48-. Estudio Previo. a partir del recibo de la solicitud la Unidad Técnica de
15 Gestión Vial procederá a realizar el estudio previo del caso, el cual comprende:

16 a) La solicitud del estudio y criterio sobre el caso ante el área de Catastro y
17 Valoración. Alternativamente, la Unidad Técnica de Gestión Vial podrá solicitar
18 similar criterio al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al Instituto Geográfico
19 Nacional o al Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.

20 b) La confirmación de la condición de calle pública para la vía objeto de estudio,
21 con fundamento en documentos o resoluciones oficiales.

22 c) La verificación en campo de los aspectos descritos en la solicitud.

23 Como resultado del estudio previo, la Unidad Técnica de Gestión Vial emitirá un
24 informe técnico dirigido a la Alcaldía Municipal con detalle del cumplimiento de los
25 requisitos y disposiciones establecidas en este Reglamento para la re-apertura de
26 calle pública. Si el estudio previo no logra determinar la condición de calle pública
27 de la vía o bien no logra determinar la condición de "cierre" reclamada por el
28 solicitante, la solicitud será rechazada en su totalidad y la resolución respectiva será
29 notificada por la Unidad Técnica de Gestión Vial al interesado. Si, por el contrario,
30 el estudio previo comprueba la condición de calle pública y la necesidad de re-
31 apertura, la Unidad Técnica de Gestión Vial remitirá el Informe Técnico a la Alcaldía



1 solicitando la Resolución Administrativa que establecen la Ley de Construcciones
2 N°833 y la Ley General de Caminos Públicos y sus Reformas N°5060.
3 Artículo 49-. Notificación. la Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de
4 Gestión Vial notificará al propietario del inmueble o a quién realizó el cierre o
5 estrechamiento de la vía, la Resolución Administrativa emitida por la Alcaldía
6 Municipal y que ordena la re-apertura, así como el plazo máximo para su
7 cumplimiento y la re-apertura. En caso de renuencia, la Administración estará
8 facultada para ejecutar la orden. Los gastos en los que incurra la Municipalidad por
9 esta situación serán objeto de cobro de conformidad con el marco legal vigente y
10 las tarifas o costos reglamentados al efecto por la Municipalidad. La Resolución que
11 emita la Administración, tendrá los Recursos Administrativos dentro de los tres días
12 siguientes a su notificación, sin que tal recurso impida la ejecutoriedad del acto
13 administrativo. La Administración se reserva la aplicación del Debido Proceso,
14 regulado mediante la Ley General de Administración Pública, artículos 308
15 siguientes y concordantes, como un instrumento de aplicación supletoria en
16 aquellos casos en los cuales la Administración por la complejidad del asunto así lo
17 requiera.

18 CAPÍTULO CUARTO

19 PROCEDIMIENTO PARA LA EJECUCIÓN DE NUEVOS PROYECTOS VIALES 20 DESARROLLADOS POR ENTES PÚBLICOS Y SU INCORPORACIÓN EN EL 21 INVENTARIO VIAL CANTONAL

22 Artículo 50-. Desarrollo de proyectos viales por parte de entes públicos e
23 incorporación en el Inventario Vial Cantonal. De conformidad con el marco legal
24 vigente y con las políticas municipales en materia de gestión vial, la Municipalidad
25 de Río Cuarto autorizará nuevos proyectos viales ejecutados por entes públicos.
26 Para su ejecución deberán cumplirse las disposiciones que establece el presente
27 capítulo.

28 Artículo 51-. Presentación del proyecto. comprende la presentación formal del
29 proyecto ante la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal para su debido estudio;
30 esta Unidad abrirá el expediente administrativo correspondiente asignándole el



número de oficio o número de caso que corresponda. La solicitud deberá comprender los siguientes datos:

- a) Datos y calidades del solicitante.
- b) Dirección y datos de contacto para notificaciones.
- c) Origen del proyecto.
- d) Descripción de la condición de interés público para el proyecto.
- e) Condiciones de acceso, conectividad y movilidad asociadas al proyecto.
- f) Beneficiarios del proyecto.
- g) Descripción detallada del proyecto: ubicación y especificaciones.
- h) Condición de uso y tenencia de los terrenos propuestos para el proyecto.

Artículo 52-. Valoración Técnica. La Unidad Técnica de Gestión Vial deberá realizar una valoración técnica y jurídica de los siguientes elementos del proyecto:

- a) La condición de interés público del proyecto.
- b) La jerarquía potencial de la vía.
- c) Las condiciones del derecho de vía mínimo según jerarquía propuesta.
- d) Las especificaciones técnicas para los diferentes elementos que conforman el derecho de vía (calzada, infraestructura pluvial, acera y franja verde).
- e) Las necesidades de mejoramiento, reconstrucción o ampliación.
- f) La aplicación de las disposiciones de los decretos ejecutivos N° 40137 y N° 38578.

Como resultado del estudio previo, la Unidad Técnica de Gestión Vial emitirá un informe técnico dirigido a la Junta Vial Cantonal para el aval respectivo del proyecto. El informe técnico de la Unidad Técnica de Gestión Vial y el oficio con el aval emitido por la Junta Vial, serán remitidos al Concejo Municipal para su conocimiento y resolución, solicitando además la autorización para la incorporación del proyecto en el Plan Vial, en el Plan Regulador o en el documento de planificación municipal que corresponda.

Artículo 53-. Presentación al Concejo Municipal y aprobación. una vez cumplidas a satisfacción las actividades y procesos descritos en los artículos anteriores, la Unidad Técnica de Gestión Vial presentará el caso ante el Concejo Municipal, comprendiendo:



- 1 a) La presentación del expediente completo para su conocimiento, estudio y
- 2 resolución.
- 3 b) El aval del proyecto emitido por la Alcaldía Municipal.
- 4 c) El aval del proyecto emitido por la Junta Vial Cantonal.
- 5 d) La solicitud de Acuerdo de aprobación del proyecto y de la autorización para
- 6 su incorporación en el Inventario Vial Cantonal actualizado.
- 7 Una vez recibido el Acuerdo del Concejo Municipal que establece la aprobación del
- 8 proyecto, la Unidad Técnica de Gestión Vial lo integrará dentro de la planificación
- 9 quinquenal que corresponde.

10 CAPÍTULO QUINTO

11 PROCEDIMIENTO PARA LA EJECUCIÓN DE NUEVOS PROYECTOS VIALES 12 DESARROLLADOS POR ENTES PRIVADOS Y SU INCORPORACIÓN EN EL 13 INVENTARIO VIAL CANTONAL

14 Artículo 54-. Proyectos viales desarrollados por entes privados y su incorporación
15 en el Inventario Vial Cantonal. De conformidad con el marco legal vigente y con las
16 políticas municipales en materia de gestión vial, la Municipalidad de Río Cuarto
17 autorizará nuevos proyectos viales ejecutados por entes privados, aplicando todas
18 las disposiciones establecidas en el presente capítulo.

19 Artículo 55-. Presentación del Proyecto. comprende la presentación formal del
20 proyecto ante la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal para su debido estudio;
21 esta Unidad abrirá el expediente administrativo correspondiente asignándole el
22 número de oficio o número de caso que corresponda. La solicitud deberá
23 comprender los siguientes datos:

- 24 a) Datos y calidades del solicitante.
- 25 b) Dirección y datos de contacto para notificaciones.
- 26 c) Origen del proyecto: Proyecto del Plan Regulador (Mapa Oficial o Renovación
- 27 Urbana), proceso de urbanización o de fraccionamiento urbanístico.
- 28 d) Descripción de la condición de interés público para el proyecto.
- 29 e) Condiciones de acceso, conectividad y movilidad asociadas al proyecto.
- 30 f) Beneficiarios del proyecto.
- 31 g) Descripción detallada del proyecto: ubicación y especificaciones.



h) Condición de uso y tenencia de los terrenos propuestos para el proyecto.

Artículo 56-. Revisión del Proyecto. comprende la revisión formal del proyecto por parte de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Esta Unidad abrirá el expediente administrativo correspondiente asignándole el número de oficio o número de caso que corresponda. El estudio deberá determinar:

a) La clasificación del tipo de vía proyectada.

b) Las especificaciones técnicas del proyecto.

c) La aprobación de anteproyecto por parte del INVU.

d) La aprobación de proyecto por parte del INVU y la Municipalidad.

e) El procedimiento de construcción y sus especificaciones: paquete estructural, acabado, infraestructura y equipamiento.

Artículo 57-. Entrega y Recepción. una vez construido el proyecto el interesado gestionará su entrega a la Municipalidad, previa ejecución de las siguientes actividades:

a) Inspección Municipal (Unidad Técnica de Gestión Vial).

b) Acuerdo del Concejo Municipal autorizando recepción de calles y áreas públicas

c) Recepción Municipal (Alcaldía)

Artículo 58-. Incorporación al Inventario Vial Cantonal. a partir de la aprobación del proyecto, de la recepción del espacio público y la infraestructura de la calle, la Municipalidad procederá a incorporarlo en el Inventario Vial Cantonal como parte de los procesos de delimitaciones sucesivas previstos en la Ley. A partir de esta incorporación la Municipalidad podrá realizar las intervenciones e inversiones que considere para la atención, conservación o mejoramiento de la vía.

CAPÍTULO SEXTO

RECEPCIÓN DE DONACIONES DE TERRENOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS CALLES PÚBLICAS

Artículo 59-. Donaciones de terrenos. Para el caso de iniciativas públicas o privadas de donación de terrenos o servidumbres para la constitución de nuevas calles públicas de la red vial cantonal, la Municipalidad aplicará las disposiciones establecidas en este capítulo.



Artículo 60-. Presentación de Propuestas. Las propuestas de donación podrán ser presentadas ante la Municipalidad por cualquier interesado, persona física o jurídica y deberá incluir la siguiente documentación:

a) Plano del camino o de la calle elaborado por un profesional en la materia que identifique la franja de terreno a donar, deslindado y que se encuentre libre para inscribir ante el Municipio.

b) Certificación registral y planos catastrados visados de las fincas colindantes.

c) Copia de cédula de identidad de la persona firmante de la solicitud. Certificación literal vigente emitida por Registro Nacional, en el caso de las personas jurídicas.

d) Declaración jurada de los interesados en la que manifiesten la finalidad publica que cumple la vía que desea abrir. En el caso de personas jurídicas deberá aportarse el Acuerdo de Asamblea de Socios mediante el cual se autorice al Representante legal para realizar el ofrecimiento y la donación.

e) Medios de contacto para recibir notificaciones.

f) En el caso que la donante sea parte de la Administración Pública o se encuentre regida por el Derecho Administrativo cumpliendo en todo momento con el principio de Legalidad. Deberán aportar, además de la documentación mencionada en este el documento que acredite el acuerdo del jerarca o de la junta directiva correspondiente, personería de la institución y copia del documento identificación de la persona representante legal.

g) Para el caso de donaciones de terreno dadas por propietarios privados para cumplir con el ancho mínimo del derecho de vía, el interesado sólo deberá presentar ante la Municipalidad para el respectivo visado el plano catastrado de la finca con indicación del retiro vial y la correspondiente corrección de linderos y cabida.

El ancho mínimo del terreno para ser destinado a Vía Pública de la Red Vial Cantonal será el que corresponda con la jerarquía que determine la UTGV y deberá cumplir con los parámetros de diseño establecidos en el presente Reglamento. El ancho mínimo del derecho de vía podrá ajustarse según las condiciones de conectividad vial con relación a vías públicas existentes, con fundamento en el



1 criterio que al efecto dictamine la Unidad Técnica de Gestión Vial, que avale la Junta
2 Vial Cantonal y que apruebe el Concejo Municipal.

3 Artículo 61-. Análisis de Propuestas. A partir del recibo de la solicitud la Unidad
4 Técnica de Gestión Vial realizará el análisis respectivo evaluando los siguientes
5 aspectos:

6 a) La condición de interés público del proyecto.

7 b) La jerarquía potencial de la vía.

8 c) Las condiciones del derecho de vía mínimo según jerarquía propuesta.

9 d) Las especificaciones técnicas para los diferentes elementos que conforman
10 el derecho de vía (calzada, infraestructura pluvial, acera y franja verde).

11 e) Las necesidades de mejoramiento, reconstrucción o ampliación.

12 f) La aplicación de las disposiciones de los decretos ejecutivos N° 40137 y N°
13 38578.

14 Como resultado del estudio previo, la Unidad Técnica de Gestión Vial emitirá un
15 informe técnico dirigido a la Junta Vial Cantonal para el aval respectivo del proyecto.

16 El informe técnico de la Unidad Técnica de Gestión Vial y el oficio con el aval emitido
17 por la Junta Vial, serán remitidos al Concejo Municipal para su conocimiento y
18 resolución, solicitando además la autorización para la incorporación del proyecto en
19 el Plan Vial, en el Plan Regulador o en el documento de planificación municipal que
20 corresponda.

21 Artículo 62-. Presentación al Concejo Municipal y aprobación. una vez cumplidas a
22 satisfacción las actividades y procesos descritos en los artículos anteriores, la
23 Unidad Técnica de Gestión Vial presentará el caso ante el Concejo Municipal,
24 comprendiendo:

25 a) La presentación del expediente completo para su conocimiento, estudio y
26 resolución.

27 b) El aval del proyecto emitido por la Junta Vial Cantonal.

28 c) La solicitud de Acuerdo de aprobación del proyecto de donación y de
29 autorización a la Alcaldía Municipal para la firma de la escritura de donación de los
30 terrenos.



Artículo 63- Inscripción registral de los terrenos objeto de donación. Una vez en firme el acuerdo del Concejo Municipal por medio del cual se reciben los terrenos objeto de donación y se autoriza a la Alcaldía Municipal a firmar la respectiva escritura de donación, el interesado deberá contratar los servicios de un Notario quien tendrá a cargo la generación de la escritura y la inscripción registral, previo visto bueno otorgado por la Dirección Jurídica de la Municipalidad. La inscripción registral de los terrenos a donar será requisito indispensable para la Unidad Técnica de Gestión Vial integre los terrenos como nueva vía pública dentro de la planificación quinquenal que corresponde, así como para su incorporación dentro del inventario vial cantonal, de conformidad con las disposiciones del presente reglamento.

TITULO SEXTO

TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO PRIMERO

PARADAS Y TERMINAL DE TRANSPORTE

Artículo 64-. Localización y diseño de paradas. El mapa de Vialidad establece para las zonas urbanas un distanciamiento no menos a los 300m entre una y otra parada de transporte público modalidad autobús, y de 800m fuera de las zonas urbanas. Cada parada o estación deberá estar habilitada por medio de una bahía que permita el estacionamiento temporal de las unidades sin interrumpir el tránsito en el resto de la vía; asimismo, deberá contar con escampaderos para los usuarios y cumplir con las especificaciones de la Ley N°7600.

Artículo 65-. Localización y diseño de terminales. El Mapa de Vialidad establece la ubicación propuesta para la Terminal Transporte. Tiene como fin planificar los espacios necesarios para la concentración de las rutas de transporte público incluyendo autobuses y taxis, la provisión de espacios para tránsito peatonal y espacios para actividad comercial y de servicios.

Artículo 66-. Diseño: La terminal se conceptúa no solamente como el sitio de abordaje del transporte público, sino como núcleo incentivador del desarrollo de actividades urbanas en las zonas de su ubicación. Por lo anterior, su diseño debe buscar la formación de un centro urbano polifuncional de alta densidad y con



posibilidades de su futuro crecimiento, buscando la compatibilidad con actividades comerciales y de servicios.

Artículo 67-. Componentes de las terminales. La terminal debe contar con las siguientes facilidades mínimas, previendo su ampliación futura para lograr la polifuncionalidad mencionada en el artículo anterior:

a) Área para estacionamiento y maniobras de las unidades de transporte público de acuerdo con el volumen esperado de servicio.

b) Áreas de andenes o aceras para abordaje de acuerdo con la cantidad estimada de pasajeros.

c) Área de espera para los pasajeros con la ubicación de servicios mínimos (Información, servicios sanitarios, bancas, venta de tiquetes, teléfonos, etc.) de acuerdo con el tipo de terminales.

d) Área para llegada y salida de taxis

e) Área destinada al comercio

f) Área para autoridades y seguridad de los usuarios

g) Área de estacionamiento para vehículos privados

TITULO SÉPTIMO

NORMAS FINALES

Artículo 68-. Inclusión en Planes de Desarrollo, Conservación y Seguridad Vial Cantonal: La Municipalidad deberá realizar los estudios técnicos, presupuestación y planes de ejecución de las nuevas vías públicas propuestas. Las propuestas de mejora y potenciación a la red vial nacional deberán de ser coordinadas con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), ya sea por medio de convenios, propuestas de cooperación, cartas de entendimiento o similares. La municipalidad deberá sistematizar la información correspondiente al inventario de vialidad, utilizando el sistema de información geográfica municipal, para dar seguimiento y establecer prioridades de intervención, según la información actualizada y generada en primera instancia para la redacción de este reglamento.

Artículo 69-. Ejecución de recursos económicos y financiamiento para la atención de la red vial cantonal.



1 La ejecución de recursos económicos y el financiamiento que requiera la gestión
2 vial en el cantón de Río Cuarto deberá cumplir con las siguientes disposiciones:

3 a) La Municipalidad podrá destinar los recursos económicos recibidos por la
4 aplicación de la Ley N°8114 en la atención de todas las vías y calles públicas que
5 hayan sido debidamente incorporadas en el Inventario Vial Cantonal.

6 b) Los recursos económicos derivados de otras fuentes diferentes a la Ley
7 N°8114 podrán utilizarse en la atención de otras calles públicas no inventariadas,
8 siempre y cuando la Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial
9 determine previamente la condición pública de la vía conforme con el presente
10 reglamento e integre estas inversiones dentro de la planificación presupuestaria
11 municipal.

12 c) De conformidad con lo establecido en las leyes N°5060, N°7794 y N°9329,
13 queda facultada para firmar convenios de cooperación bilateral o multilateral para
14 financiar las obras de gestión de la red vial cantonal.

15 d) La Municipalidad podrá suscribir empréstitos o fideicomisos de corto,
16 mediano o largo plazo, cuyas obligaciones financieras podrán ser atendidas
17 mediante los recursos anualmente recibidos a partir de la aplicación de la Ley
18 N°8114. La ejecución de las partidas presupuestarias obtenidas por medio de dichos
19 convenios, así como los pagos financieros correspondientes a empréstitos o
20 fideicomisos, deberá ser aprobados por la Contraloría General de la República como
21 parte de la ejecución presupuestaria municipal.

22 Artículo 70-. Seguridad Vial. Para todos los proyectos viales que se ejecuten en el
23 cantón, la Municipalidad de Río Cuarto por medio de la Unidad Técnica de Gestión
24 Vial deberá garantizar tanto en el diseño como en la construcción, conservación o
25 mejoramiento de calles públicas, la incorporación de todos los elementos y
26 dispositivos de seguridad vial establecidos en la legislación vigente, incluyendo la
27 señalización horizontal y vertical y para todas las flotas de tránsito vehicular, vías
28 de tránsito peatonal y ciclo vías.

29 Artículo 71-. Reductores de Velocidad. Es todo aquel dispositivo instalado en las
30 vías públicas, cumpliendo normas técnicas de diseño geométrico, disposición,
31 ubicación y capacidad estructural, cuyo objetivo es obligar a los conductores a



1 respetar los límites de velocidad establecidos en las vías públicas y, de esta forma,
2 minimizar el riesgo de los peatones y conductores. Dentro de la red vial cantonal el
3 diseño, construcción, instalación y/o eliminación de reductores de velocidad se
4 realizará de conformidad con los procedimientos establecidos en el Decreto
5 Ejecutivo N° 40601 -MOPT o sus reformas y por medio de la Unidad Técnica de
6 Gestión Vial. Su construcción, instalación o demolición deberá ser aprobada por la
7 Junta Vial Cantonal.

8 Artículo 72-. Publicidad y Rotulación Comercial. Dentro del plazo de catorce meses
9 calendario contado a partir de la entrada en vigor del presente reglamento, la
10 Municipalidad emitirá el Reglamento de publicidad y rotulación comercial cantonal,
11 el cual deberá establecer los parámetros para el diseño, ubicación y homologación
12 de rotulación comercial en todo el Cantón, incluyendo aquella que se localice dentro
13 o en colindancia con el derecho de vía de las calles públicas, así como la rotulación
14 que pueda colocarse adosada a las fachadas de las edificaciones, estableciendo
15 así los requisitos técnicos necesarios para un mejoramiento progresivo del paisaje
16 en los espacios públicos.

17 Artículo 73-. Mantenimiento y Limpieza. De conformidad con lo establecido en los
18 artículos 20 y 21 de la Ley General de Caminos Públicos N°5060, todo propietario
19 de predios dentro del Cantón estará obligado a:

- 20 a) Recibir y dejar discurrir dentro de sus predios, las aguas de los caminos
21 cuando así lo determine el desnivel del terreno.
- 22 b) Mantener estos desagües limpios, en perfecto estado de servicio y libres de
23 obstáculos.
- 24 c) Mantener limpios de toda vegetación dañina los caminos, rondas y
25 paredones.
- 26 d) Recortar las ramas de los árboles que den sombra a los caminos públicos.
- 27 e) Descuajar las cercas cada año, en las épocas apropiadas.

28 Todo lo anterior a requerimiento de la Municipalidad y aplicando los parámetros que
29 la Unidad Técnica de Gestión Vial establezca para cada caso particular. Para la
30 implementación de las labores descritas en este artículo la Municipalidad coordinará
31 con el Ministerio de Agricultura las medidas de protección de los caminos en los



1 proyectos de nuevos trazados o en los trabajos de conservación de los existentes,
2 en las regiones donde los mismos puedan provocar o intensificar la erosión o
3 desviar el desagüe natural de los campos.

4 Artículo 74-. Accesos. La Unidad Técnica de Gestión Vial, en concordancia con la
5 normativa vigente en materia de construcciones, establecerá las especificaciones y
6 parámetros técnicos para el diseño y construcción de accesos desde la calle pública
7 hacia los predios de dominio privado, con el fin de mantener la correcta relación de
8 niveles, la homologación de los parámetros constructivos según las cargas
9 previstas, así como los espacios y el diseño para los diferentes elementos que
10 constituyen el derecho de vía. Para el caso de la infraestructura de conducción
11 pluvial, la Municipalidad solicitará como mínimo la colocación de alcantarillas con
12 diámetro no menor a las 18", siendo excepción aquellos casos especiales que sean
13 técnicamente justificados por el interesado, técnicamente avalados por la Unidad
14 Técnica de Gestión Vial y aprobados por la Junta Vial Cantonal.

15 Artículo 75-. Carácter e interpretación de las normas. La Municipalidad denegará la
16 aprobación a aquellos planes o proyectos que no cumplan las disposiciones del
17 presente reglamento. En el caso de discrepancias entre los parámetros cuantitativos
18 o especificaciones técnicas del presente reglamento y otra disposición
19 reglamentaria, prevalecerá lo establecido en el presente Reglamento.

20 Artículo 76-. Derogaciones. El presente Reglamento deroga el "Reglamento sobre
21 el procedimiento para recibir, declarar, aceptar vías públicas ante donación y la
22 reapertura ante el estrechamiento y cierres de calles y caminos en el cantón de Río
23 Cuarto" del 16 de octubre de 2020

24 Artículo 77-. Normas Supletorias. Para la regulación de aspectos o condiciones
25 específicas no contempladas en el presente Reglamento, la Municipalidad aplicará
26 de manera supletoria los decretos del Poder Ejecutivo vigentes que permitan
27 resolver el caso particular.

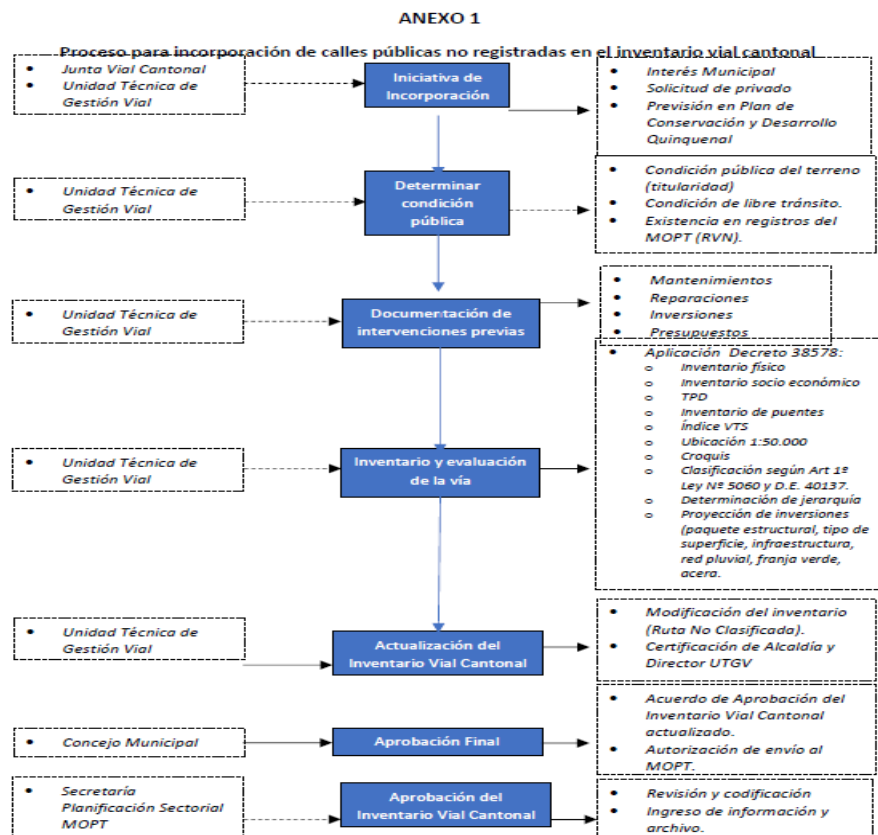
28 Artículo 78-. Vigencia. El presente reglamento entra en vigencia a partir de su
29 publicación en el diario Oficial La Gaceta.



Transitorio I. La Municipalidad de Río Cuarto, dentro del plazo de un año calendario contado a partir de la entrada en vigor del presente reglamento, implementará el Sistema de Gestión Vial Municipal, como mecanismo para la planificación, ejecución, monitoreo y auditoría de la gestión vial cantonal, así como para la planificación económico – financiera que requiere la atención de la red vial cantonal. Este sistema deberá ser propuesto por la Unidad Técnica de Gestión Vial, avalado por la Junta Vial Cantonal y aprobado por el Concejo Municipal de Río Cuarto.

Transitorio II. Los proyectos de obras viales iniciados dentro del plazo de un año previo a la entrada en vigor del presente reglamento, podrán concluirse aplicando la normativa urbanística y constructiva con la cual fueron aprobados.

Transitorio III. La Municipalidad de Río Cuarto, dentro del plazo de catorce meses calendario contados a partir de la entrada en vigor del presente reglamento, emitirá el “Modelo Tarifario para el Mantenimiento y Aseo de las vías de la Red Vial Cantonal”.



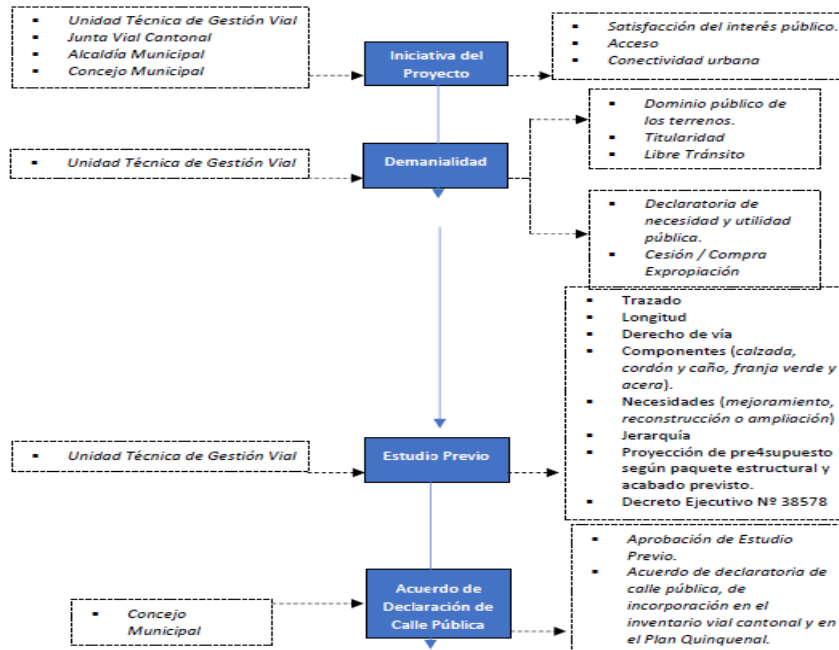


Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.47

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto, octubre 2021.

ANEXO 2

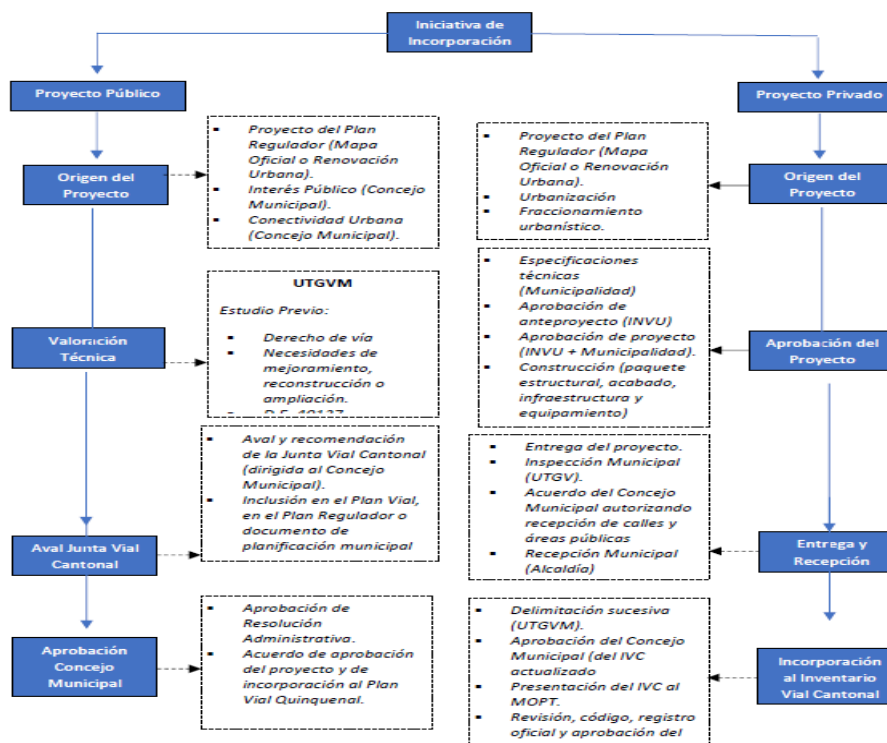
Proceso para la declaratoria de calles públicas

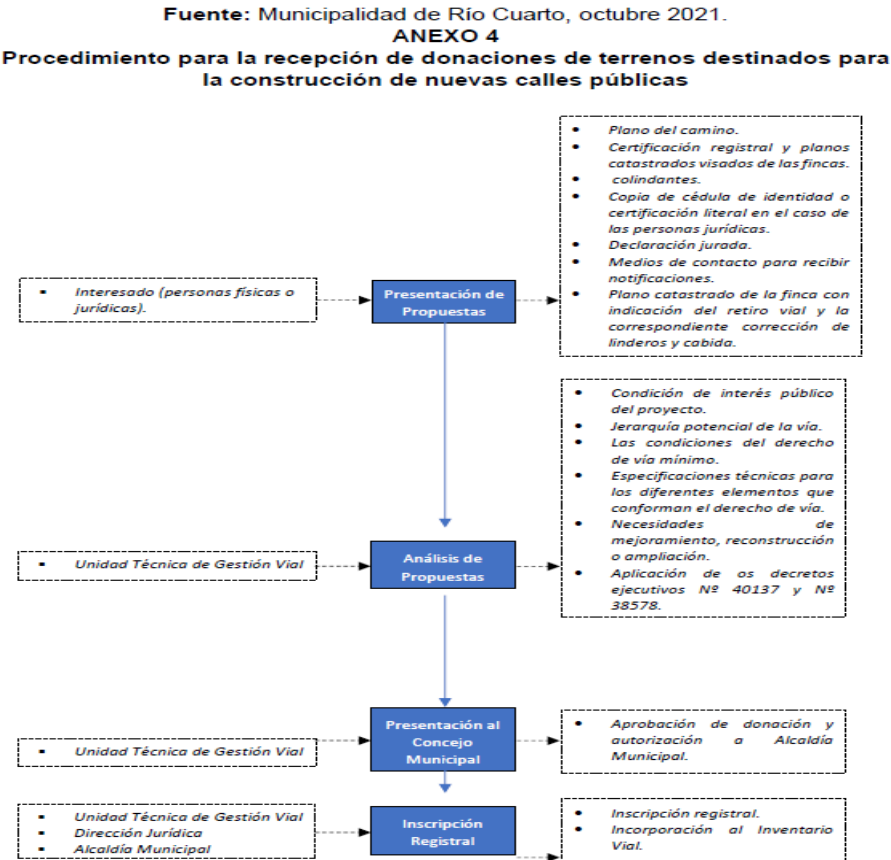


Fuente: Municipalidad de Río Cuarto, octubre 2021.

ANEXO 3

Procedimiento para la ejecución de nuevos proyectos viales desarrollados por entes público o privados y su incorporación en el Inventario Vial Cantonal





Fuente: Municipalidad de Río Cuarto, octubre 2021.

Rige a partir de su publicación.

POR TANTO

La Comisión Asuntos Jurídicos de manera unánime con tres votos a favor, acuerda recomendar al Concejo Municipal lo siguiente:

1. Aprobar el texto del “Reglamento de Vialidad y Transporte”.
2. Adicionalmente, que se autorice a la Administración la respectiva publicación de dicho proyecto de reglamento en el diario oficial La Gaceta para su consulta pública no vinculante por un plazo de diez días de acuerdo con el artículo 43 del Código Municipal. De manera tal que una vez transcurrido el plazo de consulta de haber observaciones se someta a valoración de esta Comisión permanente. De lo contrario, autorizar a la administración la respectiva publicación de ese cuerpo normativo en el diario oficial la Gaceta.
3. Solicitar a la administración que realice la convocatoria a sesión extraordinaria para ver este cuerpo normativo por parte del Honorable Concejo Municipal de Río Cuarto el próximo jueves 24 de febrero del 2022 a las 18:00 p.m. Al ser las 20:30 horas del martes 22 de febrero del año 2022, se levanta la sesión



1 Daniel Vargas Jara, Ivania Marcela Bolaños Alfaro y Natalie Mc Reynolds Medina.

2

3 La Presidenta Municipal Marcela Bolaños solicita la dispensa de lectura del
4 Dictamen 027-2022 de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad de Río
5 Cuarto. –

6 **ACUERDO N° 02.**

7 Aprobar la dispensa de lectura del Dictamen 027-2022 de la Comisión de Asuntos
8 Jurídicos de la Municipalidad de Río Cuarto. **ACUERDO TOMADO POR**
9 **UNÁNIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE APROBADO. –**

10 **ACUERDO N° 03.**

11 Dar por recibido el Dictamen 027-2022 de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la
12 Municipalidad de Río Cuarto. **ACUERDO TOMADO POR UNÁNIMIDAD Y**
13 **DEFINITIVAMENTE APROBADO. –**

14 **NOTA:** Al ser las 18:10 horas se conecta el Regidor Luis Fernando Cruz, por lo que
15 se conecta antes de los 15 minutos y prosigue con las votaciones siguientes como
16 miembro propietario. –

17 El Alcalde Municipal José Miguel Jiménez manifiesta que, es un tema importante
18 para la vialidad del cantón, que es el Reglamento de Vialidad y Transportes, les
19 acompaña los señores Mauricio Méndez y el señor José María Miloro, que han
20 fungido como consultores en este tema, por lo que les cede la palabra para que
21 hagan la exposición del tema. Antes de cederles la palabra quiere agradecer de
22 antemano la disposición a los funcionarios de la municipalidad, porque el trabajo
23 que se ha hecho con respecto a esto, da gusto, no cree que muchas
24 municipalidades del país tengan un análisis tan consensuado de las situaciones en
25 las que pueda incurrir la municipalidad, incurrir en la palabra positiva, para tener
26 salvados todos los escenarios, todas las posibles situaciones que se puedan dar,
27 para eso es que hoy presentan este reglamento, entenderán que se tenía uno muy
28 rápido que se había sacado, porque evidentemente lo requerían, pero este tiene
29 una mayor amplitud, además que tiene dos características importantes y es que
30 tiene normas y además procedimiento, da mucha fluidez en el trabajo de la



administración, agradece la seriedad, el compromiso y la disposición de los consultores. –

El señor Luis Mauricio Méndez Zeledón Asesor Externo de Ordenamiento Territorial y Planificación Urbana, hace la siguiente exposición:

Municipalidad de Río Cuarto

Contratación Directa N°2021CD-000011-0028202161

“Servicio de asesoría legal y técnica según demanda para las áreas de control urbano, catastro, valoración y gestión vial municipal”

REQUERIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS SOBRE INCORPORACIÓN DE CALLES PÚBLICAS A LA RED VIAL CANTONAL DE LA MUNICIPALIDAD DE RÍO CUARTO

- ☐ Antecedentes
- ☐ Objetivos y Alcances
- ☐ Limitantes del Informe
- ☐ Metodología
- ☐ Marco Legal Vinculante
- ☐ Sobre la Red Vial Cantonal de Río Cuarto
- ☐ Sobre el Inventario Vial Cantonal
- ☐ Aspectos Económico – Financieros de la Gestión Vial
- ☐ Atención de Casos Especiales
- ☐ Propuesta de Reglamento de Vialidad
- ☐ Conclusiones y Recomendaciones



OBJETIVOS

General “Establecer los procedimientos administrativos necesarios para la óptima gestión de la red vial en el Cantón de Río Cuarto .”

Específicos

- 1) Identificar y describir los diferentes procesos que involucra la atención y administración de la red vial cantonal.
- 2) Identificar el marco legal que regula los diferentes procesos que comprende la gestión vial cantonal
- 3) Identificar fuentes alternativas de financiamiento para la administración de las calles públicas de la red cantonal.
- 4) Proponer un modelo de gestión vial que garantice la atención del 100% de la red cantonal a partir de la planificación y ejecución de acciones de corto mediano y largo plazo.



METODOLOGÍA

Recolección de Información:

- Investigación bibliográfica, recopilación y análisis de estudios previos, diagnósticos situacionales, estadísticas oficiales, mapas temáticos.
- Trabajo de campo: verificación de datos y de casos concretos en sitio.
- Sesiones de Trabajo: reuniones con los técnicos municipales encargados y con la Alcaldía Municipal para la discusión de problemática y de casos concretos.

Fases:

- Planificación del Estudio.
- Recopilación de Datos
- Análisis de Datos
- Propuestas



MARCO LEGAL

Leyes

- Ley General de Caminos Públicos N°5060
- Ley N°7794 Código Municipal
- Ley N°8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias
- Ley para Asegurar el Giro Oportuno de Recursos Aprobados en Leyes de Presupuestos de la República destinados a Garantizar la máxima Eficiencia de Inversión Pública en Reconstrucción y Conservación de la Red Vial Costarricense N°8603
- Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal N°9329
- Ley de Movilidad y Seguridad Ciclistica N°9660
- Ley de Movilidad Peatonal N°9676
- Ley para apoyar al contribuyente local, y reforzar la gestión financiera de las municipalidades, ante la emergencia nacional por la pandemia del covid19 N°9848





MARCO LEGAL

Decretos del Poder Ejecutivo

- N°29643 Reglamento a la Ley 8114.
- N°37016. Reglamento al artículo 6° de la Ley N° 8114
- N°37908-MOPT. Reforma al Reglamento sobre el manejo, normalización y responsabilidad para la inversión pública en la red vial cantonal y el Plan Nacional de Seguridad Vial
- N°38578 Manual de Especificaciones Técnicas para Realizar el Inventario y Evaluación de la RVC
- N°40137. Reglamento a la Ley 9329.
- N°40138 Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114
- N°40139 Oficialización de la Norma Técnica para el Desarrollo y la Conservación de la Red Vial Cantonal
- N°40914 Reforma del Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114



MARCO LEGAL

Jurisprudencia Administrativa

- Dictamen C-135-2003
- Dictamen C-172-2012
- Dictamen C-066-2017
- Dictamen C-287-2017
- Dictamen C-161-2018
- Dictamen C-248-2018
- Dictamen C-011-2019
- Dictamen C-212-2019
- Dictamen C-306-2019
- Dictamen C-253-2020
- Dictamen C-020-2021
- Dictamen C-196-2021
- Dictamen C-231-2021



MARCO LEGAL

Jurisprudencia Contencioso – Administrativa

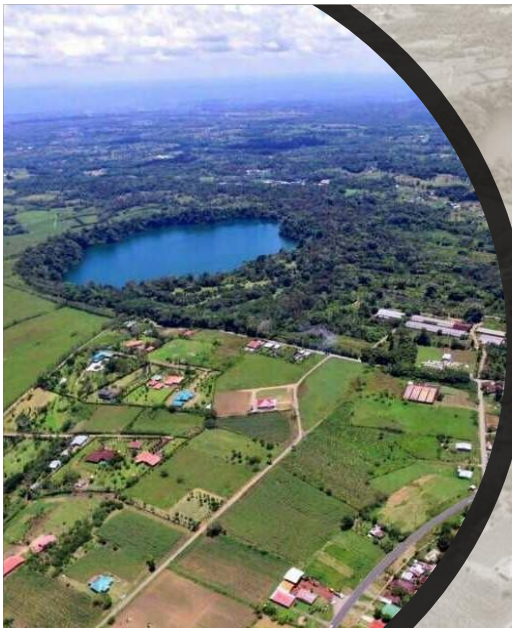
- Resolución N° 00333 – 2011 del Tribunal Contencioso Administrativo Sección III, en condición de Jerarca Impropio.
- Resolución N° 00141 – 2020 del Tribunal Contencioso Administrativo Sección I.
- Resolución N° 00168 – 2016 del Tribunal Contencioso Administrativo Sección III, en condición de Jerarca Impropio.



MARCO LEGAL

Concejo Municipal y Contraloría General de la República

- Concejo Municipal de Río Cuarto del 12 de octubre de 2020. **Reglamento del procedimiento para recibir, declarar, aceptar vías públicas ante donación y la reapertura ante el estrechamiento y cierres de calles y caminos en el cantón de Río Cuarto.**
- DFOE-DL-0623, de fecha 22 de abril, 2020. División de Fiscalización Operativa y Evaluativa Área de Fiscalización de Servicios para el Desarrollo Local: correspondiente a la emisión de criterio sobre el **uso de los recursos que perciben las municipalidades**, provenientes del Impuesto Único a los Combustibles, establecidos en la leyes N° 8114 y N° 9329.



ANÁLISIS DEL DICTAMEN

Aspectos relativos al Inventario Vial Cantonal:
La Junta Vial y la Unidad Técnica de Gestión Vial Cantonal.
El Plan de Conservación y Desarrollo Quinquenal.
Incorporación de calles públicas existentes no registradas.
Incorporación de calles nuevas (*proyectos*)
Proceso de declaratoria de calles públicas.

Aspectos económico-financieros de la gestión vial:
Recursos económicos para la atención de la red vial cantonal.
Uso de los recursos económicos de la Ley N°8114.
Financiamiento y créditos para la atención de la red vial cantonal.

Aspectos relativos a casos especiales:
Existencia de derechos adquiridos (por referencia).
Calles existentes e inventariadas con derecho de vía menor.
Fraccionamiento por servidumbre y transformación.
Diseño y atención de corredores turísticos o vías de acceso.



PROPUESTA REGLAMENTO DE VIALIDAD

TÍTULO I: NORMAS GENERALES.

Capítulo Primero Marco Legal

- Artículo 1-. Marco Normativo
- Artículo 2-. Fines
- Artículo 3-. Objetivos



TÍTULO II: SISTEMA ADMINISTRATIVO

Capítulo Primero : Organismos Encargados de la Planificación y la Gestión Vial Cantonal

- Artículo 6-. Instancias encargadas de la gestión vial cantonal
- Artículo 7-. Funciones del Concejo Municipal en la Gestión Vial Cantonal
- Artículo 8-. Funciones de la Junta Vial Cantonal
- Artículo 9-. Funciones de la Unidad Técnica de Gestión Vial



TÍTULO III: JERARQUIZACIÓN DE VÍAS.

Capítulo Primero Clasificación de Caminos Públicos

- Artículo 10-. Clasificación
- Artículo 11-. Red Vial Nacional
- Artículo 12-. Red Vial Cantonal
- Artículo 13-. Calles que integran el Inventario Vial
- Artículo 14-. Jerarquización de la Red Vial Cantonal
- Artículo 15-. Vías Jerarquía A.
- Artículo 16-. Vías Jerarquía B.
- Artículo 17-. Vías Jerarquía C
- Artículo 18-. Vías Especiales
- Artículo 19-. Modificación/actualización de Jerarquía
- Artículo 20-. Componentes de las Vías Públicas
- Artículo 21-. Diseño de Vías
- Artículo 22-. Los parámetros de diseño geométrico
- Artículo 23-. Retiro Vial en Fraccionamientos



TÍTULO IV: DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

Capítulo Primero: Diseño y Construcción de CP

- Artículo 24-. Especificaciones técnicas mínimas
- Artículo 25-. Construcción o Intervención de Vías
- Artículo 26-. Situaciones Pre-existentes

Capítulo Segundo: Gestión de Puentes

- Artículo 27-. Puentes.
- Artículo 28-. Diseño, construcción y mantenimiento

Capítulo Terce4r: Nuevos Proyectos Viales

- Artículo 29-. Desarrollo de la nueva vialidad pública
- Artículo 30-. Desarrollo de la nueva vialidad pública





TÍTULO V: PROCEDIMIENTOS

Capítulo Primero: Incorporación de calles públicas existentes no inventariadas

- Artículo 31 -. Proceso de Incorporación
- Artículo 32 -. Gestión de Oficio o Solicitud
- Artículo 33 -. Condición de Calle Pública
- Artículo 34 -. Documentación de intervenciones previas
- Artículo 35 -. Inventariado de la Vía
- Artículo 36 -. Actualización del Inventario
- Artículo 37 -. Presentación al Concejo Municipal
- Artículo 38 -. Presentación al MOPT



Capítulo Segundo: Declaratoria de Nuevas Calles Públicas

- Artículo 39 -. Declaratoria de nuevas calles públicas
- Artículo 40 -. Declaratoria de Interés Cantonal
- Artículo 41 -. Anteproyecto
- Artículo 42 -. Presentación de Solicitud
- Artículo 43 -. Determinación de la Condición Demanial
- Artículo 44 -. Estudio Previo
- Artículo 45 -. Presentación al Concejo Municipal y aprobación

Capítulo Tercero: Reapertura de Calles Públicas

- Artículo 46 -. Reapertura de calles públicas
- Artículo 47 -. Presentación y recibo de la solicitud
- Artículo 48 -. Estudio Previo
- Artículo 49 -. Notificación



Capítulo Cuarto: Nuevos Proyectos Viales Públicos

- Artículo 50 -. Desarrollo de proyectos viales por parte de entes públicos e incorporación en el Inventario Vial Cantonal
- Artículo 51 -. Presentación del proyecto
- Artículo 52 -. Valoración Técnica
- Artículo 53 -. Presentación al Concejo Municipal y aprobación

Capítulo Quinto: Nuevos Proyectos Viales Privados

- Artículo 54 -. Proyectos viales desarrollados por entes privados y su incorporación en el Inventario Vial Cantonal.
- Artículo 55 -. Presentación del Proyecto
- Artículo 56 -. Revisión del Proyecto
- Artículo 57 -. Entrega y Recepción
- Artículo 58 -. Incorporación al Inventario Vial Cantonal



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10



Capítulo Sexto: Recepción de Donaciones de Terrenos para Nuevas Calles Públicas

- Artículo 59-. Donaciones de terrenos
- Artículo 60-. Presentación de Propuestas
- Artículo 61-. Análisis de Propuestas
- Artículo 62-. Presentación al Concejo Municipal y aprobación
- Artículo 63- Inscripción registral de los terrenos objeto de donación

11
12
13
14
15
16
17
18
19
20



TÍTULO VI: TRANSPORTE PÚBLICO

Capítulo Primero: Paradas y Terminal de Transporte

- Artículo 64 -. Localización y diseño de paradas
- Artículo 65 -. Localización y diseño de terminales
- Artículo 66 -. Diseño
- Artículo 67 -. Componentes de las terminales

21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31



TÍTULO VII: NORMAS FINALES

Artículo 68-. Inclusión en Planes de Desarrollo, Conservación y Seguridad Vial Cantonal

Artículo 69-. Ejecución de recursos económicos y financiamiento para la atención de la red vial cantonal

Artículo 70-. Seguridad Vial

Artículo 71-. Reductores de Velocidad.

Artículo 72-. Publicidad y Rotulación Comercial

Artículo 73-. Mantenimiento y Limpieza

Artículo 74-. Accesos

Artículo 75-. Carácter e interpretación de las normas

Artículo 76-. Derogaciones

Artículo 77-. Normas Supletorias

Artículo 78-. Vigencia



TRANSITORIOS

Transitorio I. La Municipalidad de Río Cuarto, dentro del plazo de un año calendario contado a partir de la entrada en vigor del presente reglamento, implementará el **Sistema de Gestión Vial Municipal**, como mecanismo para la planificación, ejecución, monitoreo y auditoría de la gestión vial cantonal, así como para la planificación económico – financiera que requiere la atención de la red vial cantonal. Este sistema deberá ser propuesto por la Unidad Técnica de Gestión Vial, avalado por la Junta Vial Cantonal y aprobado por el Concejo Municipal de Río Cuarto.

Transitorio II. Los proyectos de obras viales iniciados dentro del plazo de un año previo a la entrada en vigor del presente reglamento, podrán concluirse aplicando la normativa urbanística y constructiva con la cual fueron aprobados.

Transitorio III. La Municipalidad de Río Cuarto, dentro del plazo de catorce meses calendario contados a partir de la entrada en vigor del presente reglamento, emitirá el **"Modelo Tarifario para el Mantenimiento y Aseo de las vías de la Red Vial Cantonal"**.

MUCHAS GRACIAS

Msc. José María Gutiérrez Miloro
Aspectos Jurídicos, Estratégicos, Recursos Hídricos
y Cambio Climático

Lic. Luis Mauricio Méndez Zeledón
Ordenamiento Territorial y Planificación Urbana

La Presidenta Municipal Marcela Bolaños manifiesta que, toda vez que ya fueron evacuadas todas las dudas, se da el tema suficientemente discutido, por lo que procede por la votación. --

CONSIDERANDO:

1) Que en oficio OF-AL-074-2022 firmado por el Alcalde Municipal José Miguel Jiménez, hace convocatoria y envía documentación soporte para la Sesión Extraordinaria N°134. --

2) Que el Concejo Municipal de Río Cuarto, según Sesión Ordinaria N° 131-2022, de manera virtual con la plataforma meet-google, celebrada el 14 de febrero del 2022, mediante artículo III, Acuerdo N° 03, acordó de manera unánime y en firme, Trasladar a la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad



de Río Cuarto, la propuesta del “Reglamento de Vialidad y Transporte”, para su estudio, recomendación y dictamen, por lo que se les otorgo un plazo de hasta 10 días hábiles. –

3) Que el martes 22 de febrero del año 2022, sesionó la comisión ordinaria de Asuntos Jurídicos de la Municipalidad de Río Cuarto y acordó de manera unánime lo siguiente: 1. Aprobar el texto del “Reglamento de Vialidad y Transporte”. 2. Adicionalmente, que se autorice a la Administración la respectiva publicación de dicho proyecto de reglamento en el diario oficial La Gaceta para su consulta pública no vinculante por un plazo de diez días de acuerdo con el artículo 43 del Código Municipal. De manera tal que una vez transcurrido el plazo de consulta de haber observaciones se someta a valoración de esta Comisión permanente. De lo contrario, autorizar a la administración la respectiva publicación de ese cuerpo normativo en el diario oficial la Gaceta. --

ACUERDO N° 04.

1. Aprobar el texto del “Reglamento de Vialidad y Transporte”. 2. Adicionalmente, que se autorice a la Administración la respectiva publicación de dicho proyecto de reglamento en el diario oficial La Gaceta para su consulta pública no vinculante por un plazo de diez días de acuerdo con el artículo 43 del Código Municipal. De manera tal que una vez transcurrido el plazo de consulta de haber observaciones se someta a valoración de esta Comisión permanente. De lo contrario, autorizar a la administración la respectiva publicación de ese cuerpo normativo en el diario oficial la Gaceta. **ACUERDO TOMADO POR UNÁNIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE APROBADO. --**

ARTICULO III. —

DICTAMEN 002-2022 DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS JURÍDICOS (PLAN VIAL QUINQUENAL DE CONSERVACIÓN Y DESARROLLO 2022-2026).

DICTAMEN 002-2022 DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS DE LA MUNICIPALIDAD DE RÍO CUARTO. --



1 Al ser las 15:00 horas del viernes 18 de febrero del 2022, sesionó la Comisión de
2 Obras Públicas de la Municipalidad de Río Cuarto, estando presentes las siguientes
3 personas:

Nombre	Puesto
Luis Fernando Cruz Alvarado	Regidor Coordinador
Ivania Marcela Bolaños Alfaro	Regidora Subordinadora
Daniel Vargas Jara	Regidor
Mario Jiménez Bogantes	Encargado UTGV a.i.

10 Comprobado el quorum, y luego de haber sido aprobado el orden del día que tuvo
11 como punto de discusión el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo
12 2022-2026 de la Municipalidad de Río Cuarto, trasladado a esta Comisión mediante
13 acuerdo aprobado en forma definitiva por el Concejo Municipal de Río Cuarto, en
14 Sesión Extraordinaria Ordinaria N°126-2022, de manera virtual con la plataforma
15 meet-google, celebrada el 20 de enero del 2022, mediante artículo II, Acuerdo N°02,
16 el cual indica textualmente: Trasladar a la Comisión Permanente de Obras Públicas,
17 el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) 2022-2026,
18 presentado por la Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad de Río Cuarto.
19 Se da un plazo de 15 días hábiles para su respectivo análisis, recomendación y
20 emitan dictamen. ACUERDO TOMADO POR UNANIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE
21 APROBADO.”

22 RESULTANDO:

23 1. Que el 10 de octubre del año 2020, la Municipalidad de Río Cuarto fue
24 seleccionada por la Unidad Ejecutora de Coordinación del departamento de División
25 de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para la
26 formulación del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD),
27 recibiendo asistencia técnica en esta capacitación que se encuentra dentro del
28 Programa Red Vial Cantonal II MOPT/BID.



2. Que el Concejo Municipal de Río Cuarto en sesión ordinaria celebrada el 16 de noviembre, mediante Artículo N° VI, Acuerdo N°05, Acta 38-2020 y por medio del oficio OF-CM-107-2020 notifica el acuerdo: “autorizar al alcalde municipal José Miguel Jiménez para que se incorpore la Municipalidad de Río Cuarto y designe a los participantes a la capacitación técnica para la formulación de Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo (PVQCD), toda vez que esta capacitación técnica se encuentra enmarcada dentro del Programa Red Vial Cantonal II MOPT/BID.”

3. Que el 18 de marzo inició el Programa Modular de Acciones Educativas para la formulación y gestión de los Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo, con el Ing. Mario Jiménez Bogantes, Encargado UTGV a.i. y el Lic. Pablo Solano Lazo, Promotor Social UTGV a.i. como funcionarios municipales responsables de desarrollar el PVQCD 2022-2026.

4. Que, en sesión ordinaria del Concejo Municipal con fecha del 09 de agosto de 2021, la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal presentó el desarrollo actual del Programa PVQCD 2022-2026 en el que abarca el diagnóstico integral de la red vial cantonal de Río Cuarto, los resultados de la Consulta Comunal para el desarrollo de líneas orientadoras de políticas y la propuesta de Políticas para el PVQCD 2022-2026.

5. Que en sesión ordinaria del Concejo Municipal con fecha del 09 de agosto de 2021 mediante artículo N° IV, Acuerdo 03, Acta 91-2021, aprobó las políticas propuestas para el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo de la Municipalidad de Río Cuarto, notificación mediante oficio OF-CM-205-2021.

6. Que el 25 de noviembre se realizó la presentación de la versión preliminar del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo de la Municipalidad de Río Cuarto ante representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), la Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo (GIZ), la Escuela de Planificación y Promoción Social de la Universidad Nacional y el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME) de la Universidad de



Costa Rica, con invitación y presencia del Concejo Municipal, Junta Vial Cantonal y Alcaldía de Río Cuarto, mediante oficio OF-UTGV-220-2021.

7. Que, en sesión ordinaria de la Junta Vial Cantonal de Río Cuarto con fecha del 18 de enero de 2022, acordó: “Primero: “Avalar la propuesta de Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026 presentada por la Unidad Técnica de la Municipalidad de Río Cuarto remitida en el oficio OF-UTGV-016-2022. Segundo: Recomendar a la Comisión Permanente de Obras Públicas del Concejo Municipal de Río Cuarto el dictamen positivo de la propuesta del PVQCD. Tercero: “Recomendar al Concejo Municipal de Río Cuarto la aprobación del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026 de la Municipalidad de Río Cuarto” notificación emitida por el secretario, Ing. Mario Jiménez Bogantes, mediante oficio OF-JVC-005-2022.

8. Que el Concejo Municipal, mediante Acuerdo 02 de la sesión ordinaria celebrada el 20 de enero de 2022, trasladó el tema en cuestión a esta comisión y le otorgó 15 días hábiles para realizar el dictamen y la debida recomendación.

CONSIDERANDO:

1. Que la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, N°9329 en su Artículo 2° establece que la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal es competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el Plan Vial de Conservación y Desarrollo (quinquenal) de cada municipio.

2. Que el Decreto N°40137-MOPT Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, Ley N°9329, establece que las municipalidades elaborarán Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal, las recomendaciones y propuestas de



la Junta Vial, los Planes Reguladores de Desarrollo Cantonal, así como cualquier otro instrumento de planificación vigente en el cantón.

3. Que como parte del componente “Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión” del Programa Red Vial Cantonal II (PRVC-II) financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), la Escuela de Planificación y Promoción Social (EPPS) de la Universidad Nacional y el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (LanammeUCR), han brindado acompañamiento técnico a la Municipalidad de Río Cuarto en el proceso de elaboración del programa PVQCD 2022-2026.

4. Que la UTGV de Río Cuarto desarrolló cada uno de los módulos del Programa Modular de Acciones Educativas para la formulación y gestión de los Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo (PVQCD).

5. Que el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo se cita a continuación.



PLAN VIAL QUINQUENAL DE CONSERVACIÓN Y DESARROLLO PERIODO 2022 - 2026

Cantón de Río Cuarto



Reconocimientos

Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal
Junta Vial Cantonal

Acompañamiento Técnico

“Ministerio de Obras Públicas y Transportes / Dirección de Gestión Municipal, Escuela de Planificación y Promoción Social EPPS – UNA, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales LANAMMEUCR, Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo GIZ”

Enero, 2022

CONTENIDO

ÍNDICE DE CUADROS	iv
ÍNDICE DE GRÁFICOS	v
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	v
ABREVIATURAS	vi
GLOSARIO	viii
INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO I. Aspectos Generales del Plan	14
1.1 Normativa aplicable a la gestión de la RVC	14
1.1.2 Normativa adicional	17
1.2 Antecedentes de planificación local o nacional ligadas al PVQCD 2022 - 2026	17
1.2.1 Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 - MOPT	17
1.2.2 Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal Período 2018 – 2022 – Municipalidad de Grecia	18
1.3 Roles de los diferentes actores involucrados en la elaboración, ejecución, monitoreo y evaluación del PVQCD 2022 - 2026	18
CAPÍTULO II. Características del cantón vinculadas a la RVC	20
1. Extensión geográfica	20
2. Indicadores sociales del cantón	22
3. Indicadores económicos del cantón	27
4. Percepción (criterio experto) del desarrollo socioeconómico en el cantón y su impacto en la red vial cantonal	30
5. La red vial, riesgos socioambientales y conservación de biodiversidad	31
5.1 Afectación de vías por eventos naturales	31
5.2 Rutas del cantón asociadas a áreas silvestres protegidas	32
5.3 Rutas del cantón vinculadas con enlaces entre áreas silvestres protegidas	34



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.64

1	6. Percepción de los riesgos ante desastres y conservación de biodiversidad asociados a la red vial.....	35
2	CAPÍTULO III. El estado de la Red Vial Cantonal	36
3	1. Inventario y evaluación de activos viales.....	36
4	1.1 Red de caminos cantonales.....	37
5	1.1.1 Inventario y evaluación de la RVC.....	37
6	1.1.2 Caracterización de la RVC.....	39
7	1.1.3 Puentes cantonales.....	47
8	1.2 Activos viales complementarios.....	48
9	2. Análisis funcional de la infraestructura vial cantonal	50
10	3. Resumen del estado y funcionamiento de la RVC.....	55
11	CAPÍTULO IV. Marco de política institucional en la gestión vial.....	57
12	1. Misión, visión y líneas estratégicas	57
13	2. Políticas viales cantonales.....	58
14	CAPÍTULO V. Propuesta de atención integral de los activos viales cantonales	64
15	1. Criterios y priorización de caminos	64
16	1.1 Relación de las Políticas con los criterios de priorización	64
17	1.2 Metodología utilizada para la priorización de caminos.....	66
18	1.3 Caminos ordenados según priorización.....	70
19	2. Recursos disponibles para la inversión en la red vial del cantón.....	72
20	2.1 Histórico y estimación de ingresos para inversión de infraestructura vial.....	72
21	2.2 Histórico y estimación de egresos para inversión de infraestructura vial.....	76
22	2.3 Recursos disponibles para la ejecución de proyectos.....	80
23	3. Costos por kilómetro según tipo de intervención.....	82
24	4. Escenarios de Intervención	86
25	5. Propuestas de Intervención.....	91
	6. Proyectos MOPT-BID II	101
	7. Análisis de la viabilidad de las propuestas de inversión	101
	8. Análisis de riesgos asociados a la ejecución del PVQCD	105
	CAPÍTULO VI. Mecanismo para el monitoreo y evaluación	108
	1. Monitoreo del PVQCD	109
	2. Consideraciones generales para el monitoreo de variables ambientales	112
	3. Evaluación del PVQCD	115
	3.1 Indicadores de gestión.....	117
	3.2 Indicadores de efecto.....	119
	3.3 Indicadores de impacto	122
	4. Comunicación y rendición de cuentas del PVQCD	125
	4.1 Redacción del informe final de evaluación.....	125
	4.2 Recomendaciones para la rendición de cuentas a la comunidad.....	126
	ANEXOS.....	128
	Anexo 1. Características y condición de la Red Vial Cantonal de Río Cuarto.....	129
	Anexo 2. Detalle de las normas de calidad e intervención.....	134
	Anexo 3. Detalle de ejecución para escenarios de intervención de propuesta ilimitada	136
	Anexo 4. Detalle de ejecución para escenarios de intervención de propuesta limitada	137
	Anexo 5. Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal.....	138
	Anexo 6. Próxima Actualización de la Red Vial Cantonal	144
	Anexo 7. Imágenes de la consulta comunal del PVQCD 2022-2026.....	154
	154
	REFERENCIAS.....	155
	AUTORES.....	156



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.65

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Extensión geográfica	20
Cuadro 2. Límites y ubicación geográfica de Río Cuarto	21
Cuadro 3. Composición de la población cantonal	22
Cuadro 4. Superficie, densidad poblacional e Índice de Desarrollo Social	23
Cuadro 5. Identificación de sitios que generan flujos de personas y vehículos	26
Cuadro 6. Principales actividades económicas según distrito	29
Cuadro 7. Caminos afectados por eventos naturales en el cantón	32
Cuadro 8. Caminos del cantón vinculados con Áreas Silvestres Protegidas (ASP)	33
Cuadro 9. Caminos que interfieren con enlaces entre Áreas Silvestres Protegidas (ASP)	34
Cuadro 10. Resumen general de la red vial del cantón y su estado	38
Cuadro 11. Puentes	47
Cuadro 12. Corredores peatonales	55
Cuadro 13. Marco de políticas en gestión vial cantonal	59
Cuadro 14. Alineación del marco estratégico municipal con las políticas viales cantonales	62
Cuadro 15. Relación entre políticas y criterios de priorización de caminos	65
Cuadro 16. Matriz de criterios utilizados para la priorización caminos	69
Cuadro 17. Caminos priorizados	70
Cuadro 18. Histórico de ingresos para inversión en caminos municipales	72
Cuadro 19. Histórico de ingresos para inversión con destino específico	73
Cuadro 20. Proyección de ingresos para invertir en la red vial cantonal Ley N°8114 PVQCD 2022-2026	73
Cuadro 21. Proyección de ingresos para invertir en la red vial cantonal con destino específico PVQCD 2022-2026	74
Cuadro 22. Histórico de egresos para la inversión en caminos municipales	77
Cuadro 23. Estimación de egresos para inversión en caminos municipales	78
Cuadro 24. Estimación de recursos disponibles para la ejecución del PVQCD 2022-2026	81
Cuadro 25. Resumen de costos por kilómetro según normas de calidad, ejecutado por administración y por contrato	83
Cuadro 26. Cantidades aplicables según normas de intervención por escenario	88
Cuadro 27. Resumen de la estimación de inversión anual requerida para cada uno de los escenarios de intervención	89
Cuadro 28. Propuesta de intervención con presupuesto ilimitado anual requerido	92
Cuadro 29. Propuesta de intervención con presupuesto limitado anual requerido	94
Cuadro 30. Análisis de viabilidad de la propuesta con presupuesto ilimitado	101
Cuadro 31. Análisis de viabilidad de la propuesta con presupuesto limitado	103
Cuadro 32. Matriz de identificación y análisis de riesgos del PVQCD	106
Cuadro 33. Matriz de programación y monitoreo del PVQCD	110
Cuadro 34. Atención de caminos afectados por eventos naturales en el cantón	113
Cuadro 35. Acciones de conservación en caminos vinculados a ASP del cantón	114
Cuadro 36. Matriz de recursos para la evaluación	116
Cuadro 37. Indicadores de gestión	118
Cuadro 38. Indicadores de efecto	120
Cuadro 39. Indicadores de impacto	124

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Distribución porcentual por distrito de la Red Vial Cantonal	38
Gráfico 2. Tránsito Promedio Diario	40
Gráfico 3. Índice de Viabilidad Técnico Social (IVTS)	41
Gráfico 4. Accesibilidad a Servicios Básicos	42
Gráfico 5. Viviendas por kilómetros	43
Gráfico 6. Turismo	44
Gráfico 7. Nivel de producción	45
Gráfico 8. Tipo de producción	46
Gráfico 9. Sistema de Drenajes	49
Gráfico 10. Jerarquía de la Red Vial Cantonal	51
Gráfico 11. Ámbito de inversión, acumulado para el periodo de vigencia del PVQCD 2022-2026	96
Gráfico 12. Ámbito de inversión acumulada por tipo de intervención en la red vial cantonal del PVQCD 2022-2026	97
Gráfico 13. Ámbito de Inversión anual por escenarios en la red vial cantonal del PVQCD 2022-2026	98
Gráfico 14. Ámbito de Inversión anual de puentes y alcantarillas en la red vial cantonal del PVQCD 2022-2026	99
Gráfico 15. Ámbito de Inversión anual de aceras en la red vial cantonal del PVQCD 2022-2026	100

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del territorio de Río Cuarto	22
Ilustración 2. Jerarquización de la Red Vial Cantonal	52
Ilustración 3. Corredores peatonales	54

ABREVIATURAS

PVQCD: Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.



- 1 CONAVI: Consejo Nacional de Viabilidad.
- 2 UTGVM: Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal.
- 3 COSEVI: Consejo de Seguridad Vial.
- 4 RVC: Red Vial Cantonal.
- 5 RN: Red Nacional.
- 6 PNT: Plan Nacional de Transporte.
- 7 LanameUCR: Laboratorio nacional de materiales y modelos estructurales de la
- 8 Universidad de Costa Rica.
- 9 EPPS-UNA: Escuela de la Planificación y Promoción Social de la Universidad
- 10 Nacional.
- 11 GIZ: Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo GIZ.
- 12 BID: Banco Interamericano de Desarrollo.
- 13 CNE: Comisión Nacional de Emergencias.
- 14 INDER: Institución Nacional de Desarrollo Rural.
- 15 INEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- 16 ASADA: Asociación Administradora de Sistemas de Acueductos y Alcantarillados.
- 17 SINAC: Sistema Nacional de Áreas de Conservación.
- 18 MINAE: Ministerio de Ambiente y Energía.
- 19 RNSVM: Refugio Nacional de Vida Silvestre Mixto.
- 20 ASP: Área Silvestre Protegida.
- 21 TPD: Tránsito Promedio Diario.
- 22 IVTS: Índice de Viabilidad Técnico Social.
- 23 IDS: Índice de Desarrollo Social.
- 24 IGM: Índice de Gestión Municipal.
- 25 ICN: Índice de Competitividad Nacional.



1 SIIM: Sistema Integrado Municipal.

2 km: Kilómetros.

3 km2: Kilómetros cuadrados.

4 m: Metros.

5 und: unidades.

6 GLOSARIO

7 Los siguientes corresponden a definiciones de los diferentes tipos de acciones y
8 conceptos que tienen relación directa con el Plan Quinquenal de Conservación y
9 Desarrollo, los cuales han sido tomados del Decreto N°34624-MOPT, artículo 3; y
10 se muestran a continuación:

11 Aseguramiento de calidad: Combinación del control de calidad realizado por el
12 contratista y del proceso de verificación de control de calidad realizado por parte de
13 la Administración.

14 Autocontrol de calidad: Es el plan de control de calidad que un contratista debe
15 aplicar a una obra por contrato, debidamente aprobado por la Administración
16 contratante a la que deberá presentar sus resultados.

17 Calzada: Superficie de la vía sobre la que transitan los vehículos y que está
18 compuesta por uno o varios carriles de circulación. No incluye el espaldón.

19 Calles locales: Son las vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área
20 urbana, que no estén clasificadas como travesías urbanas en la red vial nacional.

21 Caminos no clasificados: Caminos públicos tales como los caminos de herradura,
22 las sendas, las veredas y los trillos que proporcionen acceso a muy pocos usuarios,
23 quienes sufragarán sus costos de mantenimiento y mejoramiento. No se incluyen
24 las categorías de caminos vecinales y calles locales.

25 Caminos vecinales: Caminos públicos que dan acceso directo a las fincas y otras
26 unidades económicas rurales, unen caseríos y poblados con la red vial nacional y
27 se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y una alta proporción de viajes
28 locales de corta distancia.



1 Casos de ejecución inmediata: Comprende la reparación de cualquier daño que
2 pueda presentarse en la vía por eventos imprevistos a causa de casos fortuitos o
3 fuerza mayor, que, por su naturaleza, no estén contemplados dentro del programa
4 anual de trabajo. La ejecución inmediata de las reparaciones es necesaria para la
5 seguridad de los usuarios, para garantizar el tránsito de la vía y así evitar daños
6 mayores.

7 Conservación vial: Es el conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma
8 continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un
9 óptimo servicio al usuario. La Conservación Vial comprende el mantenimiento
10 rutinario, mantenimiento periódico y la rehabilitación de los diferentes componentes
11 de la vía. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni
12 partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías.

13 Control de calidad: Es el conjunto de acciones cualitativas y cuantitativas destinadas
14 a medir y comprobar que las características de una obra, parte de ella o un servicio
15 cumpla con los requerimientos establecidos.

16 Espaldón u hombro: Área o superficie adyacente a ambos lados de la calzada, cuya
17 finalidad es dar soporte lateral al pavimento, servir para el tránsito de peatones y
18 proporcionar espacio para las emergencias del tránsito y para el estacionamiento
19 eventual de vehículos.

20 Desarrollo de la red vial cantonal: Constituye el conjunto de acciones que es
21 necesario emprender para adaptar las condiciones de la red vial cantonal a las
22 necesidades producto del crecimiento del volumen de tránsito, crecimiento de la
23 población y crecimiento de la producción derivadas o proyectadas de los planes de
24 desarrollo del cantón, del crecimiento habitacional, en particular de los planes de
25 tránsito y transporte.

26 Gestión vial: Es el conjunto de obras o acciones necesarias, para alcanzar una meta
27 de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento,
28 rehabilitación o construcción vial, según el detalle contenido en las definiciones del
29 presente artículo, que debe ser planificada y evaluada, con participación de los
30 usuarios. Responde al qué hay que hacer, dónde, en qué forma y cuándo.



1 Gobiernos locales: Persona jurídica estatal, con patrimonio propio y personalidad, y
2 capacidad jurídica plenas para ejecutar todo tipo de actos y contratos necesarios
3 para cumplir sus fines.

4 Mantenimiento periódico: Es el conjunto de actividades programables cada cierto
5 período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la
6 aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o
7 recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, así como la
8 restauración de taludes de corte y de relleno, señalamiento en mal estado, aceras,
9 ciclovías obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal,
10 sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento
11 periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de
12 elementos estructurales dañados o de protección.

13 Mantenimiento rutinario: Es el conjunto de actividades que deben ejecutarse con
14 mucha frecuencia durante todo el año, para preservar la condición operativa de la
15 vía, su nivel de servicio y la seguridad de los usuarios. Está constituido por la
16 limpieza de drenajes, el control de la vegetación, las reparaciones menores de los
17 pavimentos de concreto asfáltico, concreto hidráulico, y de tratamientos
18 superficiales bituminosos, el bacheo manual o mecanizado de las superficies de
19 ruedo constituidas por materiales granulares expuestos, aceras, ciclovías, el
20 mantenimiento ligero de los puentes, las obras de protección u otras necesarias
21 para la seguridad vial y peatonal, y demás obras de arte, así como la restitución de
22 la demarcación y el señalamiento.

23 Mejoramiento: Es el conjunto de mejoras o modificaciones de los estándares
24 horizontales y/o verticales de los caminos, relacionados con el ancho, el
25 alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la
26 capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los
27 vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la
28 calzada, el cambio del tipo de superficie de tierra a material granular expuesto o de
29 este a pavimento bituminoso o de concreto hidráulico entre otros, y la construcción



1 de estructuras tales como alcantarillas mayores, puentes, intersecciones,
2 espaldones, aceras, ciclo vías, cunetas, cordón y caño.

3 Modalidad participativa de ejecución de obras: Se conoce también como
4 Conservación Vial Participativa se refiere a la coordinación y cooperación que se
5 establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central y las organizaciones
6 comunales y la sociedad civil de un cantón, con la finalidad de planificar, ejecutar,
7 controlar y evaluar obras de diversa índole, contempladas dentro de la conservación
8 y construcción vial en el entendido que la ejecución de recursos no implica el
9 traslado horizontal de los mismos de una organización a otra. Su aplicación
10 contribuye a garantizar la sostenibilidad de las vías, ya que además de los recursos
11 del Gobierno y la Municipalidad, permite incorporar los valiosos aportes de las
12 comunidades y la sociedad civil en general, en efectivo o en especie. Esta
13 modalidad, requiere acompañar las obras técnicas con otros elementos como
14 organización, capacitación, promoción y control social, que motiven el interés de los
15 usuarios, la cooperación y la solidaridad.

16 Obras nuevas: Son las construcciones de vías públicas que se incorporan a la red
17 vial cantonal existente, como producto de nuevos proyectos de urbanización o de
18 nuevas interconexiones urbanas y rurales, entre otras.

19 Reconstrucción: Es la renovación completa de la estructura de la vía, con previa
20 demolición parcial o total de la estructura del pavimento, las estructuras de puente,
21 los sistemas de drenaje y las obras de arte.

22 Red vial cantonal: Es la red de calles y caminos públicos que no forman parte de la
23 Red Vial Nacional y cuya administración es de responsabilidad municipal en lo que
24 corresponde. Se consideran parte de la Red Vial Cantonal todos los elementos
25 constitutivos de su derecho de vía, tales como calzada; espaldones; zonas verdes;
26 puentes viales y peatonales, fijos o colgantes; aceras; ciclo vías; sistema de drenaje;
27 cordón y caño; obras de estabilización o contención; túneles; entre otros que
28 técnicamente puedan considerarse.

29 Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada,
30 previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer su



1 capacidad estructural y la calidad de ruedo originales. Considera también la
2 construcción o reconstrucción de aceras, ciclovías u otras necesarias para la
3 seguridad vial y peatonal, sistemas de drenaje. Antes de cualquier rehabilitación en
4 la superficie de ruedo, deberá verificarse que los sistemas de drenaje funcionen
5 bien. En el caso de los puentes y alcantarillas mayores, la rehabilitación comprende
6 las reparaciones mayores tales como el cambio de elementos o componentes
7 estructurales principales, el cambio de la losa del piso, la reparación mayor de los
8 bastiones, delantales u otros. En el caso de muros de contención se refiere a la
9 reparación o cambio de las secciones dañadas o a su reforzamiento, posterior al
10 análisis de estabilidad correspondiente.

11 Seguridad Vial: Disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos
12 tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública,
13 previniendo los accidentes de tránsito.

14 Sistema de Gestión Vial Integrado: Es el conjunto de procedimientos, rutinas,
15 actividades y mecanismos de archivo y manejo de información, que aunado a
16 programas de cómputo constituyen las herramientas para la gestión vial.

17 Verificación de calidad: Es el control de calidad que la Administración debe aplicar
18 a una obra por contrato o por administración.

19 INTRODUCCIÓN

20 El Plan Vial Quinquenal De Conservación y Desarrollo (PVQCD) es una estrategia
21 en la que se definen las políticas e intervenciones prioritarias en infraestructura vial,
22 obras complementarias y otras acciones encaminadas al fortalecimiento de
23 capacidades locales en materia vial, para enfrentar los retos y oportunidades
24 presentes en el cantón y lograr su aspiración de bienestar y desarrollo humano,
25 considerando aspectos ambientales.

26 En su nivel práctico, es un proceso de carácter altamente técnico, interdisciplinario
27 y participativo, que conlleva a la identificación y selección de alternativas de
28 intervención para lograr el mejor desempeño de los activos y maximizar los
29 beneficios. Supone un conjunto de decisiones compartidas entre los interesados y



1 aprobadas por instancias competentes, en las cuales se definen el orden de
2 prioridad y el cronograma de ejecución de las obras a desarrollar en el cantón, que
3 se ejecutará anualmente con base en los resultados del PVQCD, que mejoren el
4 servicio a los usuarios. Los PVQCD forman parte de los activos de procesos o
5 referentes de planificación de mayor relevancia municipal, que exponga de manera
6 concreta el resultado de los análisis para generar la toma de decisiones y
7 seguimiento correspondiente.

8 Por ser un plan de corte estratégico, debe ser de mediano plazo. En este sentido y
9 en concordancia con el Artículo 2 de la Ley N°9329 su marco temporal es de 5 años.
10 No supone una restricción para cualquier ejercicio prospectivo que se desee realizar
11 con marco temporal mayor, siempre y cuando se cumpla con requerimientos
12 establecidos en la Ley.

13 Este, es el primer PVQCD para el cantón de Río cuarto, desde la creación de la
14 Municipalidad de Río Cuarto el 20 de mayo de 2017 mediante la Ley de Creación
15 del cantón XVI Río Cuarto de la provincia de Alajuela, Ley N°9440.

16 CAPÍTULO I. Aspectos Generales del Plan

17 El presente capítulo contempla las generalidades del Plan Vial Quinquenal de
18 Conservación y Desarrollo (PVQCD) de la Municipalidad de Río Cuarto para el
19 periodo 2022-2026.

20 Como parte de dichas generalidades, se incluye:

- 21 a) Síntesis del marco normativo aplicable a la gestión de la Red Vial Cantonal
22 (RVC).
- 23 b) Extracto de los antecedentes de planificación local y nacional ligados al plan.
- 24 c) Resumen sobre la relevancia del PVQCD para lograr una adecuada gestión
25 de la RVC.
- 26 d) Descripción sobre los roles que juegan las partes involucradas en la
27 elaboración, ejecución, monitoreo y evaluación del PVQCD.

28 1.1 Normativa aplicable a la gestión de la RVC



1 • Constitución Política

2 El artículo 169 de la Constitución Política de la República de Costa Rica establece:
3 “La administración de los intereses y servicios locales en cada cantón, estará a
4 cargo del Gobierno Municipal, formado de un cuerpo deliberante, integrado por
5 regidores municipales de elección popular, y de un funcionario ejecutivo que
6 designará la ley.”

7 • Ley N°5060: Ley General de Caminos Públicos

8 El artículo 1° de la Ley N°5060, establece que a las municipalidades les compete la
9 administración de la Red Vial Cantonal. Además, en su artículo 2° establece que
10 “las municipalidades tienen la propiedad de las calles de su jurisdicción” (Ley
11 N°5060, 1972).

12 • Ley N°8114: Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias

13 La Ley N°8114 establece un impuesto único por tipo de combustible. En su artículo
14 5°, la ley establece la distribución de recursos provenientes de dicho impuesto.

15 El inciso b) del artículo 5° de la ley en cuestión, establece que un 22,25% de la
16 totalidad de recursos, recaerá a favor de las municipalidades, para la atención de la
17 red vial cantonal. Se establece en el mismo artículo la priorización que deberá darse
18 a los recursos, los cuales deberán estar acorde a lo establecido en el plan vial de
19 conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipalidad.

20 Además, el mismo artículo establece que la RVCD “está compuesta por todos los
21 caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y
22 georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros
23 oficiales del Ministerio Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la
24 infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio
25 público y cumpla los requisitos de ley.”

26 La Ley N°8114 establece que la distribución entre municipalidades de este 22,25%
27 del impuesto único a los combustibles. Dicha distribución es realizada de la
28 siguiente manera:



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

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

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

10 • Ley N°9329: Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención
11 Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal

12 La Ley N°9329 tiene como finalidad transferir a los gobiernos locales la atención
13 plena y exclusiva de la red vial cantonal regulada en la Ley N°5060. Según el artículo
14 2° de la ley, “la atención de la red vial cantonal, de forma plena y exclusiva, será
15 competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear,
16 programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción,
17 conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento,
18 reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de
19 conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio.”

20 Amplía el artículo 2° de la ley, definiendo que la RVC “está compuesta por todos los
21 caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y
22 georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros
23 oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda
24 la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio
25 público y cumpla los requisitos de ley.”

26 La ley no omite especificar cuál infraestructura puede considerarse parte de la RVC,
27 definiendo que, “las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de
28 ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de
29 infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos



1 cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras
2 de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con
3 los caminos”, deben considerarse parte de la red.

4 Por último, es importante dejar claro que la Ley N°9329, es clara al definir que “la
5 conservación y el mejoramiento de las rutas cantonales queda limitada a las vías
6 que cumplan estrictamente con los requisitos para las rutas cantonales establecidos
7 en la reglamentación de la presente ley.” Este párrafo deriva en la imposibilidad
8 legal con la que cuentan los gobiernos locales para invertir recursos provenientes
9 de la Ley N°9329 en caminos que no se encuentren debidamente inventariados,
10 según lo que establece la normativa.

11 • Decreto Ejecutivo N°40137-MOPT - Reglamento a la Primera Ley Especial
12 para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial
13 Cantonal

14 El artículo 4 del decreto establece que, “las municipalidades elaborarán Planes
15 Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo, en concordancia con las
16 políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal, las recomendaciones y
17 propuestas de la Junta Vial, los Planes Reguladores de Desarrollo Cantonal, así
18 como cualquier otro instrumento de planificación vigente en el cantón.”

19 Además, el artículo 5° del decreto, establece como parte de las funciones
20 municipales en lo referente a la gestión vial, a) elaborar y ejecutar los Planes Viales
21 Quinquenales de Conservación y Desarrollo e b) incorporar a los planes y
22 presupuestos anuales municipales, los componentes de los Planes Viales
23 Quinquenales de Conservación y Desarrollo que correspondan para cada ejercicio
24 económico.

25 1.1.2 Normativa adicional

26 En concordancia con las funciones de gestión vial asignadas a la Municipalidades,
27 existe normativa adicional importante de considerar. Dicha normativa es la
28 siguiente:

29 • Ley N°9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial



- Ley N°7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad
- Ley N°9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística
- Ley N°9828, Ley de Uso de materiales reutilizables en pavimentos y obras de infraestructura vial
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo
- Política Nacional para la Igualdad Efectiva entre Mujeres y Hombres
- Decretos Ejecutivos N°40138-MOPT y N°40139-MOPT.

1.2 Antecedentes de planificación local o nacional ligadas al PVQCD 2022 - 2026

1.2.1 Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 - MOPT

Durante el año 2011 se presentó el instrumento de planificación denominado Plan Nacional de Transportes 2011-2035. Este plan tiene como objeto mejorar la competitividad del país en el sector transporte, buscando aplicar una visión integradora de todos los actores involucrados.

A través del PNT, “el MOPT asume el compromiso público de liderar y ejecutar las políticas y actuaciones en materia de transporte, en las que el marco legal vigente le otorga sus competencias.” (MOPT, 2011, p.7).

1.2.2 Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal Periodo 2018 – 2022 – Municipalidad de Grecia

En enero del año 2017 la Municipalidad de Grecia elaboró su Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal Periodo 2018-2022. Dicho plan incluyó al, hasta entonces, distrito de Río Cuarto. A pesar de la independencia alcanzada por el ahora cantón de Río Cuarto, el plan generado por la Municipalidad de Grecia en el año 2017 significa un antecedente y un insumo de consulta importante para la realización del presente PVQCD.

1.3 Roles de los diferentes actores involucrados en la elaboración, ejecución, monitoreo y evaluación del PVQCD 2022 - 2026



1 El presente PVQCD deriva de la conjunción de esfuerzos de diversos actores
2 involucrados en la gestión de la Red Vial Cantonal de Río Cuarto.

3 En primera instancia, la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de la
4 Municipalidad de Río Cuarto, con la colaboración de la Escuela de Planificación y
5 Promoción Social (EPPS) de la Universidad Nacional (UNA) y el Laboratorio
6 Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR) de la Universidad
7 de Costa Rica (UCR), como parte del PRVC – II MOPT/BID; ha tenido a su cargo la
8 elaboración del PVQCD 2022 – 2026.

9 Dicha elaboración ha contado con el apoyo de la Alcaldía Municipal y la Junta Vial
10 Cantonal en su totalidad, que han plasmado en el presente plan la visión de
11 promover una gestión activa de la RVC del cantón de Río Cuarto.

12 A su vez, las tres dependencias citadas en los dos párrafos anteriores: Alcaldía
13 Municipal, Junta Vial Cantonal y Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal; serán
14 las encargadas -respetando sus roles y competencias- de la ejecución del PVQCD
15 2022 – 2026. Esta ejecución deberá realizarse en estrecha coordinación y
16 colaboración con otras fuerzas vivas del cantón involucradas con la gestión vial
17 cantonal y, en general, con el desarrollo cantonal. Algunos ejemplos de estas
18 fuerzas vivas son: concejos de distrito, comités de caminos, asociaciones de
19 desarrollo, ASADAS, cámaras, entre otros.

20 En lo referente al monitoreo del PVQCD 2022 – 2026, la responsabilidad recaerá
21 sobre la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. Dicho monitoreo se reflejará en
22 informes periódicos que se brindarán a la Alcaldía Municipal, la Junta Vial Cantonal,
23 el Concejo Municipal y fuerzas vivas del cantón.

24 La importancia de contar con un PVQCD radica en redireccionar un adecuado
25 manejo de la red vial cantonal que propicie un beneficio global en toda la extensión
26 de su territorio, a través de la potencialización de los caminos en condiciones
27 óptimas para el desarrollo de actividades comerciales, sociales e interrelacionadas.

28 Para concluir, la evaluación del PVQCD 2022-2026, estará a cargo de la Unidad
29 Técnica de Gestión Vial Municipal, la Alcaldía Municipal y la Junta Vial Cantonal.



1 CAPÍTULO II. Características del cantón vinculadas a la RVC

2 1. Extensión geográfica.

3 En cuanto a su extensión geográfica, Río Cuarto es un territorio considerablemente
4 pequeño en comparación con otros cantones de Costa Rica, está únicamente
5 conformado por tres distritos: Río Cuarto, Santa Rita y Santa Isabel. Sin embargo,
6 cuenta con una importante extensión de caminos que conforman la Red Vial
7 Cantonal, los cuales tienen gran incidencia ya que en su mayoría se encuentran
8 ubicados en zona rural como bien se caracteriza el cantón. El Cuadro 1 muestra la
9 extensión geográfica del cantón de Río Cuarto.

10 **Cuadro 1. Extensión geográfica**

Extensión geográfica	254.20km²
-----------------------------	------------------

11 Fuente: Atlas de Costa Rica, ITCR (2014).

12 El cantón de Río Cuarto limita al norte con San Carlos, al este con Sarapiquí de
13 Heredia, al sur con Poás y Valverde Vega, al oeste con San Carlos, al suroeste con
14 Valverde Vega y al sureste con Alajuela y Heredia.

15 El Cantón de Río Cuarto al encontrarse en medio de los cantones de San Carlos y
16 Sarapiquí, se convierte en un puente importante entre la Región Huetar Norte y la
17 Región Atlántica, donde estratégicamente en el sector comercial se posiciona con
18 grandes oportunidades de desarrollo en actividades interrelacionadas.

19 En este escenario, de alta riqueza natural, productiva y cultural, el territorio de Río
20 Cuarto representa una gran oportunidad para mejorar el bienestar colectivo de sus
21 habitantes y potenciar el capital social, a través de sus vías de comunicación,
22 mediante acciones conjuntas en materia de Desarrollo Rural Territorial, para
23 promover oportunidades de mejora y bienestar sin alterar costumbres, medios de
24 vida y cosmovisión.

25 En cuanto a la red vial de Río Cuarto, esta tiene una extensión de 200,87 km, y
26 respectivamente el 41% pertenece al distrito de Río Cuarto, el 33% pertenece al
27 distrito de Santa Isabel y el 26% pertenece al distrito de Santa Rita.

28 Río Cuarto es un territorio reconocido y característico por su alta riqueza natural,
29 posee bellos atractivos naturales como son el Refugio de Vida Silvestre Mixto



1 Bosque Alegre, el cual comprende la Laguna del Hule; Laguna Congo y Laguna
2 Bosque Alegre. Además, poseen una elevación que alcanzan hasta los 2300 metros
3 sobre el nivel del mar.

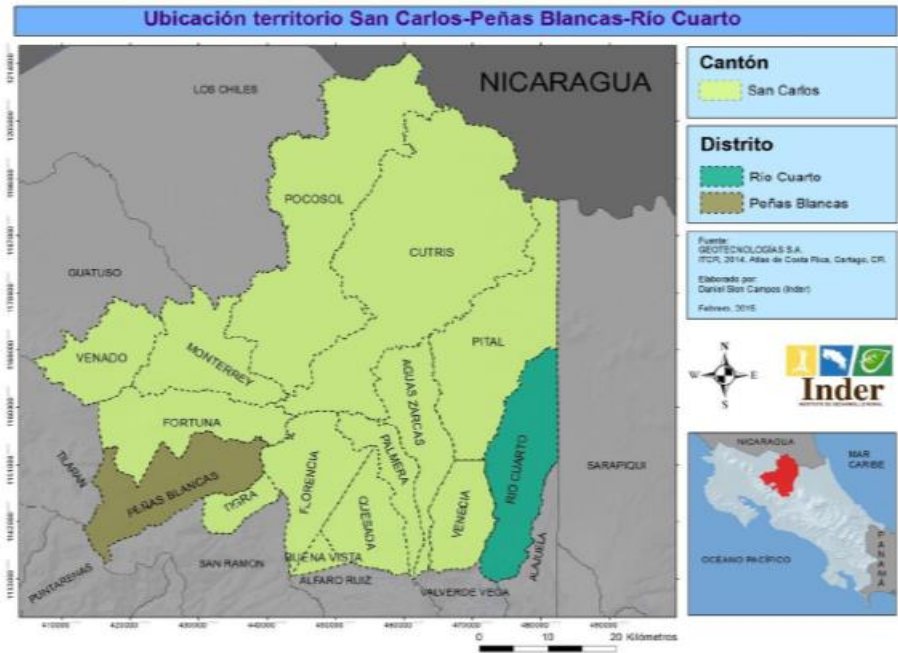
4 El Cuadro 2 muestra los límites del cantón de Río Cuarto y en la Ilustración 1 se
5 muestra de forma persuasiva los límites del cantón.

Cuadro 2. Límites y ubicación geográfica de Río Cuarto

Cantón	Límites	Coordenadas Geográficas
Río Cuarto	Norte: San Carlos	10°24'44" N/ 84°12'56" O
	Este: Sarapiquí de Heredia	
	Sur: Poás y Valverde Vega	
	Oeste: San Carlos	
	Suroeste: con Valverde Vega	
	Sureste: con Alajuela y Heredia	

Fuente: Atlas de Costa Rica, ITCR (2014).

Ilustración 1. Ubicación del territorio de Río Cuarto



Fuente: Slon, Inder, 2015.

2. Indicadores sociales del cantón

El Cuadro 3 muestra la composición de la población cantonal total.

Cuadro 3. Composición de la población cantonal

Cantón	Total	Zona (cantidad y %)		Población			
				Sexo (%)		Personas con discapacidad (%)	Personas adultas mayores (%)
		Urbana	Rural	Mujeres	Hombres		
Río Cuarto	11047	2436	8638	48%	52%	8.9%	4.4%

Fuente: INEC X Censo Nacional de Población y VI de Vivienda 2011.



1 Como se detalla en el Cuadro 3, en Río Cuarto existe un bajo porcentaje de
2 personas adultas mayores (4.4%), sin embargo, el porcentaje con personas con
3 discapacidad es considerable de atención (8.9%). El porcentaje de la población
4 según sexo se encuentra relativamente equilibrado (48% mujeres y 52% hombres)
5 y donde existe mayor diferencia porcentual es en la zona de ubicación geográfica
6 (2436 habitantes en zona urbana y 8638 habitantes en zona rural), cabe destacar
7 que Río Cuarto es un cantón rural a lo largo de su extensión territorial, en el cual las
8 únicas dos zonas urbanísticas consideradas son los centros de los distritos de Río
9 Cuarto y Santa Rita

10 Actualmente, la RVC no está planificada en función de las diferentes
11 particularidades de la población cantonal de acuerdo con el análisis hecho de la
12 Unidad Técnica de la Municipalidad de Río Cuarto, debido a que se cuenta con la
13 red vial que recientemente fue entregada por el cantón de Grecia, y que ahora ha
14 pasado a ser red vial del cantón de Río Cuarto como nuevo gobierno local. Esta red
15 vial se encuentra severamente desactualizada de acuerdo con el análisis técnico
16 hecho, que se basa en la información y registros oficiales que brinda el inventario
17 vial del cantón con la realidad que este afronta actualmente.

18 Este nuevo gobierno local plantea abiertamente el aprovechamiento de nuevas
19 oportunidades de mejora, las cuales pueden desarrollarse progresivamente y esto
20 se puede hacer primeramente conociendo los datos poblacionales, características
21 o necesidades dentro del cantón, para realizar un plan de acción que satisfaga las
22 necesidades de los segmentos poblacionales, el tránsito por sus vías públicas
23 gradualmente hasta un estado óptimo.

24 El Cuadro 4 muestra la superficie, densidad poblacional e Índice de Desarrollo
25 Social para el cantón de Río Cuarto.

26 **Cuadro 4. Superficie, densidad poblacional e Índice de Desarrollo Social**

27

Cantón	Superficie (km²)	Densidad poblacional por km²	Índice de Desarrollo Social (IDS) 2017
Río Cuarto	254.2	43.6	39.9

28

29 Fuente: INEC X Censo Nacional de Población y VI de Vivienda 2011.



1 El cantón de Río Cuarto se encuentra en baja posición en el Índice de Desarrollo
2 Social (39.9), a pesar del gran dinamismo económico y las posibilidades y
3 oportunidades que representa para su región, el mayor reto para el territorio de Río
4 Cuarto radica en materia social.

5 La visión a para la Red Vial Cantonal de Río Cuarto es proporcionar el libre tránsito
6 bajo las condiciones más optimas, gestionar el mejor acceso a los mercados para
7 los productos locales, reducir los costos de transporte, promover el acceso a nuevos
8 centros de empleos y promover la movilidad segura y sostenible, así como el
9 mejoramiento de las atenciones médicas en el área de salud, procurar las mejores
10 vías para el turismo de la zona y fortalecer cada uno de los sectores de la economía
11 del cantón en cada uno de sus distritos, siempre bajo una planificación de desarrollo
12 continuo.

13 Los puntos generadores de flujos peatonales y vehiculares en el cantón de Río
14 Cuarto y que tienen influencia directa sobre rutas cantonales, se distribuyen
15 principalmente en tres categorías: educativos, religiosos y turísticos.

16 En el distrito de Río Cuarto se concentran la mayor parte de puntos turísticos
17 generadores de viajes. Esto se debe a la presencia en el distrito de lagunas de
18 origen volcánico como la Laguna Río Cuarto, la Laguna Hule, la Laguna Congo y la
19 Laguna Bosque Alegre. Además, en la comunidad de La Colonia de Toro Amarillo
20 se encuentran diversas ríos y cataratas, que se han convertido en puntos
21 generadores de viajes de turistas nacionales e internacionales.

22 Por su parte, los puntos generadores enmarcados dentro de las categorías de
23 centros educativos y centros religiosos se encuentran distribuidos en los tres
24 distritos del cantón. Ambas categorías comparten una particularidad importante de
25 considerar y es el hecho de que el tipo de flujo principal es de tipo mixto, con un
26 flujo importante tanto de vehículos como de peatones.

27 Mientras en las zonas turísticas el modo mayormente utilizado es el vehículo
28 particular, en los centros educativos y religiosos, se mezclan el uso de vehículo
29 particular con peatones y servicios de transporte público (buses escolares).
30 Además, cabe mencionar que, en las dos últimas categorías mencionadas de



1 puntos generadores de viajes, existe alta presencia de usuarios pertenecientes a
2 poblaciones vulnerables: niños en centros educativos y adultos mayores en centros
3 religiosos.

4 Es importante indicar que los puntos generadores de viajes analizados son
5 exclusivamente los que inciden directamente en caminos pertenecientes a la red
6 vial cantonal. Los puntos generadores de viajes que afectan directamente a caminos
7 pertenecientes a la Red Vial Nacional no fueron considerados dentro del presente
8 análisis. El Cuadro 5 muestra los caminos de la RVC que son generadores de flujos
9 de personas y vehículos.

Cuadro 5. Identificación de sitios que generan flujos de personas y vehículos

Distrito	Centros educativos			Otros sitios que generen flujo de personas y vehículos			
	Nombre	Código de camino	Tipo de flujo principal que genera	Nombre	Categoría*	Código de camino	Tipo de flujo principal que genera
Río Cuarto	Escuela Río Cuarto	2-03-084	Mixto	Laguna Río Cuarto	Turístico	2-03-039 2-03-214	Vehicular
Río Cuarto	Escuela La Colonia	2-03-057	Mixto	Parque Río Cuarto	Recreativo	2-03-084	Mixto
Río Cuarto	Escuela Pata de Gallo	2-03-057	Mixto	Laguna Hule	Turístico	2-03-057 2-03-058 2-03-220	Vehicular
Río Cuarto	Escuela El Carmen	2-03-219 2-03-221	Mixto	Municipalidad	Institucional	2-03-084	Mixto
Santa Rita	Escuela La Tabla	2-03-185	Mixto	Templo Católico La Victoria	Religioso	2-03-066 2-03-067	Mixto
Santa Rita	Escuela La Victoria	2-03-066 2-03-067	Mixto	Templo Católico Los Ángeles	Religioso	2-03-052	Mixto
Santa Rita	Escuela Los Ángeles	2-03-052	Mixto	NA	NA	NA	NA
Santa Rita	Escuela Montelirio	2-03-201 2-03-374	Mixto	NA	NA	NA	NA
Santa Rita	Escuela San Gerardo	2-03-052	Mixto	NA	NA	NA	NA
Santa Isabel	Escuela Los Lagos	2-03-168	Mixto	Santuario Virgen del Amor	Religioso / Turístico	2-03-203 2-03-167 2-03-196	Vehicular
Santa Isabel	Escuela San Rafael	2-03-171	Mixto	NA	NA	NA	NA

3. Indicadores económicos del cantón

El cantón de Río Cuarto por su ubicación geográfica permite el desarrollo de actividades comerciales en distintos sectores de sus tres distritos.

En el sector comercio se encuentra una diversidad de establecimientos de ventas de bienes catalogados de consumo diario para la población; en los que cabe mencionar: abastecedores y supermercados, centro de carnes, farmacias, panaderías, verdulerías y feria agrícola, almacenes de electrodomésticos, joyerías, mueblerías, ferreterías, tiendas de ropa y distribuidoras de productos varios.



1 En el sector turístico y de entretenimiento se encuentra la presencia de centros de
2 hospedaje u hoteles, lagunas, cataratas, tour de caminatas, entre otros relacionados
3 a su riqueza de flora y fauna.

4 En el sector agropecuario se encuentran actividades de mayor impacto
5 socioeconómico características del cantón, con la presencia de diversas empresas
6 de granjas avícolas, granjas bovinas, granjas porcinas y fincas de producción
7 agrícola.

8 En el sector industrial se encuentra la presencia de una planta generadora de gas
9 natural, además de talleres de operación relacionados a la industria automotriz,
10 máquinas industriales agropecuarias, y la sede técnica de la empresa generadora
11 de energía eléctrica del cantón.

12 En el sector de servicios se encuentran clínicas de salud, funeraria, gimnasio,
13 centros de belleza y estética, oficinas de servicios contables, talleres mecánicos,
14 bares y restaurantes, así como sucursales de entidades bancarias.

15 A continuación, el Cuadro 6 muestra que en el distrito de Río Cuarto el camino 2-
16 03-248 tiene influencia del turismo como actividad económica principal, donde uno
17 de los centros turísticos más atractivos del cantón, conocido como Paraíso
18 Manantiales. En la zona se ubican otros centros turísticos ubicados en la comunidad
19 de la Colonia de Río Cuarto, relacionados con cataratas y centros de turismo de
20 aventuras pertenecientes a otros territorios geográficos.

21 Al existir la presencia de otras actividades comerciales-turísticas en otras zonas que
22 no son pertenecientes al cantón de Río Cuarto pero que tienen el mismo atractivo
23 por la cercanía de dichos lugares, convierten al camino 2-03-248 en un reflector
24 permanente de visitas de nacionales y extranjeros, lo que aumenta el tránsito
25 vehicular.

26 En el distrito de Santa Isabel, en cuanto a las actividades económicas predomina
27 en su gran mayoría la actividad agrícola en la RVC, donde la producción de piña
28 principalmente tiene mayor relevancia, debido al flujo vehicular que genera, sobre



todo de tránsito tipo pesado como son los camiones que transportan este producto, así como el paso de maquinaria que se encarga de la producción.

Además, y con igual grado de importancia se debe al tránsito tanto peatonal como vehicular de la gran cantidad de colaboradores que poseen estas empresas. Diariamente se puede apreciar visualmente un número considerable de personas caminando, transitando en bicicletas motos o automóviles, o bien los autobuses que disponen las organizaciones para el traslado de sus empleados, esto se observa en los caminos 2-03-066, 2-03-170, 2-03-203. Mientras que el camino 2-03-188 tienen relación con el sector comercial al existir una planta abastecedora de materiales y agregados para la construcción de obras, lo que indica que es un camino en el que constantemente se tiene circulación de maquinaria pesada.

En el distrito de Santa Rita se tiene el camino 2-03-201 relacionado con la producción de piña, lo que genera un flujo importante de tránsito peatonal y vehicular, en torno a las operaciones de dicha empresa.

Por otro lado, en el camino 2-03-052 se da la influencia de la actividad del sector turismo en el centro conocido como la Casa de Las Lapas, que como bien su nombre lo describe es un gran atractivo que genera tránsito mayoritariamente liviano.

Cuadro 6. Principales actividades económicas según distrito

Distrito	Actividad económica principal	Infraestructura asociada - sitios			Tipo de flujo que genera
		Nombre	Categoría	Código de camino	
Río Cuarto	Turismo	Paraíso de Manantiales	Centro Turístico	2-03-248	Vehicular
Santa Rita	Agricultura	Piñales Santa Clara	Piñera	2-03-052	Vehicular
Santa Rita	Turismo	La Casa de las Lapas	Centro Turístico	2-03-052	Vehicular
Santa Isabel	Agricultura	Ananas Export Company	Piñera	2-03-066	Vehicular
Santa Isabel	Agricultura	Exportaciones Norteñas	Piñera	2-03-170	Vehicular
Santa Isabel	Agricultura	Nueva Veragua	Piñera	2-03-203	Vehicular
Santa Isabel	Comercio	Material Tico	Quebrador	2-03-188	Vehicular

Fuente de datos: Unidad Técnica Municipalidad de Río Cuarto

En los caminos que tiene relación directa con el sector turismo se generan un aumento en el tránsito del flujo vehicular liviano, lo que indica que puede generar un aumento en el riesgo por accidentes o colisiones al existir factores que tengan



1 influencia sobre los mismos, como una inadecuada demarcación de los caminos o
2 aún más grave el mal estado en la superficie de ruedo.

3 Por lo que es de suma importancia realizar actividades rutinarias de mantenimiento
4 o mejoramiento de los caminos con la señalación requerida, esto para que los
5 turistas que visitan los centros mencionados anteriormente y que tienen
6 desconocimiento en las particularidades de las rutas, puedan transitar de la forma
7 más segura.

8 Por lo tanto, en los caminos que tienen relación directa con el sector de producción
9 agrícola, se da el aumento en el tipo de tránsito y flujo peatonal, por la generación
10 de empleo de personas que habitan en zonas aledañas a estas plantaciones
11 agrícolas. Esto genera mayor riesgo de accidentes, y aumento en el deterioro de la
12 superficie de ruedo por las cargas vehiculares.

13 Por lo tanto, se deben establecer de igual forma actividades de mantenimiento o
14 mejoramiento de los caminos y de seguridad vial, para reducir el riesgo de
15 accidentes entre peatones o vehículos particulares con la maquinaria pesada que
16 constantemente transita por estos caminos, y valorar por ejemplo la realización de
17 proyectos de construcción de aceras, pasos peatonales o reductores de velocidad.

18 Los centros poblacionales de cada distrito son aquellos que albergan mayor tránsito
19 de peatones, esto debido que concentran actividades comerciales de forma
20 conjunta brindando diversidad de servicios, generalmente por los cuadrantes
21 urbanos y también por la Red Vial Nacional.

22 Las actividades comerciales generan un gran impacto comercial en el cantón; y
23 tienen gran influencia de generación de empleos por lo que el estado de los caminos
24 y sus condiciones de seguridad vial son esenciales y justifica su inclusión en lista
25 de prioridades.

26 4. Percepción (criterio experto) del desarrollo socioeconómico en el cantón y su
27 impacto en la red vial cantonal

28 El territorio de Río Cuarto, que recientemente el 20 de mayo del 2017 fue declarado
29 el cantón número 82 de Costa Rica, es un territorio con una serie de particularidades



1 que han permitido el proceso de cambio de distrito a cantón, principalmente por su
2 ubicación geográfica que le permite potenciar el desarrollo socioeconómico de
3 forma independiente y acelerada en relación con el pasado cuando pertenecía al
4 cantón de Grecia como distrito.

5 Su posición geográfica que le permite tener conexión directa con la Región Caribe
6 y la Región Huetar Norte, convierten a Río Cuarto en un puente para el tránsito e
7 intercambio de actividades interrelacionadas.

8 Río Cuarto es característico de las actividades agropecuarias. A lo largo de sus tres
9 distritos como lo son Río Cuarto, Santa Rita y Santa Isabel predomina la ganadería
10 bovina de leche y carne, también la avicultura y granjas porcinas. De estas
11 actividades económicas dependen gran cantidad de pobladores, muchos negocios
12 familiares donde tanto hombres como para mujeres laboran.

13 Por otro lado, las actividades agrícolas también tienen un gran auge, las grandes
14 plantaciones de piña son características de la zona, donde la mano de obra genera
15 un número considerable de empleo en equidad de género, sin embargo, estas se
16 deben a empresas exportadoras generalmente y no a negocios familiares como las
17 actividades pecuarias mencionadas anteriormente.

18 El turismo es otra actividad de suma relevancia en el cantón, que por sus atractivos
19 naturales cuenta con la visita de turistas nacionales y extranjeros, al ser un territorio
20 rodeado de flora y fauna, lo que ayuda comercialmente a sus negocios como
21 supermercados, tiendas y hoteles, como una fuente potencial de sostenibilidad
22 financiera.

23 En cuanto a la relación con los caminos, su mayoría se encuentran en superficie de
24 lastre. Para el desarrollo de estas actividades comerciales es de suma importancia
25 el mejoramiento del estado de los caminos, ya que facilita el acceso del tránsito de
26 entrada y salida, y se promueve el asentamiento de nuevos comercios u
27 organizaciones para operar en el cantón.

28 El estado de los caminos no solamente debe planificarse en base a las actividades
29 comerciales, sino también en áreas como salud y educativa. Actualmente caminos



1 de los que dan acceso a las escuelas o demás centros educativos se encuentran
2 con superficie de lastre o tierra. Esto genera problemas como la generación del
3 polvo en la época seca o el deterioro de los caminos en época lluviosa, lo que afecta
4 la vida cotidiana para aquellas personas discapacitadas o también adultas mayores.

5 5. La red vial, riesgos socioambientales y conservación de biodiversidad

6 5.1 Afectación de vías por eventos naturales.

7 El cantón de Río Cuarto cuenta con seis vías con riesgo por afectación de eventos
8 naturales, entre ellas tres por inundación ubicadas en el distrito de Santa Rita
9 (Caminos: 2-03-169 calle Chaparrón, 2-03-170 calle Barro, 2-03-188 calle La
10 Merced) y tres vías por riesgos de deslizamientos o derrumbes ubicadas en el
11 distrito de Río Cuarto (Caminos: 2-03-061 calle San Bernardo, 2-03-201 calle
12 Montelirio, 2-03-220 calle Laguna Hule).

13 Según lo señalado en el Cuadro 7, la longitud afectada de los caminos se encuentra
14 desde 100 a 333 metros, a nivel de desastre natural por inundación o deslizamiento
15 puede producir severas consecuencias dependiendo de su magnitud.

16 **Cuadro 7. Caminos afectados por eventos naturales en el cantón**

Código de camino	Distrito	Evento natural		Longitud afectada (km)
		Deslizamiento/ Derrumbe	Inundación	
2-03-061 Calle San Bernardo	Río Cuarto	x		0,300
2-03-220 Calle Laguna Hule	Río Cuarto	x		0,100
2-03-201 Calle Montelirio	Santa Rita	x		0,200
2-03-169 Calle Chaparrón	Santa Isabel		x	0,250
2-03-170 Calle Barro	Santa Isabel		x	0,333
2-03-188 La Merced	Santa Isabel		x	0,250

Fuente de datos: Unidad Técnica Municipalidad de Río Cuarto, 2021.

22 Para eventos naturales como deslizamientos o derrumbes, la Municipalidad de Río
23 Cuarto puede realizar intervenciones de removimiento de escombros y limpieza
24 mecanizada de la vía pública a través de la contratación de servicios de maquinaria
25 para estas labores. Esto se realiza de la misma manera que se contrata la
26 maquinaria por servicios para proyectos de mantenimiento y mejora, debido a que
27 todas las intervenciones se realizan por servicios de alquiler, ya que la Municipalidad
28 no cuenta con maquinaria propia.



1 Lo mismo se puede realizar con la maquinaria en cuanto a la afectación de caminos
2 por inundaciones, sin embargo, dependiendo de la gravedad del desastre se
3 entraría en la necesidad de contar con el apoyo de otros entes. Actualmente no se
4 cuenta con algún plan de gestión del riesgo ante eventos naturales en el que se
5 pueda incluir esta información de modo que se atiendan las rutas señaladas.

6 5.2 Rutas del cantón asociadas a áreas silvestres protegidas

7 Las áreas silvestres protegidas tienen un alto grado de importancia en la elaboración
8 del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo, debido a que el fin de este
9 radica en fundamentar la proyección de mejora vial del cantón sin causar afectación
10 de su naturaleza. El cantón de Río Cuarto, siendo un territorio enriquecido por su
11 biodiversidad, contempla la protección de estas. El Cuadro 8 muestra las rutas del
12 cantón vinculadas a lo anterior mencionado.

13 **Cuadro 8. Caminos del cantón vinculados con Áreas Silvestres Protegidas (ASP)**

Código de camino	Tipo de Superficie		Relación con ASP	ASP		Longitud involucrada (km)
	Tierra	Lastre		Nombre	Categoría	
2-03-058 Calle Laguna Hule	X		X	Bosque Alegre	RVS	2.00
2-03-220 Calle a Laguna Hule		X	X	Bosque Alegre	RVS	1.050

14 Fuente de datos: SINAC, 2014.

17 Administrativamente, el RNVSM Bosque Alegre se ubica en el distrito Río Cuarto
18 del Cantón de Río Cuarto, Provincia de Alajuela. Colinda al este y al noreste con el
19 distrito de San Miguel de Sarapiquí del Cantón de Alajuela y con el distrito de La
20 Virgen del Cantón de Sarapiquí de Heredia. Al oeste con los distritos Venecia y Pital
21 del cantón de San Carlos.

22 Por su ubicación y características hidrogeológicas el Refugio constituye un área
23 importante de recarga acuífera para los poblados de Río Cuarto y circunvecinos.
24 Además, estas rutas permiten el acceso a centros turísticos y atractivos naturales
25 característicos de la región, por lo que directamente tienen influencia sobre el
26 desarrollo de actividades turísticas.

27 Las dos rutas señaladas en el Cuadro 8 ingresan a área silvestre protegida,
28 específicamente al Refugio Nacional de Vida Silvestre Mixto Bosque Alegre.



Es conveniente para el cantón de Río Cuarto dar mantenimiento a estas rutas, sobre todo porque estos caminos permiten la conexión con otros cantones como lo son Sarapiquí, Grecia y Sarchí. Por lo tanto se pueden tomar medidas de conservación de la vía como señalización y colocación de pasos de fauna, procedentes de su debido estudio de viabilidad, programas de recolección y limpieza, así mismo como intervenciones de mantenimiento y mejora para el tránsito sobre el camino, con el fin de procurar que el tramo de conexión de zonas geográficas de inicio a fin a través de áreas silvestres protegidas mantenga su debida conservación del ambiente y a la vez minimizar el número de accidentes o afectaciones en el refugio.

5.3 Rutas del cantón vinculadas con enlaces entre áreas silvestres protegidas

Las rutas del cantón de Río Cuarto que tienen vínculo con áreas silvestres protegidas no solamente son importantes por la conservación de esta, además de la fuente enriquecedora de naturaleza y biodiversidad que caracterizan el territorio, sino también por la conexión que permiten con otros territorios.

La población de Río Cuarto se comunica con el Valle Central por medio de las rutas de Vara Blanca-San Miguel, la de los Bajos del Toro, La Virgen de Sarapiquí y la de Quesada-San Miguel. El Cuadro 9 muestra los caminos que interfieren con enlaces entre Áreas Silvestres Protegidas.

Cuadro 9. Caminos que interfieren con enlaces entre Áreas Silvestres Protegidas (ASP)

Código de camino	Tipo de superficie	Relación con enlace	Identificador del enlace (código)	Longitud involucrada (km)
	Lastre	Interseca		
2-16-021 Calle Bosque Alegre	X	X	140	0,45
2-16-078 Calle Laguna Hule	X	X	46	0,950

Fuente de datos: Municipalidad de Río Cuarto

Tal y como se muestra en el Cuadro 9 el camino 2-16-021 y 2-16-078 intersecan las áreas silvestres protegidas. La municipalidad o el concejo de distrito podría gestionar la instalación de alguna estructura de paso de fauna. Esto se podría realizar primeramente estableciendo contacto con el Sistema Nacional de Áreas de



1 Conservación de Costa Rica (SINAC) para solicitar y recibir apoyo respecto a la
2 necesidad que requiera solventarse para el paso de fauna.

3 6. Percepción de los riesgos ante desastres y conservación de biodiversidad
4 asociados a la red vial

5 Los problemas ocasionados por afectaciones de las vías por eventos naturales
6 merecen un alto grado de atención, sobre todo en el tema de prevención de riesgos,
7 debido a que al ser eventos naturales no se puede determinar con exactitud cuando
8 pueden suceder.

9 Primeramente, ocasionan accidentes o tragedias hacia la población aledaña que
10 resida sobre el camino o bien la que en su momento se desplace sobre la ruta.
11 Seguidamente el tránsito por la vía pública se vuelve totalmente inseguro,
12 deteniendo todo el flujo peatonal y vehicular, y consecuentemente todas aquellas
13 actividades sociales o comerciales que a ello se relacionen, generando una
14 afectación en cadena.

15 Para disminuir este tipo de afectaciones, es importante realizar una evaluación de
16 las poblaciones aledañas que se encuentran mayoritariamente expuestas a estos
17 riesgos por desastres, por ejemplo: realizar valoraciones sobre el estado actual de
18 las viviendas o estructuras aledañas a los caminos señalados, así como evaluar el
19 estado de estos para establecer priorizaciones de intervención de mantenimiento,
20 mejora y prevención en caso de desastres, así como tomar en cuenta rutas alternas
21 que puedan solventar el tránsito ante estos eventos inesperados, así como planificar
22 con otros organismos o entidades como Cruz Roja Costarricense y Bomberos de
23 Costa Rica, para identificar cuáles son las zonas más vulnerables para atención
24 inmediata.

25 Por otra parte, actualmente no existe una planificación vial del cantón para la
26 conservación de la biodiversidad, debido a que Río Cuarto como cantón fue fundado
27 en el año 2017. Como gobierno local, la Municipalidad empezó sus funciones en el
28 año 2020, por lo tanto, esta planificación se debe realizar de forma íntegra a través
29 de sus tres distritos, la cual debe tener la capacidad de ejecutarse eficientemente,



ya que el cantón es característico de flora y fauna; por ende, debe fomentar la conservación mediante la planificación del desarrollo vial.

CAPÍTULO III. El estado de la Red Vial Cantonal

Tener claridad de la extensión y el estado de la red vial es de suma importancia, ya que el conocimiento de esta permite desarrollar una debida planificación que propicie un buen servicio en el mantenimiento de la red vial y sus activos, generando un incremento en torno a mejores condiciones para su uso, que le permiten a la población transportarse de un lugar a otro para satisfacer sus necesidades de salud, trabajo, educación, comercio, recreación, turismo y otras.

En el presente capítulo se detalla el diagnostico técnico pertinente a la red vial cantonal de Río Cuarto, con el objetivo de determinar los activos viales y sus principales características, así como la condición o estado de los activos viales del cantón.

1. Inventario y evaluación de activos viales

El mejoramiento, mantenimiento y ampliación de la red vial influye directamente en el desarrollo del cantón, por lo tanto, es muy importante contar con un inventario actualizado de los activos viales que permita una gestión racional y de buen uso de los recursos públicos.

Si las vías de comunicación no dan el servicio adecuado para que la población satisfaga sus necesidades básicas, es poco probable que los ciudadanos puedan encarar una situación de mejora económica y reducción de los índices de pobreza y el crecimiento desacelerado de actividades comerciales.

Contar con un adecuado inventario de red vial y evaluar los activos permiten realizar un diagnóstico asertivo sobre las problemáticas existentes, que permitan generar una planificación correcta para ejecutar acciones que permitan el mejoramiento continuo de dichos caminos.

1.1 Red de caminos cantonales



1 La Unidad Técnica de la Municipalidad de Río Cuarto cuenta y opera con la lista de
2 caminos que anteriormente pertenecían a la red vial del cantón de Grecia, cuando
3 Río Cuarto era su distrito.

4 La información de la red vial es del periodo 2014, año en que la Municipalidad de
5 Grecia registró la última actualización referente al territorio de Río Cuarto ante la
6 Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.

7 La Municipalidad de Río Cuarto se encuentra en el proceso de actualización de la
8 Red Vial Cantonal la cual será entregada al MOPT en enero del año 2022 y quedará
9 sujeta a cambios hasta su aprobación e incorporación, la cual incluye el cambio de
10 codificación, nombres, longitudes y demás información relacionada de los caminos
11 actuales, así como de los caminos nuevos que se incorporarán a la Red Vial
12 Cantonal, el detalle de esta actualización se encuentra en el Anexo 6.

13 1.1.1 Inventario y evaluación de la RVC

14 La red vial cantonal de Río Cuarto tiene una longitud de 200,87 km. En la cual
15 existen 109 códigos de caminos debidamente inscritos ante el MOPT. En el primer
16 trimestre del año 2021 el camino 2-03-045 ha sido declarado ruta nacional terciaria
17 701 por lo que la longitud de dicho camino de 9,4 km ha dejado de pertenecer a la
18 red vial cantonal.

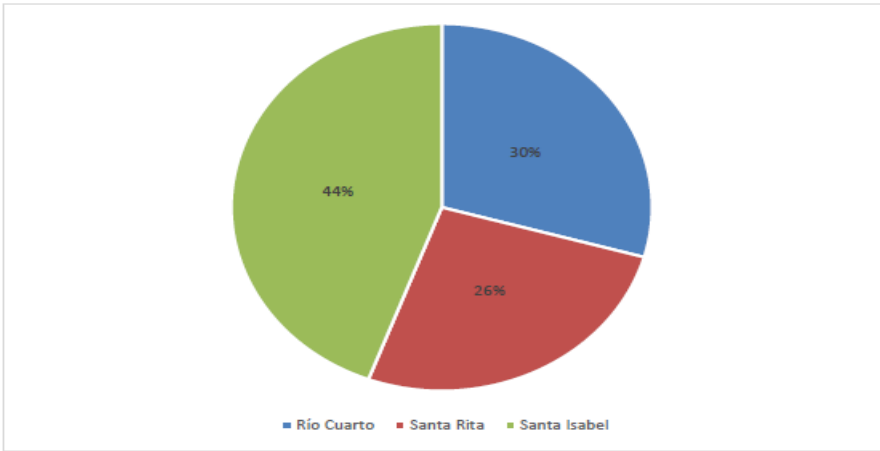
19 Esta Red Vial Cantonal está compuesta por tres tipos de superficie: Asfalto, lastre y
20 Tierra. En donde solamente el 1% de la red vial cuenta con una superficie de ruedo
21 en asfalto, los demás caminos cuentan con una superficie de ruedo en lastre o tierra.
22 Siendo el lastre el tipo de superficie de ruedo predominante en la red vial cantonal
23 con 159,18 km, como se observa en el cuadro N°10.

24 La red vial cantonal de Río Cuarto se caracteriza por ser un puente de paso entre
25 la región Caribe y Huetar Norte y su posición geográfica permite la conexión directa
26 entre los distritos de Río Cuarto, Santa Rita y Santa Isabel. El tránsito para
27 trasladarse por sus distritos es fluido, por ejemplo: para viajar del distrito de Río
28 Cuarto (cabecera del Cantón) hacia el distrito de Santa Isabel, se debe atravesar



1 primeramente el distrito de Santa Rita, ya que en el mapa territorial el distrito de
2 Santa Rita se encuentra en medio de los otros dos distritos mencionados.
3 Porcentualmente en cuanto a la extensión por distritos de la RVC, el distrito de Río
4 Cuarto posee el 30%, Santa Rita el 26% y Santa Isabel el 44% respectivamente. El
5 Gráfico N 1 muestra la distribución porcentual por distrito descrita anteriormente.

6 **Gráfico 1. Distribución porcentual por distrito de la Red Vial Cantonal**



12 Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia.

13 **Cuadro 10. Resumen general de la red vial del cantón y su estado**

Superficie	Longitud del estado de: el camino o de la superficie de ruedo (Km)					Total (Km)
	Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	
Carpeta Asfáltica	-	-	2,2	-	-	2,2
Lastre	-	18,93	55,685	73,565	11,0	159,18
Tierra	-	-	3,35	11,26	24,88	39,49
Total						200,87

15 Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia 2014.

16 Como se muestra en el Cuadro °10 en su mayoría la Red Vial Cantonal de Río
17 Cuarto cuenta con la superficie de ruedo en lastre (79% de la RVC) así como su
18 condición se encuentra en clasificación regular y malo. Mientras que la superficie de
19 ruedo en asfalto es realmente baja (1%) según los datos de la RVC, la Municipalidad
20 de Río Cuarto durante la ejecución del año 2021 realizará aproximadamente 10 km
21 en asfalto al terminar dicho periodo mejorando alrededor de un 5% la condición de
22 esta RVC.

23 Además de la red vial cantonal, en el territorio cantonal de Río Cuarto, existen seis
24 vías que forman parte de la Red Vial Nacional. Estas vías son: RN.4, RN.140,
25 RN.701, RN.708, RN.744 y RN.745. De ellas, es importante hacer mención especial
26 a la RN701, ya que es la única de las mencionadas, en la cual la totalidad de su
27 longitud se encuentra dentro de los límites geográficos de Río Cuarto.



1 1.1.2 Caracterización de la RVC

2 Como parte de la caracterización de la RVC de Río Cuarto, es importante destacar
3 que el cantón es primordialmente un cantón rural. Esto ocasiona que la movilidad
4 en el cantón sea típica de las zonas rurales de nuestro país, con las particularidades
5 que ello acarrea: maquinaria agrícola en las vías, alto tránsito de motocicletas,
6 concentración de tránsito pesado en zonas de producción agropecuaria y otras
7 particularidades típicas de zonas rurales.

8 Además, Río Cuarto se encuentra actualmente en un proceso de promoción de la
9 actividad turística. Esto ocasiona que existan caminos, que, por su ubicación
10 cercana a puntos de atracción turística, estén empezando a ser utilizados
11 principalmente por turistas.

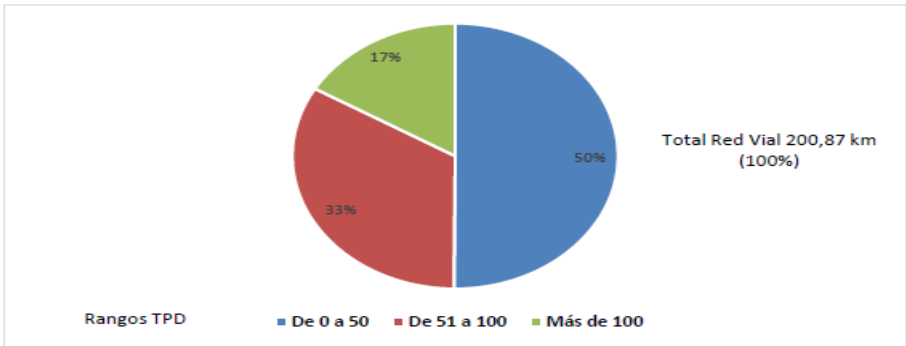
12 Las dos características descritas en los párrafos anteriores son fundamentales para
13 entender que existen caminos que podrían tener un TPD bajo, pero son de alta
14 importancia en la dinámica económica y productiva del cantón.

15 Otra característica importante de la RVC de Río Cuarto es el TPD predominante en
16 las rutas cantonales. En general, el TPD de las rutas cantonales de Río Cuarto, es
17 inferior a 300 vehículos por día. Esta característica demuestra que, de manera
18 general, la RVC de Río Cuarto está conformada por rutas de bajo tránsito.

19 A continuación, se presentan varios elementos que permiten caracterizar la Red Vial
20 Cantonal de Río Cuarto, según se extrae del inventario disponible.

21 Tránsito Promedio Diario. Es el volumen vehicular que representa el promedio de
22 los volúmenes en un día.

23 **Gráfico 2. Tránsito Promedio Diario**

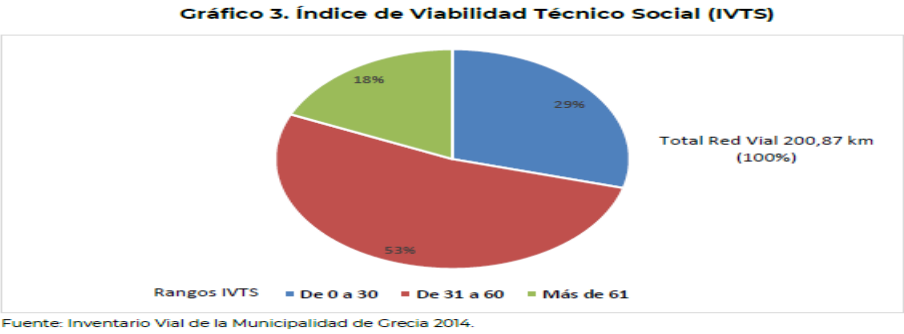


24 Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia 2014.



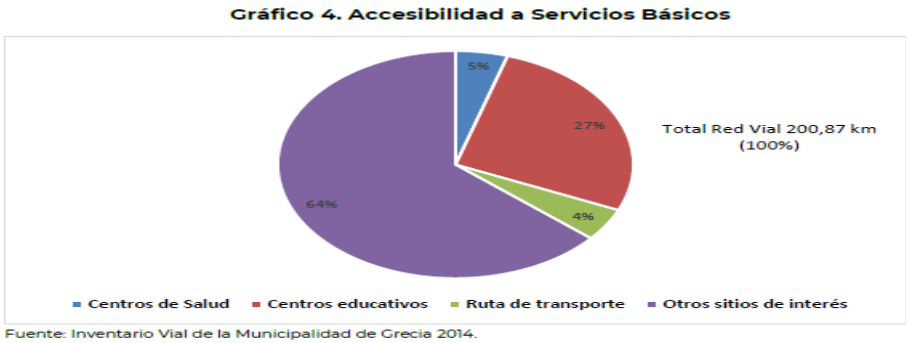
1 De los rangos establecidos en el Gráfico 2 de menor al mayor, el 50% de la red vial
2 se encuentran dentro del rango de TPD más bajo (de 0 a 50) que representan 100
3 km y el 17% dentro del rango más alto (más de 100) que representa 34km; sin
4 embargo, es importante mencionar que los datos registrados corresponden al año
5 2014, por lo que posiblemente estos datos han tenido variaciones considerables
6 respecto a la actualidad, y esto se verá reflejado con certeza en la próxima
7 actualización del inventario de la RVC de Río Cuarto.

8 Índice de Viabilidad Técnico Social. Expresa la importancia de un camino
9 cuantificando sus características físicas y socioeconómicas.



15 De los rangos establecidos en el Gráfico 3, el 53% de la red vial se encuentran
16 dentro del rango con calificación de IVTS más bajo (de 0 a 30) que representan 106
17 km y solo el 18% dentro del rango más alto (más de 61) que representan 36 km; sin
18 embargo, es importante mencionar que los datos registrados corresponden al año
19 2014, por lo que posiblemente estos datos han tenido variaciones considerables
20 respecto a la actualidad, y esto se verá reflejado con certeza en la próxima
21 actualización del inventario de la RVC de Río Cuarto.

22 Accesibilidad a servicios básicos. Es uno de los principales indicadores utilizados
23 para evaluar el índice de desarrollo de las comunidades.

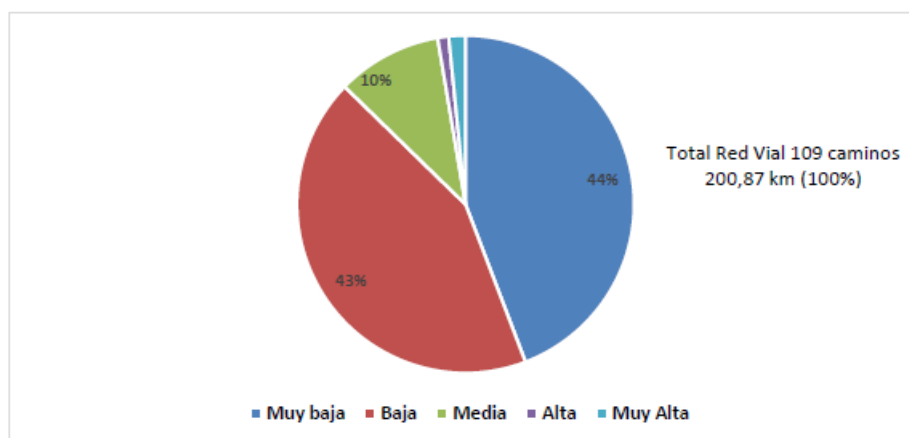




Como se muestra en el Gráfico 4, en cuanto a la accesibilidad a servicios básicos, mayoritariamente el 64% de la red vial corresponde a otros sitios de interés principalmente a agua potable y electricidad que representan 128 km, mientras que en segunda instancia se encuentran los centros educativos con 27% que representan 54 km y en menor porcentaje los centros de salud y ruta de transporte en relación con los 200,87 km que conforman la RVC. sin embargo, es importante mencionar que los datos registrados corresponden al año 2014, por lo que posiblemente estos datos han tenido variaciones considerables respecto a la actualidad, y esto se verá reflejado con certeza en la próxima actualización del inventario de la RVC de Río Cuarto.

Viviendas por Kilómetro. Es la relación promedio de viviendas en distancia de un kilómetro, en relación con la longitud del camino público.

Gráfico 5. Viviendas por kilómetros



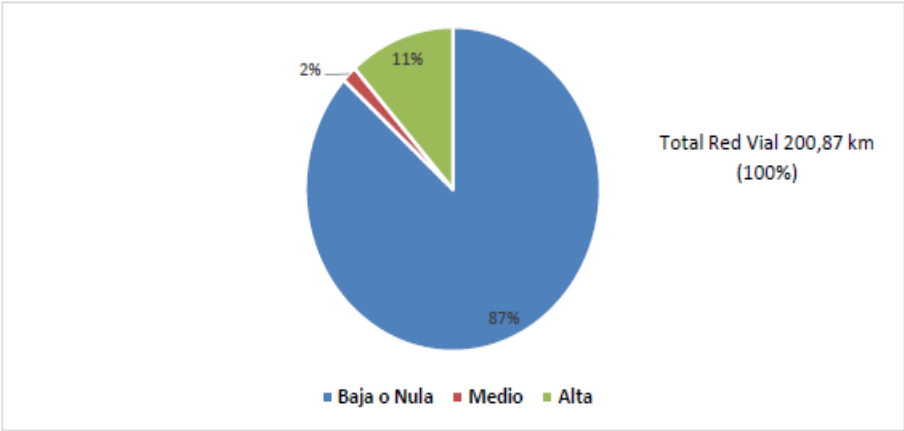
Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia 2014.

Como se muestra en el Gráfico 5, en cuanto al nivel de viviendas en distancia de un kilómetro, la tendencia mayoritariamente en la red vial es baja-muy baja en relación con el rango medio y alto. Sin embargo, es importante mencionar que los datos registrados corresponden al año 2014, por lo que posiblemente estos datos han tenido variaciones considerables respecto a la actualidad, y esto se verá reflejado con certeza en la próxima actualización del inventario de la RVC de Río Cuarto.

Turismo. Son los caminos de la red vial que tienen injerencia directa con las actividades turísticas del cantón al ser rutas de acceso directo en el tránsito de estas.



Gráfico 6. Turismo

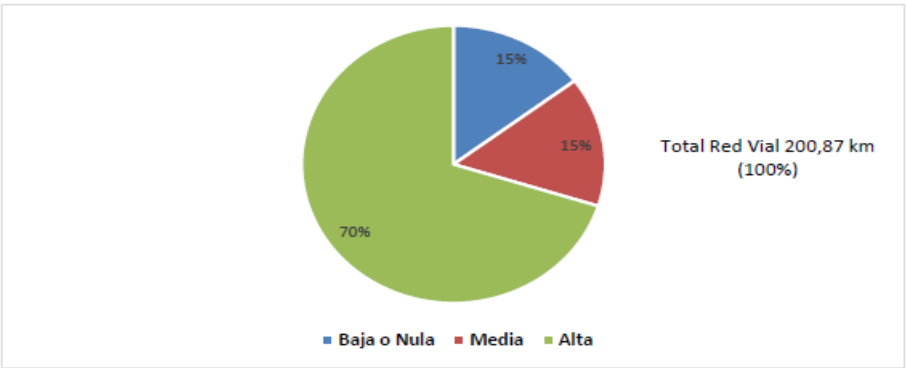


Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia 2014.

Como se muestra en el Gráfico 6, en cuanto al nivel de actividad turística, de los 200,87 km que conforman la Red Vial Cantonal, el 87% de esta registra un nivel bajo (que representan 174 km), no obstante el porcentaje restante distribuido en el rango medio (2% que representan 3,5 km) y alto (11% que representan 23,3 km), inciden con los destinos turísticos de alto impacto del cantón y que representan a nivel nacional una de las más grandes fuentes de potencialización de esta zona geográfica para el desarrollo y comercialización de cada uno de los sectores involucrados.

Nivel de producción. Son los caminos de la red vial que tienen injerencia directa con las actividades de producción del cantón.

Gráfico 7. Nivel de producción



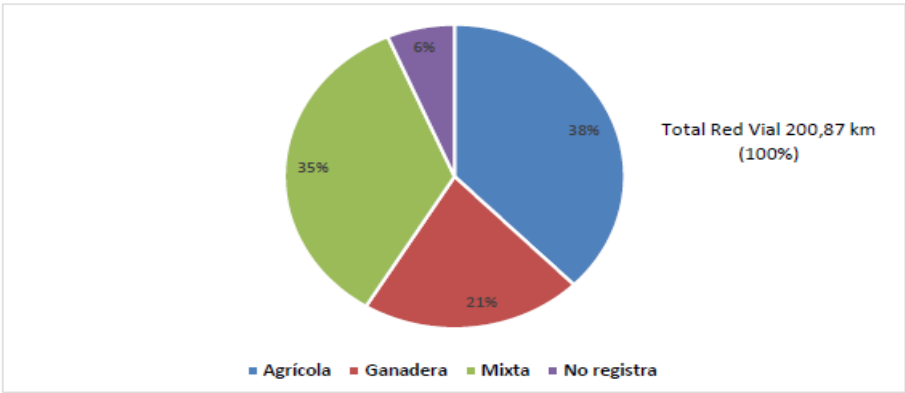
Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia 2014.

Como se muestra en el Gráfico 7, en cuanto al nivel de producción, de los 200,87 km que conforman la RVC, el 70% de esta que representa 140 km se encuentran dentro de la producción alta del cantón como bien sus actividades relacionadas lo



1 caracterizan, mientras que el porcentaje restante de la RVC se dentro del rango
2 medio y bajo.
3 Tipo de producción. Son los caminos de la red vial de acuerdo con el tipo de
4 actividad productiva que se generan sobre estos.

Gráfico 8. Tipo de producción



Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia 2014.

11 Como se muestra en el Gráfico 8, en cuanto al tipo de producción en la RVC,
12 predominan las actividades agrícolas y ganaderas, seguidamente de las mixtas que
13 involucran estas mismas u otras en conjunto, mientras que en un bajo porcentaje
14 de 6% de la RVC que representan 12 km, los datos del inventario vial no registran
15 información de tipo de producción.

16 1.1.3 Puentes cantonales

17 Los puentes del cantón tienen gran relevancia ya que permiten conexión entre
18 comunidades aledañas y también el desplazamiento por sus distritos, además en
19 algunas de estas representan la única vía de acceso donde no existen otras rutas
20 alternas, por lo que el estado óptimo de los puentes para su debido tránsito debe
21 ser permanente.

22 En el inventario actual de la red vial de Río Cuarto, se encuentran 36 puentes
23 registrados, en los cuales sus estructuras están compuestas por tres tipos de
24 material: concreto, acero y madera. En los registros actuales se desconoce la
25 condición de estructural de estos.

26 La información indicada en el Cuadro N°11 es la única disponible respecto a los
27 puentes en la Municipalidad de Río Cuarto actualmente, esto se actualizará con el
28 próximo inventario de la red vial cantonal.



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.99

Cuadro 11. Puentes

CODIGO DE CAMINO	ESTACION	NOMBRE RIO O QUEBRADA	ANCHO ENTRE CORDONES(M)	LONGITUD DEL PUENTE(M)	ESTRUCTURA DEL PUENTE	MATERIAL DEL TABLERO
2-03-052	0+050	Quebrada Carrizal	4,2	8	Concreto	Concreto
2-03-052	0+400	Rio Hule	3	6	Madera	Madera
2-03-052	2+800	Corte Agua	3	6	Madera	Madera
2-03-054	2+300	Rio Caño Negro	-	-	-	-
2-03-057	1+400	Quebrada Barros	4,5	30	Acero	Concreto
2-03-057	2+100	Quebrada Higuera	4,5	16	Acero	Concreto
2-03-057	6+000	Rio Sardinal	4,5	20	Acero	Concreto
2-03-058	0+300	Rio Sardinal	4	6	Concreto	Concreto
2-03-064	3+100	Quebrada Grande	2,5	6	Acero	Madera
2-03-066	15+900	Rio Caño Negro	3,8	21	Acero	Acero
2-03-084	0+700	Naciente Rio Cuarto	5	8	Concreto	Concreto
2-03-167	0+350	Rio Cuarto	3	24	Madera	Madera
2-03-167	3+000	Quebrada Murciélagos	3	8	Madera	Madera
2-03-167	1+100	Rio Cuarto	-	-	Otros	Otros
2-03-168	2+000	Rio Caño Negro	3,6	10,5	Acero	Acero
2-03-168	3+300	Quebrada Saíno	3	10	Acero	Madera
2-03-169	1+200	Quebrada Suspiro	3,2	8	Madera	Madera
2-03-173	0+180	Rio Cuarto	4	18	Concreto	Concreto
2-03-174	2+700	Rio Caño Negro	4,5	28	Concreto	Concreto
2-03-183	3+300	Quebrada Saíno	4	10	Madera	Madera
2-03-186	1+500	Quebrada Caño	3	10	Madera	Madera
2-03-186	0+300	Quebrada Caño	3	10	Madera	Madera
2-03-188	1+675	Quebrada Grande	3	6	Concreto	Concreto
2-03-189	1+000	Quebrada Saíno	4	6	Concreto	Concreto
2-03-198	0+700	Quebrada Carrizal	3	6	Madera	Madera
2-03-199	0+050	Quebrada Carrizal	3,8	8	Acero	Concreto
2-03-201	0+800	Rio Cuarto	5,2	32,5	Concreto	Concreto
2-03-201	3+350	Quebrada Grande	4	6	Acero	Acero
2-03-201	5+500	Quebrada Sonora	4	6	Madera	Madera
2-03-202	0+700	Quebrada Murciélagos	3	6	Madera	Madera
2-03-202	3+200	Quebrada Grande	3	6	Acero	Madera
2-03-219	0+350	Rio Tercero	3,8	10	Madera	Madera
2-03-219	2+400	Rio Hule	3,5	6	Acero	Concreto
2-03-220	0+500	Rio Hule	3	6	Madera	Madera
2-03-230	0+550	Rio Tercero	3	8	Madera	Madera
2-03-248	No tiene Boleta	-	-	-	-	-

Fuente: Inventario Vial Municipalidad de Grecia 2014.



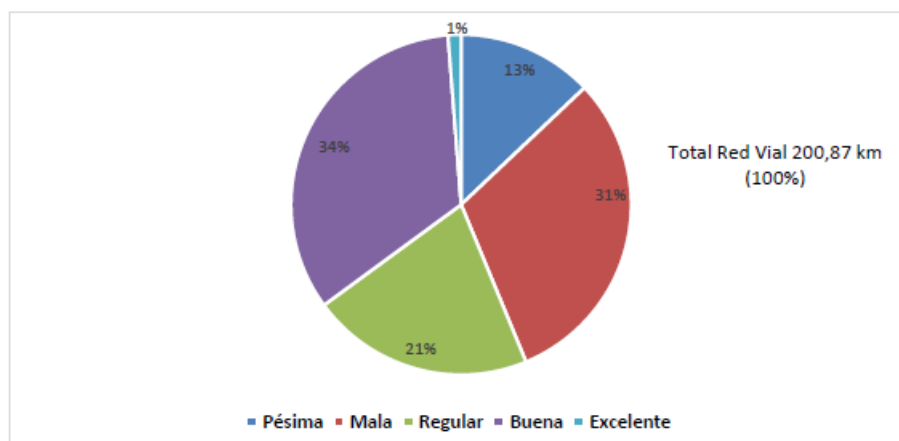
1.2 Activos viales complementarios

La existencia de activos viales complementarios en el cantón de Río Cuarto es escasa. Iniciando por las aceras, la presencia de estas en la red vial cantonal es prácticamente nula y las existentes se encuentran sobre rutas nacionales, además de que no se encuentran en las mejores condiciones.

Por otro lado, la señalización (horizontal y vertical) solo se encuentra en algunos puntos específicos de cuadrantes urbanos con superficie de rudo en asfalto, el resto de la RVC en lastre y tierra es carente de señalización, otros elementos como barreras guarda camino, reductores de velocidad o pasos peatonales.

Sistemas de drenaje. Tienen un alto grado de importancia en los caminos, debido a que una adecuada evacuación de las aguas pluviales permite la conservación de los caminos ante las condiciones climatológicas del país, principalmente generadas en la estación lluviosa.

Gráfico 9. Sistema de Drenajes



Fuente: Inventario Vial de la Municipalidad de Grecia 2014.

El Gráfico 9 refleja que, del total de la red vial de 200,87 km, menos de la mitad se encuentra en condiciones buenas (34%) y excelentes (1%), mientras que el restante 65% de la red vial se encuentra entre condiciones regulares, malas y pésimas.

Con lo anterior descrito, se demuestra que la RVC de Río Cuarto necesita una mejora significativa en la condición de los sistemas de drenajes, considerando que estos tienen gran impacto en la condición de la superficie de rudo de los caminos,



1 en la prolongación de su buen estado o por el contario en el deterioro a corto plazo
2 de estos.

3 2. Análisis funcional de la infraestructura vial cantonal

4 En esta sección se realiza un análisis funcional de la RVC desde la perspectiva de
5 los usuarios de vehículos automotores y movilidad activa. Para ello, se establece
6 una jerarquización de los caminos en tres categorías: A, B y C. En la cual, las rutas
7 tipo A representa a los caminos de mayor jerarquía; las rutas tipo B son los caminos
8 de jerarquía media y las rutas tipo C a los de menor jerarquía.

9 El principal insumo para la definición de la jerarquía de cada uno de los caminos de
10 la RVC, consiste en el criterio experto y el conocimiento de la red de la Unidad
11 Técnica de Gestión Vial. Sin embargo, para reducir la subjetividad que ello podría
12 ocasionar, se establecen algunos criterios de referencia para cada una de las
13 categorías. De acuerdo con lo siguiente:

14 Jerarquía A

- 15 • Conexión entre dos rutas nacionales.
- 16 • Ruta principal de acceso a cabeceras de distrito, puntos turísticos, centros
17 educativos, zonas de alta producción agropecuaria o puntos generadores de viajes.

18 Jerarquía B

- 19 • Conexión entre dos rutas de jerarquía A.
- 20 • Rutas alternas de acceso a puntos generadores de viajes.

21 Jerarquía C

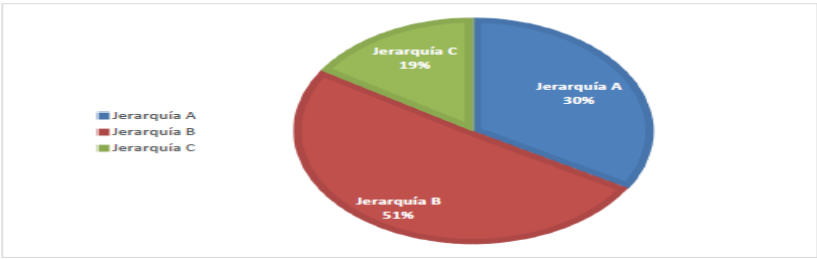
- 22 • Rutas cortas y/o sin salida.
- 23 • Reciben el tránsito de rutas tipo A o B.

24 La dinámica de la red vial cantonal de Río Cuarto, parte primeramente de la
25 funcionalidad de las rutas nacionales que atraviesan de Este a Oeste y de Norte a
26 Sur el territorio geográfico, que generan la mayor movilidad sobre este y permitiendo
27 la conexión con los otros cantones con los que delimita (Sarapiquí, San Carlos).



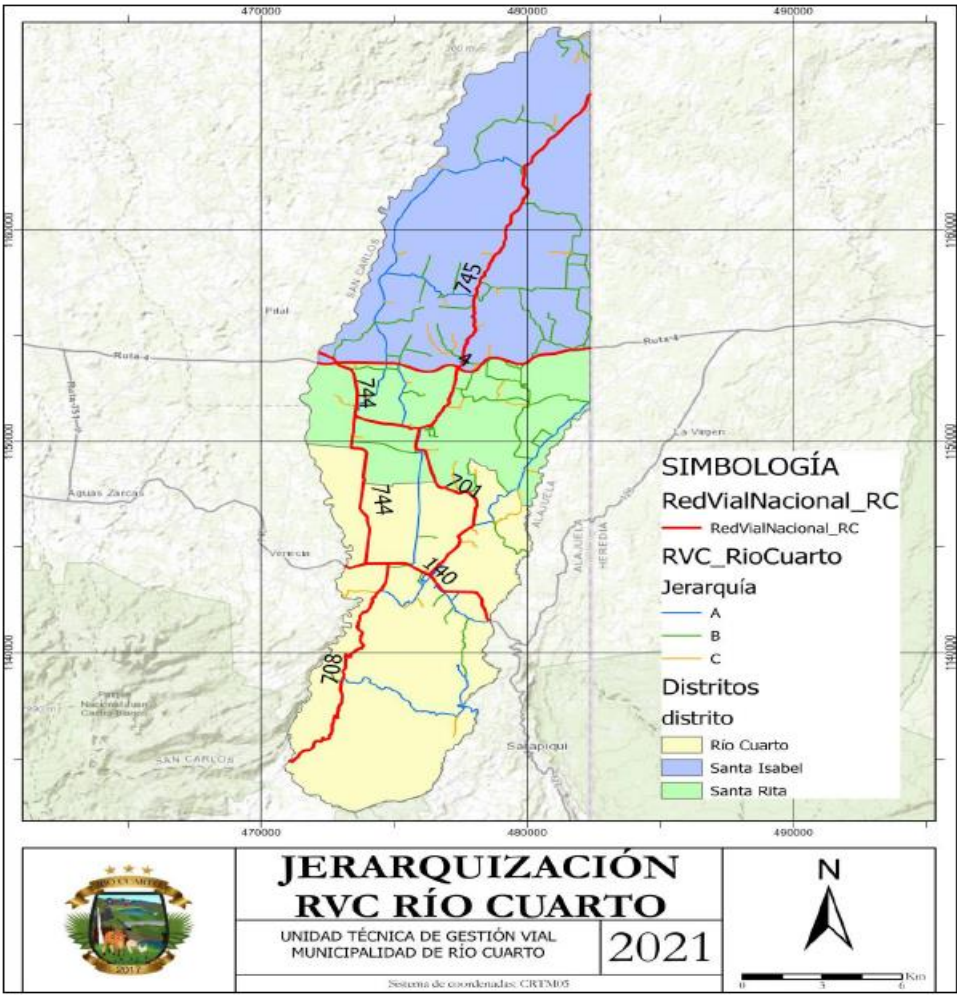
1 Tal como se muestra en el Gráfico 10 longitud de la red vial cantonal (se encuentra
2 en proceso de actualización) está conformada por 109 caminos con una longitud de
3 200,87 km. En donde 11 caminos son jerarquía tipo A con una extensión en conjunto
4 de 60,25 km; 48 caminos son jerarquía tipo B con una extensión en conjunto de
5 101,82 km; y 50 caminos son jerarquía tipo C con una extensión en conjunto de
6 38,80 km.

Gráfico 10. Jerarquía de la Red Vial Cantonal



11 La Ilustración 2 muestra la jerarquización de la red vial cantonal de Río Cuarto
12 dentro de su extensión geográfica.

Ilustración 2. Jerarquización de la Red Vial Cantonal



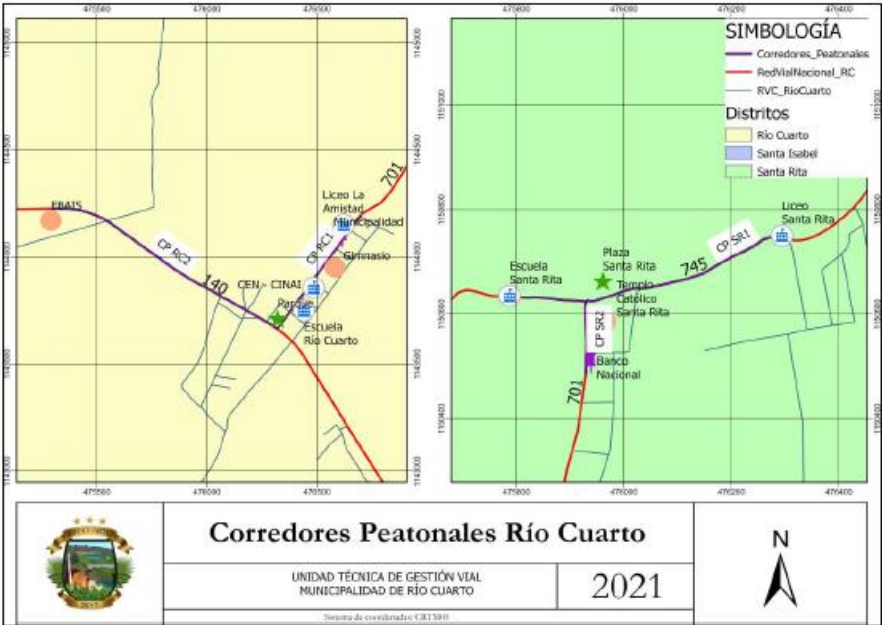


1 En cuanto al análisis funcional básico de la red vial cantonal desde la perspectiva
2 de los peatones. En el cantón de Río Cuarto, actualmente existe un importante
3 déficit en infraestructura que facilite la movilidad peatonal. No obstante, sí existen
4 corredores en los cuales se puede observar un importante tránsito. Esto a pesar de
5 que en la mayor parte de los casos no existe infraestructura peatonal, o la que
6 existe, se encuentra en mal estado.

7 Los corredores peatonales identificados se concentran en los distritos de Río Cuarto
8 y de Santa Rita. En general, representan tramos con longitudes menores a un
9 kilómetro que comunican centros educativos, centros de salud, centros de
10 recreación o instituciones gubernamentales y/o financieras.

11 Un aspecto importante de considerar es que los corredores peatonales identificados
12 se encuentran, principalmente, en rutas nacionales, como se muestra en la
13 ilustración 3.

Ilustración 3. Corredores peatonales



24 Como bien se indica los corredores peatonales del cantón de Río Cuarto están
25 situados sobre rutas nacionales, debido a que estas tienen conexión directa con las
26 cabeceras de distrito. En el Cuadro 12 se detallan los corredores peatonales del
27 cantón, de acuerdo con sus características de identificación y conformación.



Cuadro 12. Corredores peatonales

Nombre Corredor	Distritos	Códigos de camino	Longitud (m)	Flujo peatonal	Existencia aceras	Intervención general	Usuario típico
CP RC1	Río Cuarto	RN701	650	Discontinuo	Parcial	Reconstrucción	Mixto
CP RC2	Río Cuarto	RN140	1200	Discontinuo	Parcial	Construcción y Mantenimiento	Mixto
CP SR1	Santa Rita	RN745	550	Discontinuo	Parcial	Construcción	Mixto
CP SR2	Santa Rita	RN701	150	Discontinuo	Parcial	Construcción y Mantenimiento	Mixto

3. Resumen del estado y funcionamiento de la RVC

En general, la RVC de Río Cuarto se encuentra en un estado deficiente. Por lo tanto, es primordial realizar una estrategia de gestión vial orientada a optimizar los recursos disponibles para lograr una mejora integral de la infraestructura vial cantonal.

Uno de los principales retos con los que se cuenta para lograr una adecuada gestión de la RVC, es mejorar y aumentar la información de la RVC disponible para la toma de decisiones. El primer paso para lograrlo consiste en realizar una actualización y digitalización total del inventario vial cantonal. En el cual se incluya la mayor cantidad de información posible.

En lo referente al funcionamiento de la RVC, es necesario destacar el rol que juegan las distintas rutas nacionales ubicadas dentro del cantón en la distribución del tránsito en las rutas cantonales.

Las rutas nacionales RN. 4 y RN. 140 atraviesan los límites del cantón de Río Cuarto de Este a Oeste, estableciendo una conexión directa con los cantones de San Carlos y Sarapiquí. Mientras que las rutas nacionales RN. 701, RN. 708, RN. 744 y RN. 745; recorren el cantón de Norte a Sur, permitiendo una conexión directa entre sus tres distritos (Río Cuarto, Santa Rita y Santa Isabel).

En cuanto a la condición de la red vial cantonal de forma general, esta no es la mejor, incluso bajo criterio técnico se determina que la misma se encontraba en un



1 estado de desatención en funciones de mantenimiento y mejoras durante los años
2 anteriores cuando Río Cuarto aún no era cantón.

3 La longitud de la red vial de Río Cuarto es de 200,87 km, esta, solamente cuenta
4 con 2,2 km en condición en superficie en Asfalto, 159,18 en condición de superficie
5 en lastre y 39,49 km en condición de superficie en tierra. El estado de la superficie
6 de ruedo, así como el estado de los sistemas de drenaje en su mayoría se encuentra
7 deficiente, muchos por deterioro y falta de mejoramiento, y otros por falta de
8 mantenimiento; además la señalización de los caminos y las aceras son
9 prácticamente inexistentes y las pocas que existen se encuentran en malas
10 condiciones.

11 Río Cuarto es el cantón más recientemente fundado de Costa Rica, y está en el
12 deber de promover el desarrollo de cada uno de sus sectores productivos,
13 comerciales, salud, educación y turismo; para lo cual se requieren condiciones
14 óptimas de sus vías de comunicación terrestres, específicamente lo referente a la
15 red vial cantonal.

16 CAPÍTULO IV. Marco de política institucional en la gestión vial

17 El marco de políticas en materia de gestión vial es la base para orientar las
18 decisiones respecto a las intervenciones y las inversiones prioritarias dentro del
19 cantón.

20 La base para el marco de políticas, son los resultados de los análisis realizados a
21 partir de los hallazgos del diagnóstico económico, social, ambiental y técnico vial.

22 Luego, se visualizaron las relaciones con distintos atributos del diagnóstico, por
23 ejemplo, tipo de superficie, jerarquía, actividades productivas, dinámicas de flujo
24 (vehicular y peatonal), conectividad, condiciones ambientales (conservación, riesgo)
25 y otros relevantes para la red vial y el desarrollo del cantón.

26 Finalmente, para la formulación de las políticas fue de suma importancia el resultado
27 de la consulta comunal realizada con los actores claves del cantón.

28 1. Misión, visión y líneas estratégicas



En la elaboración del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo, se incorpora la misión y visión municipal, así como las líneas estratégicas, las cuales han tenido un vínculo directo en la formulación de las políticas viales del de Río Cuarto, como orientación respecto a la propuesta de desarrollo para el cantón, de manera tal que se procure la correspondencia con la planificación vial y que estas aporten a alcanzar esos compromisos previos y fundamentales en la gestión municipal.

Misión de la Municipalidad de Río Cuarto

“Río Cuarto es un cantón que combina el territorio urbano rural y cuya principal fortaleza son sus habitantes que trabajan en el día a día para lograr un mejor lugar para vivir y trabajar.”

Visión de la Municipalidad

“Río Cuarto es un cantón universal y próspero con un desarrollo equilibrado e integrado”.

Líneas estratégicas municipales

- Social
- Salud
- Deporte y Recreación
- Arte y Cultura
- Empleo
- Turismo
- Infraestructura
- Seguridad
- La Municipalidad
- Alianzas Internacionales
- Equidad



2. Políticas viales cantonales

Son el instrumento normativo de más alta jerarquía emitido por el Concejo Municipal, que contienen el conjunto de directrices generales, que, por su vinculación, guían tanto a los diferentes actores del cantón, Junta Vial Cantonal, Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal y al personal municipal, en las acciones de gestión para la implementación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad de la Red Vial Cantonal.

Dentro del proceso de la elaboración de las políticas del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026 de la Municipalidad de Río Cuarto, la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal realizó la consulta comunal, en la cual se contó con la asistencia de representantes de distintas agrupaciones y organizaciones del cantón, considerados como actores claves para el desarrollo de las líneas orientadoras de políticas.

De la consulta comunal se destaca primordialmente la diversidad de necesidades en las poblaciones de acuerdo con la situación actual de los caminos en donde actualmente transitan. Sin embargo, el desarrollo de mejoras en la red vial en temas de seguridad es de suma importancia en la perspectiva de los participantes.

Desde la percepción de los participantes y actores clave, la red vial de Río Cuarto posee muchas carencias en cuanto a la seguridad vial, la poca o nula existencia de condiciones que permitan el tránsito seguro y adecuado para los peatones genera preocupación en la población, específicamente en el tema de aceras, señalizaciones o activos de prevención de accidentes como los reductores de velocidad. A pesar del mejoramiento de algunos caminos a través del cambio de superficie de tierra o lastre a asfalto, se identifica el incremento de velocidad por parte de los conductores de los vehículos automotores, provocando un aumento en el riesgo de accidentes, en el Anexo 7 se adjuntan imágenes de la consulta comunal realizada.

De esta manera, una vez realizado el diagnóstico integral de la red vial cantonal y la consulta comunal, la Unidad Técnica de Gestión Vial y la Junta Vial Cantonal de Río Cuarto han elaborado el marco de políticas del PVQCD 2022-2026, el cual fue



1 presentado el lunes 6 de julio de 2021, ante el Concejo Municipal de Río Cuarto;
2 ente que acordó su aprobación en el Acta N°91-2021, mediante artículo N°IV,
3 Acuerdo 03.

4 **PROPUESTA DE POLÍTICAS GENERALES**

5 Las políticas aprobadas por el Concejo Municipal de Río Cuarto, han sido
6 elaboradas con la participación de las partes involucradas, con el fin de asegurar su
7 pertinencia en respuesta a las necesidades y oportunidades del cantón, así como
8 contar con el respaldo necesario para legitimar y viabilizar el PVQCD 2022-2026,
9 las cuales se muestran en el Cuadro 13.

Cuadro 13. Marco de políticas en gestión vial cantonal

Componente	Política	Meta	Indicador
Conservación y Desarrollo de activos viales	Priorizar el mantenimiento y conservación de la infraestructura vial que se encuentra en buen estado.	Intervenir 109,50 kilómetros en la infraestructura vial que se encuentra en buen estado durante el periodo del plan.	Cantidad de kilómetros de caminos que fueron intervenidos.
	Mejorar la condición de la infraestructura vial que se encuentra en mal estado de acuerdo con la jerarquización y priorización del PVQCD.	Intervenir 40,9 kilómetros en la infraestructura vial que se encuentra en mal estado tipo A durante el periodo del plan.	Cantidad de kilómetros de caminos que fueron intervenidos
		Intervenir 85,65 kilómetros en la infraestructura vial que se encuentra en mal estado tipo B y C durante el periodo del plan.	Cantidad de kilómetros de caminos que fueron intervenidos
	Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabilite o construya las que se encuentran en mal estado bajo criterio técnico.	Intervenir 19 puentes que se encuentran en buen estado durante la vigencia del plan.	Cantidad de puentes intervenidos
		Intervenir 5 puentes que se encuentran en regular estado durante la vigencia del plan.	Cantidad de puentes intervenidos
		Intervenir 1 puente que se encuentran en mal estado durante la vigencia del plan.	Cantidad de puentes intervenidos
		Invertir 4 pasos de alcantarillas mayores durante la vigencia del plan.	Cantidad de pasos de alcantarillas mayores intervenidos
Seguridad Vial (considera la movilidad segura y sostenible)	Incorporar los elementos requeridos de seguridad vial en las intervenciones realizadas en la red vial de acuerdo con la jerarquización y priorización del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.	Invertir en 3000 metros de aceras durante la vigencia del plan	Cantidad de metros de aceras



Componente	Política	Meta	Indicador
	Promover la movilidad segura y sostenible en los corredores peatonales prioritarios del cantón.		
Conservación ambiental y reducción del riesgo de desastres	Contemplar en las intervenciones de la red vial la conservación del ambiente y mitigación del riesgo ante desastres, de acuerdo con el criterio técnico de la UTGV.	Invertir en 2 kilómetros de red vial que se encuentra en riesgo de desastres durante la vigencia del plan	Cantidad de kilómetros intervenidos
Fortalecimiento de capacidades de la Unidad Responsable de la Gestión Vial	Fortalecer las capacidades técnicas y operativas de la Unidad Técnica de Gestión Vial.		
Participación ciudadana	Fomentar la participación ciudadana equitativa a través de los Comités de Caminos en las comunidades del cantón.	Crear 10 comités de caminos durante la vigencia del plan	Cantidad de comités de caminos creados

Las políticas cuentan con metas e indicadores, los cuales tienen como objetivo dar seguimiento y evaluación del cumplimiento, estas políticas se asociación de tal forma que el cumplimiento de una también influye en el cumplimiento de una o de otras.

Un ejemplo de ello se puede observar en las metas de intervenciones en la infraestructura de la red vial cantonal que pertenecen al componente de conservación y desarrollo de activos viales, pero para el cumplimiento de esta meta se enlazarán las políticas transversales con los componentes de conservación ambiental y reducción de riesgos de desastres, fortalecimiento de las capacidades de la unidad responsable de gestión vial y la participación ciudadana, ya que su relación es directa con las intervenciones en la infraestructura de la red vial y son contempladas conjuntamente.

En el fortalecimiento de las capacidades de la UTGV se contempla el desarrollo de la estructura organizacional de este departamento, a través de la incorporación de



nuevos funcionarios en relación con las necesidades de gestión que la UTGV enfrente para el cumplimiento del PVQCD.

En síntesis, se destaca la vinculación del marco estratégico municipal con las políticas viales cantonales formuladas, las cuales se constituyen como grandes ejes que orientan las líneas de acción para ejecutar adecuadamente la inversión en vialidad cantonal, lo cual se resume en el Cuadro 14.

Cuadro 14. Alineación del marco estratégico municipal con las políticas viales cantonales

Misión	Visión	Líneas estratégicas asociadas	Políticas
"Río Cuarto es un cantón que combina el territorio urbano rural y cuya principal fortaleza son sus habitantes que trabajan en el día a día para lograr un mejor lugar para vivir y trabajar."	"Río Cuarto es un cantón universal y próspero con un desarrollo equilibrado e integrado."	<ul style="list-style-type: none">• Social• Salud• Deporte y Recreación• Arte y Cultura• Empleo• Turismo• Infraestructura• Seguridad• La Municipalidad• Alianzas Internacionales• Equidad	<ol style="list-style-type: none">1. Priorizar el mantenimiento y conservación de la infraestructura vial que se encuentra en buen estado.2. Mejorar la condición de la infraestructura vial que se encuentra en mal estado de acuerdo con la jerarquización y priorización del PVQCD.3. Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se encuentran en buen estado y, posteriormente, se
			<ol style="list-style-type: none">rehabilite o construya las que se encuentran en mal estado bajo criterio técnico.4. Incorporar los elementos requeridos de seguridad vial en las intervenciones realizadas en la red vial de acuerdo con la jerarquización y priorización del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.5. Promover la movilidad segura y sostenible en los corredores peatonales prioritarios del cantón.6. Promover la movilidad segura y sostenible en los corredores peatonales prioritarios del cantón.



1				
2				
3				
4				
5				
6				
	Fuente de datos: Municipalidad de Río Cuarto.			

- 7. Fortalecer las capacidades técnicas y operativas de la Unidad Técnica de Gestión Vial.
- 8. Fomentar la participación ciudadana equitativa a través de los Comités de Caminos en las comunidades del cantón.

CAPÍTULO V. Propuesta de atención integral de los activos viales cantonales

El presente capítulo contempla la propuesta de atención integral de los activos viales del cantón de Río Cuarto, para el próximo quinquenio, bajo criterio profesional del personal de gestión y el análisis realizado durante la elaboración del presente Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.

La formulación de la propuesta responde al diagnóstico de los aspectos legales, de infraestructura vial, financieros, sociales y ambientales, consulta comunal realizada y marco de las políticas de gestión vial desarrolladas y aprobadas por el Concejo Municipal, las cuales contemplan la perspectiva de género y derechos humanos, así como la movilidad segura y sostenible.

La propuesta contiene la priorización de caminos, estimación presupuestaria, escenarios, propuesta de intervención y análisis de viabilidad (tomando en consideración aspectos técnicos, financieros, sociales, políticos, jurídicos y ambientales, entre otros).

1. Criterios y priorización de caminos

1.1 Relación de las Políticas con los criterios de priorización

Las políticas del presente PVQCD tienen relación con los criterios de priorización de forma directa, en la cual se busca determinar aquellos atributos de los caminos que son más frecuentes e importantes para el cumplimiento de dichas políticas, de manera que la priorización de caminos se pueda realizar de forma objetiva por medio de la metodología expuesta más adelante, en el apartado 1.2.



1 La relación de las políticas aprobadas por el Concejo Municipal, con las
2 características o atributos de los caminos, se muestra en el cuadro N°15.

Cuadro 15. Relación entre políticas y criterios de priorización de caminos

Política	Atributo del camino	Justificación
Priorizar el mantenimiento y conservación de la infraestructura vial que se encuentra en buen estado.	Tipo de superficie de ruedo, estado de la superficie de ruedo, estado del sistema de drenaje, jerarquía, TPD.	Para realizar el mantenimiento de la infraestructura vial en buen estado es imprescindible tomar en cuenta el tipo y estado de la superficie actualmente y el estado del sistema de drenaje de la red vial, y en torno a ello el tipo de jerarquía a la cual pertenece cada camino y su TPD, permitirán realizar la debida priorización.
Mejorar la condición de la infraestructura vial que se encuentra en mal estado de acuerdo con la jerarquización y priorización del PVQCD.	Tipo de superficie de ruedo, estado de la superficie de ruedo, estado del sistema de drenaje, jerarquía, TPD.	Para realizar el mejoramiento de la infraestructura vial que se encuentra en mal estado, es imprescindible tomar en cuenta el tipo y estado de la superficie actualmente y el estado del sistema de drenaje de la red vial, y en torno a ello el tipo de jerarquía a la cual pertenece cada camino y su TPD, permitirán realizar la debida priorización.
Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabilite o construya las que se encuentran en mal estado bajo criterio técnico.	Estado del sistema de drenaje, jerarquía, TPD, productividad, comercio.	Para gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, es imprescindible tomar en cuenta el estado de sistema de drenaje y en torno a ello el tipo de jerarquía, TPD, productividad, comercio; permitirán realizar la debida priorización.
Incorporar los elementos requeridos de seguridad vial en las intervenciones realizadas en la red vial de acuerdo con la jerarquización y priorización del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.	Se consideran todas las acciones y atributos de la gestión vial del PVQCD.	Es una política transversal
Promover la movilidad segura y sostenible en los corredores peatonales prioritarios del cantón.	Se consideran todas las acciones y atributos de la gestión vial del PVQCD.	Es una política transversal
Contemplar en las intervenciones de la red vial la conservación del ambiente y mitigación del riesgo ante desastres, de acuerdo con el criterio técnico de la UTGV.	Se consideran todas las acciones y atributos de la gestión vial del PVQCD.	Es una política transversal
Fortalecer las capacidades técnicas y operativas de la Unidad Técnica de Gestión Vial.	Se consideran todas las acciones y atributos de la gestión vial del PVQCD.	Es una política transversal

1.2 Metodología utilizada para la priorización de caminos

En esta sección se explica la metodología de criterios ponderados que se utilizó para realizar la priorización de los caminos de la red vial cantonal.

Criterios ponderados

Esta metodología toma en consideración el conocimiento de la UTGVM acerca de la Red Vial Cantonal y permite aplicar factores de ponderación o porcentajes a cada atributo del camino, según las políticas que se definieron anteriormente y lo planteado en el Cuadro 16.



1 Con estos factores se obtiene una calificación final por camino, la cual tendrá un
2 rango de 0 a 100, según sus características, de manera tal que el orden de
3 priorización se define una única vez.

4 Se definieron criterios de priorización, cada uno de ellos asociado a diferentes
5 características de los caminos. La elección de los criterios busca que la priorización
6 de los caminos sea realizada de manera integral, considerando aspectos técnicos,
7 sociales, económicos, productivos y políticos. Además, cada uno de los criterios fue
8 ponderado de conformidad con el criterio técnico y el análisis de la funcionalidad
9 integral de la RVC, así como también el análisis de las necesidades de la población
10 producto de la consulta comunal realizada con los actores claves del cantón y las
11 políticas de gestión vial aprobadas por el Concejo Municipal el día 09 de agosto del
12 2021.

13 Los criterios de priorización establecidos son:

14 • Población beneficiada (viviendas por km): El criterio de Población
15 Beneficiada responde a la visión del Gobierno Local de orientar la inversión de
16 recursos públicos en los caminos que generen mayor impacto en la calidad de vida
17 de sus habitantes. La ponderación de este criterio se realiza de forma tal que los
18 caminos con mayor población beneficiada tengan una mayor puntuación que los
19 caminos con menor población beneficiada, por lo anterior descrito a este atributo se
20 le asigna una ponderación de 8%.

21 • Accesibilidad a Servicios Básicos: La Accesibilidad a Servicios Básicos
22 corresponde a un criterio de priorización fundamental en el PVQCD, ya que busca
23 la democratización del acceso a servicios como la salud o la educación, mediante
24 la inversión prioritaria de recursos del Gobierno Local en los caminos que dan
25 acceso a estos sitios. La ponderación de este criterio prioriza los caminos que
26 brinden mayor acceso a sitios en los cuales se brindan servicios básicos, por lo
27 anterior descrito a este atributo se le asigna una ponderación de 10%.

28 • Tránsito Promedio Diario (TPD): El Tránsito Promedio Diario (TPD) es un
29 criterio orientado a priorizar los caminos en los que el flujo vehicular es mayor. Para
30 el caso del presente PVQCD se le asigna un factor de ponderación bajo, debido a



1 que este criterio ya fue contemplado en la jerarquización de los caminos y esta
2 jerarquización también es utilizada como criterio de priorización, por lo anterior
3 descrito a este atributo se le asigna una ponderación de 2%.

4 • Turismo: La Municipalidad de Río Cuarto y diversas organizaciones de la
5 sociedad civil, realizan un esfuerzo por posicionar al cantón como un foco de
6 atracción turística. Para ello, es primordial que los caminos que brindan acceso a
7 los principales sitios turísticos del cantón se encuentren en buen estado. El criterio
8 de priorización Turismo persigue este objetivo, por lo anterior descrito a este atributo
9 se le asigna una ponderación de 10%.

10 • Nivel de Producción: Río Cuarto es un cantón altamente productivo. La
11 producción agrícola, agropecuaria y mixta, sostiene parte importante de la economía
12 del cantón. El criterio de priorización de caminos asociado al Nivel de Producción
13 busca facilitar y promover la productividad local y regional, por lo anterior descrito a
14 este atributo se le asigna una ponderación de 8%.

15 • Jerarquía (conectividad): El criterio de Jerarquía está asociado a la
16 funcionalidad integral de la RVC. Refleja aspectos como la conectividad entre rutas
17 nacionales, la importancia estratégica de un camino, el TPD, la accesibilidad a los
18 principales centros de población del cantón, entre otros. No en vano es el factor con
19 el mayor porcentaje de ponderación asociado, por lo anterior descrito a este atributo
20 se le asigna una ponderación de 23%.

21 • Estado de Superficie de Ruedo: El Estado de Superficie de Ruedo es un
22 criterio técnico, con el cual se busca plasmar en el presente PVQCD las prácticas
23 correctas en la gestión de activos viales, en las cuales se da prioridad a “mantener
24 bueno lo que está bueno”, contraponiéndose a la visión cortoplacista de “lo malo
25 primero”. Además, este criterio responde a las políticas aprobadas por el Concejo
26 Municipal de Río Cuarto, en las cuales se busca priorizar la conservación y
27 mantenimiento de activos viales, generando un círculo virtuoso que permita
28 paulatinamente la mejora continua de la RVC. Por tanto, los caminos en los cuales
29 el Estado de la Superficie de Ruedo sea mejor, puntuarán con una mayor



1 calificación para ser sometidos a estrategias de intervención, por lo anterior descrito
2 a este atributo se le asigna una ponderación de 12%.

3 • Estado del Sistema de Drenaje: La lógica del criterio denominado Estado del
4 Sistema de Drenaje es similar a la asociada al criterio anterior. La visión de la
5 Municipalidad de Río Cuarto, plasmada en el presente PVQCD, es dar prioridad a
6 la conservación y mantenimiento de la infraestructura de drenaje vial que se
7 encuentra en buen estado, para luego, de manera paulatina, mejorar la
8 infraestructura de drenaje que se encuentra en nivel de funcionamiento inferiores,
9 por lo anterior descrito a este atributo se le asigna una ponderación de 12%.

10 • Tipo de Superficie de Ruedo: El criterio asociado a Tipo de Superficie de
11 Ruedo plasma en el presente PVQCD la visión de conservar y aumentar el
12 patrimonio vial de la Municipalidad de Río Cuarto. Desde esta visión, es fundamental
13 la conservación de los activos más caros de la RVC. Por tanto, caminos con
14 superficie de ruedo en asfalto, concreto o tratamientos superficiales, serán
15 prioritarios en el destino de los recursos municipales, por lo anterior descrito a este
16 atributo se le asigna una ponderación de 15%.

17 El resumen de los criterios de priorización y su correspondiente priorización se
18 puede observar en el Cuadro 16.

Cuadro 16. Matriz de criterios utilizados para la priorización caminos

Criterio	Clasificación	Puntaje	Factor de ponderación (%)
Población beneficiada (viviendas por km)	Muy Alta (Más de 100 viviendas)	1	8%
	Alta (De 50 a 100 viviendas)	0,8	
	Media (De 24 a 50 viviendas)	0,6	
	Baja (De 10 a 24 viviendas)	0,4	
	Muy baja (Menos de 10 viviendas)	0,2	
Accesibilidad a servicios básicos	Centro de salud y centro educativo	1	10%
	Centro educativo o de salud	0,75	
	Ruta de transporte público	0,5	
	Otros sitios de interés	0,25	
Tránsito Promedio Diario (TPD)	Alto	1	2%
	Medio	0,7	
	Bajo	0,4	
Turismo	Camino en zona de alta atracción turística	1	10%
	Camino en zona de media atracción turística	0,6	
	Camino en zona de baja atracción turística	0,3	
Nivel de Producción	Alto	1	8%
	Medio	0,6	
	Bajo/Nulo	0,3	
Jerarquía (conectividad)	Tipo A	1	23%
	Tipo B	0,6	
	Tipo C	0,3	
Estado de superficie de ruedo	Excelente	1	12%
	Buena	0,8	
	Regular	0,6	
	Malo	0,5	
	Pésima	0,3	
Estado del sistema de drenaje	Excelente	1	12%
	Buena	0,8	
	Regular	0,6	
	Malo	0,5	
	Pésima	0,3	



Tipo de superficie de ruede	Asfalto	1	15%
	Concreto	0,8	
	TSB	0,75	
	Lastre	0,4	
	Tierra	0,2	
	Total	100%	

1.3 Caminos ordenados según priorización

La priorización de los caminos es la determinación del orden de importancia de la red vial en base a una o más variables, específicamente en los criterios y ponderación establecidos en el apartado anterior.

Disponer de la priorización en base a los criterios y ponderaciones de acuerdo con el diagnóstico de la Red Vial Cantonal, permite generar información objetiva para aplicar en orden y justificadamente los recursos económicos a los caminos que mayor aporte brindan en los distintos criterios ponderados.

El Cuadro 17 incluye la lista de priorización de los 15 caminos con mayor nota de ponderación de la red vial.

La lista completa con el desglose y puntaje de cada uno de los criterios de priorización que conforman la nota total de ponderación de los 109 caminos de la red vial se muestra en el Anexo 5.

Cuadro 17. Caminos priorizados

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruede	Estado de superficie de ruede	Estado del sistema de drenaje	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
1	2-03-183	Calle Peor es Nada	3,450	15%	10%	10%	1%	23%	3%	3%	3%	8%	0%	75,30%
2	2-03-219	Calle Vieja	3,000	6%	7%	7%	1%	23%	8%	5%	10%	8%	0%	75,10%
3	2-03-057	Calle Bosque Alegre	8,100	6%	7%	7%	1%	23%	8%	3%	10%	8%	0%	73,50%
4	2-03-168	Calle los Lagos	4,500	6%	7%	10%	2%	23%	10%	3%	3%	8%	0%	72,80%
5	2-03-179	Asentamiento la Española	0,470	15,00%	12,00%	12%	1%	14%	8%	5%	3%	2%	0%	71,30%
6	2-03-052	Calle San Gerardo	8,500	6%	10%	10%	2%	23%	5%	3%	3%	8%	0%	69,40%
7	2-03-084	Cuadrante Urbano Río Cuarto	2,200	15%	7%	10%	2%	14%	8%	8%	3%	2%	0%	68,50%
8	2-03-221	Calle el Carmen	0,500	6%	7%	10%	1%	23%	3%	5%	10%	2%	0%	66,90%
9	2-03-235	Cuadrante- Urba- Santa Isabel	0,630	15%	12%	12%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	66,30%
10	2-03-062	Cuadrante Urbano Santa Rita	0,870	15%	10%	7%	2%	14%	5%	6%	3%	2%	0%	64,40%
11	2-03-066	Calle Pinar	17,000	6%	6%	6%	1%	23%	8%	3%	3%	8%	0%	64,10%
12	2-03-171	Cuadrantes Urba- San Rafael	0,800	15%	12%	12%	1%	14%	3%	2%	3%	2%	0%	63,10%
13	2-03-216	Calle Vieja Crucero	0,900	6%	7%	10%	1%	23%	3%	5%	3%	5%	0%	62,30%
14	2-03-039	Calle Laguna Río Cuarto	6,000	3%	6%	6%	1%	23%	3%	2%	10%	8%	0%	60,90%
15	2-03-060	Calle Ojo de Agua	4,000	6%	7%	7%	2%	23%	3%	5%	3%	5%	0%	60,50%

Fuente: UTCV Municipalidad de Río Cuarto.



1 Tal y como se muestra en el Cuadro 17, el camino con el código 2-03-183 con el
2 nombre de “Calle peor es nada” es el primero en la lista de ponderación con 75.30%
3 Ya que sus características cumplen mayormente con los puntajes más altos de los
4 criterios de ponderación.

5 En síntesis, la razón por la cual el camino 2-03-183 se encuentra de primero en la
6 lista de priorización, de los porcentajes que de mayor a menor ponderación suman
7 en su totalidad, se debe a que:

8 • Se encuentra dentro de la clasificación de los caminos con jerarquía A
9 (puntaje 1 y ponderación máxima 23%) ya que este conecta con dos rutas
10 nacionales: RN.4 (primaria) y RN.745 (terciaria).

11 • El tipo de superficie de rudo se encuentra en asfalto (puntaje 1 y
12 ponderación máxima 15%).

13 • Su condición de estado de superficie de rudo es buena (puntaje 0,8 y
14 ponderación 10%).

15 • Su condición de estado de sistemas de drenaje es buena (puntaje 0,8 y
16 ponderación 10%).

17 • Tiene accesibilidad a servicios básicos y otros sitios de interés (puntaje 0,25
18 y ponderación 10%).

19 • Es un camino que genera baja o nula actividad turística (puntaje 0,3 y
20 ponderación mínima 3%).

21 • Tiene un alto nivel de producción (puntaje 1 y ponderación máxima 8%).

22 • La población beneficiada es baja, con un promedio de 10 viviendas por
23 kilómetro (puntaje 0,4 y ponderación 3%).

24 • El Tránsito Promedio Diario es medio, con un promedio de 60 vehículos por
25 día (puntaje 0,7 y ponderación de 1%).

26 Esta evaluación se realiza de la misma forma con el resto de los caminos que
27 conforman la red vial cantonal, para aquellos que poseen mayor ponderación se
28 debe a que la información proveniente del inventario vial como tipo y estado de



1 superficie de ruedo sistemas de drenaje, accesibilidad a servicios básicos, actividad
2 turística o jerarquía, suman mayor puntaje en cada uno de los criterios, y
3 debidamente genera un porcentaje de ponderación mayor. Por lo que, de acuerdo
4 con la lista mostrada en el Cuadro 17; de 109 caminos que conforman la red vial,
5 38 de ellos obtuvieron una ponderación ascendente igual o mayor de 50%.

6 Mientras que los 71 caminos restantes que conforman la red vial obtuvieron una
7 ponderación de forma descendente menor a 50%.

8 Es importante recalcar que para la próxima actualización del inventario o bien todas
9 aquellas que se realicen en la Red Vial Cantonal de Río Cuarto dentro de los
10 próximos cinco años, respecto a los nuevos caminos que se puedan incorporar a
11 esta, serán clasificados por jerarquía y se incluirán en el presente PVQCD bajo la
12 misma metodología de priorización.

13 2. Recursos disponibles para la inversión en la red vial del cantón

14 2.1 Histórico y estimación de ingresos para inversión de infraestructura vial

15 En esta sección se incluye el histórico de ingresos para la intervención de la red vial,
16 el cual será utilizado en la estimación del ingreso de recursos a futuro.

17 El Cuadro 18 muestra el histórico de ingresos para inversión en la red vial sin destino
18 específico. Los datos históricos de la Municipalidad de Río Cuarto parten del año
19 2020, en el cual dicha entidad inició sus funciones.

20 **Cuadro 18. Histórico de ingresos para inversión en caminos municipales**

Origen	Ingresos según año	
	2020	2021
Ley N°8114	¢1.015.768.455,00	¢1.145.106.855,47

Fuente: Contabilidad Municipalidad de Río Cuarto.

22 Tal y como se aprecia en el Cuadro 18, el ingreso total para el año 2020 fue de
23 ¢1.015.768.455,00 proveniente de la Ley 8114, mientras que para el año 2021 (el
24 cual se encuentra en curso) es de ¢1.145.106.855,00 de la Ley 8114, donde se
25 reciben los desembolsos trimestralmente.

26 En el Cuadro 19 se muestra el histórico de ingresos asociados a partidas
27 específicas. Los datos históricos de la Municipalidad de Río Cuarto parten del año
28 2020, en el cual dicha entidad inició sus funciones.



Cuadro 19. Histórico de ingresos para inversión con destino específico

Origen	Ingresos según año	
	2020	2021
Unión Cantonal	₡3.080.000,00	₡0,00

Fuente: UTV municipalidad de Río Cuarto.

Como se muestra en el Cuadro 19 el ingreso para inversión con destino específico del año 2020 fue de ₡3.080.000,00 proveniente de la Unión Cantonal de Río Cuarto, en el cual el monto fue destinado para el uso del servicio de horas niveladora.

Por lo que el monto de ingreso total para el año 2020 contemplando el desembolso de la Ley N°8114, más los ingresos por partidas específicas fue de ₡1.018.848.455,00

Mientras que para el año 2021 (año en curso) no se han percibido ingresos de otras entidades para destino específico. A continuación, en el cuadro N°20 se muestra la proyección de ingresos 2022-2026.

**Cuadro 20. Proyección de ingresos para invertir en la red vial cantonal Ley N°8114
PVQCD 2022-2026**

Origen	Ingresos según año				
	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026
Ley 8114	₡1.136.283.740,96	₡1.176.616.807,49	₡1.188.382.975,56	₡1.200.266.805,32	₡1.212.269.473,37
Superávit 2021	₡201.507.509,00	₡201.507.509,00	₡0,00	₡0,00	₡0,00
Total	₡1.337.791.250,31	₡1.378.124.316,83	₡1.188.382.975,56	₡1.200.266.805,32	₡1.212.269.473,37

Fuente: UTV municipalidad de Río Cuarto.

Como se muestra en el Cuadro 20 los ingresos del año 2022 al 2026 son provenientes de la Ley N°8114, la proyección para cada año se debe a que:

- Para el año 2022 se contemplan 200,87 km de red vial cantonal y el ingreso percibido es de ₡1.136.283.740,96), además se estima un ingreso unitario por kilómetro de red vial de ₡5.656.811,57; el cual se obtiene de la relación del ingreso proyectado entre la longitud total de la red vial cantonal actual. Además, se contempla el superávit específico 2021 por ₡403.015.018,69, del cual se ejecutará la mitad en el año 2022, es decir ₡201.507.509,35. Por lo que el monto total de ingresos estimado y provenientes de la Ley N°8114 es de ₡1.337.791.250,31.
- Para el año 2023 se estima un crecimiento de la red vial cantonal a 208 km, que al multiplicarlo por el ingreso unitario por kilómetro del año 2022 de ₡5.656.811,57 se proyecta un ingreso total de ₡1.176.616.807,49. Además, se



contempla el superávit específico 2021 por \$403.015.018,69, del cual se ejecutará la mitad en el año 2023, es decir \$201.507.509,35. Por lo que el monto total de ingresos estimado y provenientes de la Ley N°8114 es de \$1.378.124.316,83.

- Para el año 2024 se estima la longitud de la red vial cantonal en 208 km, y se proyecta un aumento de 1% en los recursos de la Ley N°8114, respecto al año anterior por lo que el monto corresponde a \$1.188.382.975,56.

- Para el año 2025 se estima la longitud de la red vial cantonal en 208 km, y se proyecta un aumento de 1% en los recursos de la Ley N°8114, respecto al año anterior por lo que el monto corresponde a \$1.200.266.805,32.

- Para el año 2026 se estima la longitud de la red vial cantonal en 208 km, y se proyecta un aumento de 1% en los recursos de la Ley N°8114, respecto al año anterior por lo que el monto corresponde a \$1.212.269.473,37.

Cuadro 21. Proyección de ingresos para invertir en la red vial cantonal con destino específico PVQCD 2022-2026

Origen	Ingresos según año				
	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026
INDER	\$385.000.00,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00
CNE	\$0,00	\$400.000.000,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00
Asociaciones de Desarrollo	\$1.000.000,00	\$1.000.000,00	\$1.000.000,00	\$1.000.000,00	\$1.000.000,00
Comités de Caminos	\$3.000.000,00	\$4.000.000,00	\$5.000.000,00	\$6.000.000,00	\$7.000.000,00
Total	\$389.000.000,00	\$405.000.000,00	\$6.000.000,00	\$7.000.000,00	\$8.000.000,00

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

Como se muestra en el Cuadro 21 la proyección de ingresos provenientes de otras entidades para la atención de la red vial cantonal de Río Cuarto con destino específico por año se realizó de acuerdo con lo siguiente:

- En el año 2022 se proyectan \$385.000.00,00 de parte del Instituto Nacional de Desarrollo Rural (INDER) para la atención de los caminos de la red vial que se encuentran en el asentamiento campesino de la comunidad de Naranjales en el distrito Santa Rita y los caminos de la red vial que se encuentran en el asentamiento campesino de la comunidad de Los Lagos en el distrito de Santa Isabel, para proyectos de mejoramiento de camino en actividades de evacuación pluvial, lastrado y tratamiento superficial, de lo cual se tiene conocimiento y se han realizado gestiones. Además, se estima el aporte de un \$1.000.000,00 por parte de las



Asociaciones de Desarrollo y ¢3.000.000,00 de los Comités de Caminos y aportes de la comunidad para cubrir los costos de mano de obra y gastos asociados en la realización de proyectos específicos a lo largo de la red vial cantonal como evacuaciones pluviales: construcción de cunetas de revestidas, cordón y caño, cabezales, aceras entre otros. Para un total de ingresos con destino específico de ¢389.000.000,00.

- En el año 2023 se proyectan ¢400.000.000,00 de parte de la Comisión Nacional de Emergencias (CNE) para atención de puentes que han sido reportados por afectaciones severas, producto de los eventos naturales y condiciones climatológicas del país, de lo cual se tiene conocimiento y se han realizado gestiones. Además, se estima el aporte de un ¢1.000.000,00 por parte de las Asociaciones de Desarrollo y ¢4.000.000,00 de los Comités de Caminos y aportes de la comunidad (crecimiento del 1% respecto al año anterior) para cubrir los costos de mano de obra y gastos asociados en la realización de proyectos específicos a lo largo de la red vial cantonal como evacuaciones pluviales: construcción de cunetas de revestidas, cordón y caño, cabezales, aceras entre otros. Para un total de ingresos con destino específico de ¢405.000.000,00.

- En el año 2024 se estima únicamente el aporte de un ¢1.000.000,00 por parte de las Asociaciones de Desarrollo y ¢5.000.000,00 de los Comités de Caminos y aportes de la comunidad (crecimiento del 1% respecto al año anterior) para cubrir los costos de mano de obra y gastos asociados en la realización de proyectos específicos a lo largo de la red vial cantonal como evacuaciones pluviales: construcción de cunetas de revestidas, cordón y caño, cabezales, aceras entre otros. Para un total de ingresos con destino específico de ¢6.000.000,00.

- En el año 2025 se estima únicamente el aporte de un ¢1.000.000,00 por parte de las Asociaciones de Desarrollo y ¢6.000.000,00 de los Comités de Caminos y aportes de la comunidad (crecimiento del 1% respecto al año anterior) para cubrir los costos de mano de obra y gastos asociados en la realización de proyectos específicos a lo largo de la red vial cantonal como evacuaciones pluviales:



1 construcción de cunetas de revestidas, cordón y caño, cabezales, aceras entre
2 otros. Para un total de ingresos con destino específico de \$7.000.000,00.

3 • En el año 2026 se estima únicamente el aporte de un \$1.000.000,00 por
4 parte de las Asociaciones de Desarrollo y \$7.000.000,00 de los Comités de
5 Caminos y aportes de la comunidad (crecimiento del 1% respecto al año anterior)
6 para cubrir los costos de mano de obra y gastos asociados en la realización de
7 proyectos específicos a lo largo de la red vial cantonal como evacuaciones pluviales:
8 construcción de cunetas de revestidas, cordón y caño, cabezales, aceras entre
9 otros. Para un total de ingresos con destino específico de \$8.000.000,00.

10 Sin embargo, es importante recalcar que a lo largo de los próximos cinco años
11 (periodo 2022-2026) se pueden presentar nuevas alianzas de gestión con otras
12 entidades, para la atención de la red vial cantonal que momentáneamente se
13 desconocen y por ende se podrían percibir otros ingresos con destino específico.

14 2.2 Histórico y estimación de egresos para inversión de infraestructura vial

15 En esta sección se incluye el histórico y estimación de egresos para la intervención
16 de la red vial, el cual será utilizado en la estimación de egresos a futuro. Por lo cual
17 se describe y especifica los gastos propios para el funcionamiento de la UTGVM
18 que se presente anualmente.

19 Los datos históricos de la Municipalidad de Río Cuarto parten del año 2020, en el
20 cual dicha entidad inició sus funciones. En el Cuadro 22 (Histórico de egresos) se
21 muestra la información correspondiente.

22 **Cuadro 22. Histórico de egresos para la inversión en caminos municipales**

Rubro	Egresos según año	
	2020 (Julio-Diciembre)	2021
Remuneraciones	\$31.135.416,00	\$47.007.773,77
Gastos administrativos	\$10.000.000,00	\$29.000.000,00
Gastos operativos	\$2.486.795,00	\$4.591.272,18
Materiales y equipo	\$10.800.000,00	\$12.600.000,00
Imprevistos	\$0,00	\$0,00
Urgencias	\$0,00	\$0,00
Total	\$54.422.211,00	\$93.199.045,95

27 Fuente: Contabilidad Municipalidad de Río Cuarto.



1 Como se muestra en el Cuadro 22 el histórico de egresos proyectado del año 2020
2 fue de ¢54.422.211,00 este monto se registra desde Julio (periodo en que la UTGV
3 de Río Cuarto inició sus funciones).

4 Mientras que para el año 2021 (año actualmente en curso) la proyección de egresos
5 total es de ¢93.199.045,95.

6 A continuación, se presenta la tabla resumen de estimación de los gastos
7 necesarios para la inversión en infraestructura vial; En el Cuadro 23 (Estimación de
8 egresos) se muestra la información correspondiente.

9 **Cuadro 23. Estimación de egresos para inversión en caminos municipales**

Detalle	Egresos según año				
	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2025
Remuneraciones	¢43.566.759,77	¢43.566.759,77	¢43.566.759,77	¢43.566.759,77	¢43.566.759,77
Gastos administrativos y Operativos	¢38.543.496,00	¢38.543.496,00	¢38.543.496,00	¢38.543.496,00	¢38.543.496,00
Materiales y equipo	¢7.730.000,00	¢7.730.000,00	¢7.730.000,00	¢7.730.000,00	¢7.730.000,00
Capacitaciones	¢1.136.283,74	¢1.176.616,81	¢1.188.382,98	¢1.200.266,81	¢1.212.269,47
Imprevistos	¢34.088.512,74	¢35.298.504,22	¢35.651.489,27	¢36.008.004,16	¢36.368.084,20
Urgencias	¢113.628.374,10	¢117.661.680,75	¢118.838.297,56	¢120.026.680,53	¢121.226.947,34
Total	¢238.693.425,84	¢243.977.057,55	¢245.518.425,57	¢247.075.207,27	¢248.647.556,78

Fuente: Unidad Técnica Municipalidad de Río Cuarto.

14 Como se muestra en el Cuadro 23 la estimacion de egresos para los proximos cinco
15 años (periodo 2022-2026) se realizó de acuerdo con lo siguiente:

- 16 • En el año 2022 se estiman egresos que contemplan remuneraciones y
17 salarios, gastos administrativos y operativos, materiales y equipos por
18 ¢89.840.255,77; más capacitaciones por ¢1.136.283,74 que representan el 1%,
19 imprevistos por ¢34.088.512,23 que representan el 3% y urgencias por
20 ¢113.628.374,10 que representan el 10% de los ingresos del 2022
21 (¢1.136.283.740,96 de la Ley N°8114), para un total de egresos proyectados por
22 ¢238.693.425,84.
- 23 • En el año 2023 se estiman egresos que contemplan remuneraciones y
24 salarios, gastos administrativos y operativos, materiales y equipos por
25 ¢89.840.255,77; más capacitaciones por ¢1.176.616,81 que representan el 1%,
26 imprevistos por ¢35.298.504,22 que representan el 3% y urgencias por
27 ¢117.661.680,75 que representan el 10% de los ingresos del 2023



(C\$1.176.616.807,49 de la Ley N°8114), para un total de egresos proyectados por C\$243.977.057,55.

• En el año 2024 se estiman egresos que contemplan remuneraciones y salarios, gastos administrativos y operativos, materiales y equipos por C\$89.840.255,77; más capacitaciones por C\$1.188.382,98 que representan el 1%, imprevistos por C\$35.651.489,27 que representan el 3% y urgencias por C\$118.838.297,56 que representan el 10% de los ingresos del 2024 (C\$1.188.382.975,56 de la Ley N°8114), para un total de egresos proyectados por C\$245.518.425,57.

• En el año 2025 se estiman egresos que contemplan remuneraciones y salarios, gastos administrativos y operativos, materiales y equipos por C\$89.840.255,77; más capacitaciones por C\$1.200.266,81 que representan el 1%, imprevistos por C\$36.008.004 que representan el 3% y urgencias por C\$120.026.680,53 que representan el 10% de los ingresos del 2025 (C\$1.200.266.805,32 de la Ley N°8114), para un total de egresos proyectados por C\$247.075.207,27.

• En el año 2026 se estiman egresos que contemplan remuneraciones y salarios, gastos administrativos y operativos, materiales y equipos por C\$89.840.255,77; más capacitaciones por C\$1.212.269,47 que representan el 1%, imprevistos por C\$36.368.084,20 que representan el 3% y urgencias por C\$121.226.947,34 que representan el 10% de los ingresos del 2026 (C\$1.212.269.473,37 de la Ley N°8114), para un total de egresos proyectados por C\$248.647.556,78.

De los egresos proyectos para el PVQCD 2022-2026 se contempla el porcentaje de capacitaciones (1%) para desarrollar las habilidades y competencias del personal de la UTGV.

El porcentaje de imprevistos (3%) para situaciones que puedan surgir repentinamente durante el año, por ejemplo, el daño en los activos de la de la UTGV, como computadoras, equipos técnicos de medición, vehículos, entre otros; que requieran gestiones de reparación o bien el reemplazo de estos, así como



1 imprevistos presentados en proyectos en la Red Vial Cantonal que requieran de
2 ajustes para su finalización, como la construcción en obra gris de evacuaciones
3 pluviales producto de las condiciones naturales de un camino al cambiar el estado
4 de condición de su superficie de ruedo (lastre-asfalto) y que anteriormente no
5 ocasionaban afectaciones, donde solamente en el momento de la intervención del
6 proyecto se puede determinar con certeza la variabilidad en el funcionamiento del
7 camino, por lo que mediante criterio técnico se justificará razonablemente el uso
8 debido de imprevistos.

9 Mientras que el porcentaje de urgencias (10%) se contempla para acontecimientos
10 que puedan afectar considerablemente los activos de la red vial, y que de acuerdo
11 con su estado mediante análisis técnico. Río Cuarto cuenta con puentes y pasos
12 transversales mayores de evacuación pluvial en mal estado, que principalmente en
13 la estación lluviosa sufren severas afectaciones que provocan rebalses por falta de
14 capacidad y deterioros de los mismos, impidiendo el tránsito tanto para vehículos
15 como peatones. Esto requiere la reparación o reconstrucción del sistema de drenaje
16 como tal, y que al ser puentes o pasos mayores implicación un alto costo de
17 inversión.

18 El rubro de urgencias también se consideran los eventos como derrumbes,
19 deslizamientos o inundaciones producto de los eventos naturales o condiciones
20 climatológicas de la zona, los cuales provocan caídas o daños importancia que
21 ameriten atención inmediata no contemplada en los recursos disponibles para
22 proyectos.

23 Lo anterior descrito obedece a que la UTGV de la Municipalidad de Río Cuarto no
24 posee históricamente datos sobre daños y costos de reparación en la infraestructura
25 vial por urgencias. Sin embargo, desde el inicio de sus gestiones en el año 2020, de
26 acuerdo con estudio técnico y acorde a los eventos naturales que han sucedido en
27 el cantón recientemente y provocados daños severos en puentes o pasos de
28 alcantarillas mayores, se determina asignar un 10% de los ingresos para urgencias
29 en la red vial.

30 2.3 Recursos disponibles para la ejecución de proyectos



1 Para que el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo sea integral y eficaz,
2 se debe identificar y analizar los recursos disponibles que influyen en la capacidad
3 de este para que pueda desarrollarse y a su vez, entregar los valores principales en
4 el cumplimiento de los objetivos deseados.

5 En este apartado se estima la cantidad de recursos de los cuales dispone la
6 UTGVM, para la ejecución de obra vial; es decir el monto en colones disponible una
7 vez descontado los gastos en que debe incurrir anualmente para su correcto
8 funcionamiento. El Cuadro 24 detalla la proyección de los recursos disponibles para
9 la ejecución de proyectos del PVQCD 2022-2026.

**Cuadro 24. Estimación de recursos disponibles para la ejecución del
PVQCD 2022-2026**

Aspecto	Estimado				
	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026
Ingresos (+)	₡1.726.7991.250,31	₡1.783.124.316,83	₡1.194.382.975,56	₡1.20.266.805,32	₡1.220.269.473,37
Egresos (-)	₡89.840.255,77	₡89.840.255,77	₡89.840.255,77	₡89.840.255,77	₡89.840.255,77
Capacitación (-)	₡1.136.283,74	₡1.176.616,81	₡1.188.382,98	₡1.200.266,81	₡1.212.269,47
Imprevistos (-)	₡34.088.512,74	₡35.298.504,22	₡35.651.489,27	₡36.008.004,16	₡36.368.084,20
Urgencias (-)	₡113.628.374,10	₡117.661.680,75	₡118.838.297,56	₡120.026.680,53	₡121.226.947,34
Total	₡1.488.097.824,47	₡1.539.147.259,28	₡948.864.549,99	₡960.191.598,05	₡971.621.916,59

Fuente: Unidad Técnica Municipalidad de Río Cuarto

17 Como se muestra en el Cuadro 24 los recursos disponibles estimados para el
18 periodo 2022-2026 se obtienen del monto total de los ingresos menos los egresos,
19 capacitación, imprevistos y urgencias.

20 Por lo que los recursos disponibles para ejecución del PVQCD corresponden de la
21 siguiente manera:

- 22 • Año 2022: ₡1.488.097.824,47
- 23 • Año 2023: ₡1.539.147.259,28
- 24 • Año 2024: ₡948.864.549,99
- 25 • Año 2025: ₡960.191.598,05
- 26 • Año 2026: ₡971.621.916,59



1 Para los primeros dos años (2022, 2023) de ejecución del PVQCD se aprecia un
2 monto considerablemente mayor respecto a los tres años siguientes (2024, 2025,
3 2026), esto se debe a que se contempla el aporte de recursos de otras entidades
4 (INDER por \$385.000.000,00 para el año 2022 y CNE por 400.000.000,00 para el
5 año 2023) proyectados para ejecución en la red vial cantonal y que, aunque pueden
6 ser gestionados para proyectos específicos, de acuerdo al conocimiento de los
7 mismos, estos son paralelos a las intervenciones que serán ejecutadas en el
8 PVQCD por lo que

9 se contemplan en el total de ingresos disponibles. Además del ingreso por superávit
10 específico 2021 por \$403.015.018,69 el cual se repartirá por partes iguales para los
11 años 2022 y 2023, en lo que corresponde \$201.507.509,35 para cada periodo.

12 Es importante recalcar que, si en el transcurso de los próximos periodos esta Unidad
13 Técnica obtiene ingresos mayores, que en que su relación a los egresos,
14 capacitaciones, imprevistos y urgencias le permita obtener recursos por encima de
15 los estimados actualmente, serán destinados y ejecutados debidamente en el Plan
16 Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.

17 3. Costos por kilómetro según tipo de intervención

18 En este apartado se presenta el costo que implica la intervención de un kilómetro
19 de red vial de acuerdo con las actividades que este requiera. En el caso de las
20 intervenciones para superficie de rudo, ya sea para rehabilitación, mejoramiento o
21 conservación; el kilómetro será la unidad de medida, pero en el caso de los puentes
22 o pasos de alcantarillas mayores los costos se miden por unidad, es decir lo que
23 implica intervenir un puente o un paso de alcantarilla mayor, mientras que para las
24 aceras la unidad de medida será en metros.

25 Para determinar los costos por kilómetro de la red vial cantonal, se realizaron
26 primeramente las normas de calidad, que establecen el tipo de superficie de rudo
27 y condición existente de los caminos de la red vial cantonal, para determinar el tipo
28 de superficie de rudo y condición objetivo durante los próximos 5 años.



Los costos unitarios empleados en cada norma de calidad del presente PVQCD están basados en datos provenientes del Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI) en la conservación de la Red Vial Nacional en 2015-2016 y datos históricos que registra la Municipalidad de Río Cuarto desde el inicio de operaciones del departamento de Unidad Técnica de Gestión Vial en el año 2020.

En cada una de las normas de calidad se detalla el tipo de actividad requerida, así como su cantidad y unidad de medida asociada al costo unitario de esta, frecuencia de intervención y costo base anual.

Además, en estas actividades de intervención se contemplan costos indirectos porcentuales por: imprevistos (5%), seguridad vial (3%), verificación de calidad (5%), estudios de diseño (2%), reajuste (5%) y utilidad (10%); en lo que concierne a los costos de las normas de intervención realizadas por la administración municipal (que no incluye los rubros de reajuste y utilidad) y las realizadas por contratación (incluye todos los rubros mencionados).

Para actividades de intervención como: descuaje de rondas, limpieza de cunetas revestidas manualmente, limpieza de alcantarillas, tomas y cabezales; no se consideran los costos por estudio de diseño, debido que no requieren pertinentemente de ello para poder realizarse debidamente.

Las normas de calidad establecidas y sus costos generales se muestran a continuación en el Cuadro 25.

Cuadro 25. Resumen de costos por kilómetro según normas de calidad, ejecutado por administración y por contrato

Norma de calidad/Estado	Costo (Por Administración)	Costo (Por Contrato)
Asfalto Bueno - Asfalto Bueno	₡ 10.032.485,00/km	₡ 11.347.910,00/km
Asfalto Regular - Asfalto Bueno	₡ 34.862.250,00/km	₡ 39.409.500,00/km
Asfalto Regular - Asfalto Regular	₡ 6.151.923,00/km	₡ 6.960.535,00/km
Lastre Bueno - Lastre Bueno	₡ 5.371.000,00/km	₡ 6.076.000,00/km
Lastre Regular - Lastre Bueno	₡ 11.385.000,00/km	₡ 12.870.000,00/km
Lastre Malo - Lastre Bueno	₡ 22.022.500,00/km	₡ 24.895.000,00/km
Lastre Regular - Asfalto Bueno (Urbano)	₡ 76.015.000,00/km	₡ 85.930.000,00/km
Lastre Regular - Asfalto Bueno (Rural)	₡ 101.200.000,00/km	₡ 114.400.000,00/km
Lastre Regular - Lastre Regular	₡ 1.035.000,00/km	₡ 1.170.000,00/km
Lastre Malo - Lastre Regular	₡ 3.795.000,00/km	₡ 4.290.000,00/km
Tierra Malo - Lastre Regular	₡ 8.797.502,00/km	₡ 9.945.002,00/km
Puente Bueno - Puente Bueno	₡ 2.070.000,00/und	₡ 2.340.000,00/und
Puente Regular - Puente Bueno	₡ 14.283.000,00/und	₡ 16.146.000,00/und
Puente Malo - Puente Bueno	₡ 248.400.000,00/und	₡ 280.800.000,00/und
Alcantarilla mayor mala - Alcantarilla mayor buena	₡ 25.875.000,00/und	₡ 29.250.000,00/und
Acera mala/inexistente - Acera buena	₡ 27.600.000,00/m	₡ 31.200.000,00/m

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto



1 Como se muestra en el Cuadro 25, los costos de ejecución por contrato son mayores
2 a los costos de ejecución por administración, debido a que los primeros requieren
3 de costos por reajuste y utilidad que no se incluyen para el caso de los segundos.

4 Para dar claridad en lo anterior señalado, el “reajuste” es aquel que se realiza al
5 costo inicial del contrato de construcción debido a variaciones de los precios desde
6 la fecha de oferta hasta la fecha de ejecución. La modificación se realiza por medio
7 de fórmulas matemáticas, establecidas en la Ley de Contratación Administrativa y
8 normalmente se basan en los Índices de Precios de la Construcción. Mientras que
9 la “utilidad” es la ganancia a cargo de la empresa contratada para la ejecución de las
10 obras. Es por ello que los costos externos (reajuste y utilidad) se presentan
11 únicamente en las obras a ejecutar por contrato.

12 Sin embargo, algunas de las normas de calidad expuestas anteriormente, pueden
13 ser ejecutadas por la administración; por ejemplo “lastre malo-lastre bueno”,
14 mientras que otras deben ser realizadas por contrato por ejemplo “lastre malo-
15 asfalto bueno”. Esto se debe a que la Municipalidad tiene la capacidad de realizar
16 algunas normas de calidad, pero en las que no tiene capacidad de ejecución las
17 debe contratar.

18 A continuación, se muestran las normas de calidad que para el presente PVQCD
19 serán realizadas por administración y por contrato.

20 Normas de calidad a ejecutar por Administración

- 21 • Lastre bueno – Lastre bueno (conservación)
- 22 • Lastre regular – lastre regular (conservación)
- 23 • Lastre malo – lastre bueno (mejoramiento)
- 24 • Tierra malo- lastre regular (mejoramiento)
- 25 • Lastre regular – lastre bueno (mejoramiento)
- 26 • Lastre malo – lastre regular (mejoramiento)

27 Normas de calidad a ejecutar por Contrato

- 28 • Asfalto bueno – asfalto bueno (conservación)



- 1 • Asfalto regular – asfalto regular (conservación)
- 2 • Asfalto regular – asfalto bueno, urbano (mejoramiento)
- 3 • Lastre regular – asfalto bueno, rural (mejoramiento)
- 4 • Asfalto regular – asfalto bueno (mejoramiento)
- 5 • Puente bueno – puente bueno (conservación)
- 6 • Puente regular – puente bueno (mejoramiento)
- 7 • Puente malo – puente bueno (mejoramiento)
- 8 • Alcantarilla mala – Alcantarilla buena (mejoramiento)
- 9 • Acera mala o inexistente – acera buena (mejoramiento)

10 Con esto, las normas de calidad que serán realizadas por administración son
11 aquellas que involucran las actividades de lastrado en cuanto a conservación y
12 mantenimiento de este mismo tipo de superficie de ruedo, en las cuales la
13 Municipalidad opera por medio del alquiler de maquinaria y compra de agregados
14 donde dirige técnicamente y tiene el control de estas obras.

15 Mientras que las normas de calidad que serán realizadas por contrato son aquellas
16 que involucran el cambio en el tipo de superficie de ruedo de lastre a asfalto, o las
17 obras de conservación y mejoramiento del asfalto, lo mismo sucede con las
18 actividades de obras de puentes, pasos de alcantarillas mayores y aceras, debido
19 a que la municipalidad no tiene capacidad operativa (personal, equipos técnicos,
20 maquinaria) de esta ejecución, lo que recae en la generación de obras por contrato.

21 Los estándares de las normas de calidad descritas con anterioridad que se
22 emplearán en el presente PVQCD estarán sujetas a las estipulaciones del Manual
23 de Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras, Caminos y
24 Puentes (CR-2010), el Reglamento de Viabilidad de la Municipalidad de Río Cuarto
25 y el criterio técnico de esta UTGVM.

26 El desglose de cada una de las actividades de intervención, pertenecientes a las
27 normas de calidad se detalla en el Anexo 2.

28 4. Escenarios de Intervención



1 Son el conjunto de normas de intervención que tienen como finalidad la ejecución
2 de los planeamientos definidos en las políticas del PVQCD.

3 Cada uno de los escenarios se formuló de acuerdo con el criterio y análisis técnico,
4 considerando todos los caminos que fueron incorporados en el diagnóstico y
5 satisfacen la política respectiva, es decir abarcan la totalidad de la red vial cantonal
6 en la que es posible aplicar cada norma de intervención y política.

7 La relación de las políticas y escenarios de intervención del PVQCD se muestra de
8 la siguiente manera:

9 1. Política: Priorizar el mantenimiento y conservación de la infraestructura vial
10 que se encuentra en buen estado. Escenario: Realizar mantenimiento y
11 conservación en las rutas que se encuentran en estado bueno y regular.

12 2. Política: Mejorar la condición de la infraestructura vial que se encuentra en
13 mal estado de acuerdo con la jerarquización y priorización del Plan Vial Quinquenal
14 de Conservación y Desarrollo. Escenario: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación
15 de la condición de las rutas tipo A

16 3. Política: Mejorar la condición de la infraestructura vial que se encuentra en
17 mal estado de acuerdo con la jerarquización y priorización del Plan Vial Quinquenal
18 de Conservación y Desarrollo. Escenario: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación
19 de la condición de las rutas tipo B y C.

20 4. Política: Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la
21 red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se
22 encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran
23 en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la
24 Unidad Técnica de Gestión Vial. Escenario: Invertir en el mantenimiento y
25 conservación de los puentes que se encuentran en buen estado.

26 5. Política: Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la
27 red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se
28 encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran
29 en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la



1 Unidad Técnica de Gestión Vial. Escenario: Invertir en la rehabilitación de los
2 puentes que se encuentran en regular estado.

3 6. Política: Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la
4 red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se
5 encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran
6 en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la
7 Unidad Técnica de Gestión Vial. Escenario: Invertir en la reconstrucción de los
8 puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento.

9 7. Política: Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la
10 red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se
11 encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran
12 en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la
13 Unidad Técnica de Gestión Vial. Escenario: Invertir en la construcción de pasos
14 alcantarillados mayores.

15 8. Política: Promover la movilidad segura y sostenible en los corredores
16 peatonales prioritarios del cantón. Escenario: Construir y/o rehabilitar aceras en los
17 corredores peatonales identificados.

18 Como se aprecia en lo anterior descrito, los escenarios de intervención atienden
19 cada una de las necesidades de la red vial acorde a las políticas, de tal forma que
20 se contemplan las actividades de conservación, mejoramiento y rehabilitación de
21 forma independiente, de acuerdo con la jerarquización y condición o estado actual,
22 con el fin de optimizar los recursos disponibles. A continuación, en el Cuadro 26 se
23 muestran las cantidades aplicables según normas de intervención por escenarios
24 de acuerdo con las características de la Red Vial Cantonal.

25 **Cuadro 26. Cantidades aplicables según normas de intervención por**
26 **escenario**

Escenario 1: Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular		Cantidad aplicable en la RVC
Tipo de intervención	Norma de calidad	Km aplicables
Conservación	Asfalto Bueno - Asfalto Bueno	14,93
Conservación	Lastre Bueno - Lastre Bueno	34,15
Conservación	Lastre Regular - Lastre Regular	8,8
Conservación	Asfalto Regular - Asfalto Regular	0
Total escenario		57,88



Escenario 2: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A		Km aplicables
Mejoramiento	Lastre Malo - Lastre Bueno	0
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Urbano)	0
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Rural)	29,4
Mejoramiento	Tierra Malo- Lastre Regular	0
Rehabilitación	Asfalto Regular - Asfalto Bueno	0
Rehabilitación	Lastre Regular - Lastre Bueno	6
Rehabilitación	Lastre Malo- Lastre Regular	0
Total escenario		35,4
Escenario 3: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C		Km aplicables
Mejoramiento	Lastre Malo - Lastre Bueno	26,48
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Urbano)	3,225
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Rural)	6,25
Mejoramiento	Tierra Malo- Lastre Regular	15,88
Rehabilitación	Asfalto Regular - Asfalto Bueno	4,07
Rehabilitación	Lastre Regular - Lastre Bueno	44,655
Rehabilitación	Lastre Malo- Lastre Regular	7,03
Total escenario		107,59
Escenario 4: Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado		Und aplicables
Conservación	Puente Bueno - Puente Bueno	10
Total escenario		10
Escenario 5: Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado		Und aplicables
Mejoramiento	Puente regular - Puente Bueno	5
Total escenario		5
Escenario 6: Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento		Und aplicables
Mejoramiento	Puente malo - Puente Bueno	7
Total escenario		7
Escenario 7: Invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores		Und aplicables
Mejoramiento	Alcantarilla mala - Alcantarilla buena	8
Total escenario		8
Escenario 8: Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados		m aplicables
Mejoramiento	Acera mala o inexistente - Acera buena	2,55
Total escenario		2,55

De acuerdo con las cantidades aplicables de las normas de calidad detalladas en el Cuadro 26, a continuación, en el Cuadro 27 se muestra la estimación de la inversión anual requerida para la intervención de estas cantidades aplicables.

Cuadro 27. Resumen de la estimación de inversión anual requerida para cada uno de los escenarios de intervención

Número	Escenario	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026
1	Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular	\$51.620.820,00	\$64.292.980,21	\$76.600.292,09	\$89.214.433,63	\$95.102.630,85
2	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A	\$577.403.799,70	\$757.403.799,70	\$499.278.585,82	\$505.719.279,58	\$427.357.793,06
3	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C	\$675.728.506,00	\$767.179.983,29	\$386.941.442,84	\$368.751.948,15	\$220.552.382,82
4	Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado	\$4.680.000,00	\$4.801.522,80	\$4.863.462,44	\$4.926.201,11	\$4.989.749,10
5	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado	\$16.146.000,00	\$16.565.253,66	\$16.778.945,43	\$16.995.393,82	\$17.214.634,40
6	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento	\$561.600.000,00	\$576.182.735,86	\$291.807.746,57	\$295.572.066,51	\$299.384.946,16
7	Invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores	\$58.500.000,00	\$60.019.034,99	\$60.793.280,54	\$30.788.756,93	\$31.185.931,89
8	Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados	\$15.600.000,00	\$16.005.076,00	\$16.211.541,48	\$16.420.670,36	\$18.295.746,71
Total		\$1.961.634.826,00	\$2.262.450.386,00	\$1.353.275.027,00	\$1.328.388.750,00	\$1.114.083.815,00



Como se muestra en el Cuadro 27, el costo asociado a cada uno de los escenarios de intervención se distribuyó en la ejecución de cada año del PVQCD, estableciendo un costo total de inversión desde el año 2022 al año 2026.

Se logra apreciar de forma anual y progresivamente un aumento en el costo de inversión por escenario, que obedece al aumento en los precios para los siguientes cinco años. El valor futuro, se estimó aplicando la siguiente formula, en relación con la tasa de inflación (1,29%), calculada como promedio del índice de Precios al Consumidor del INEC de los años 2020-2021.

$$VF = VP * [(1 + i)^n]$$

VF: Valor futuro
VP: Valor presente
i: Tasa de inflación
n: años a futuro

Es importante recalcar que la red de caminos siempre debe ser intervenida con técnicas de mantenimiento, de manera tal que se contemplará el escenario de mantenimiento de todos los caminos de acuerdo con el estado actual de cada uno de ellos identificado en el diagnóstico.

La información detallada de cada escenario, en la cual se aprecia cada norma de calidad y los kilómetros aplicables o unidad de medida por año que suman los costos totales de los escenarios se pueden ver en el Anexo 2.

5. Propuestas de Intervención

Las propuestas de intervención son aquellas agrupaciones de un conjunto de escenarios de intervención, contemplados de manera total o parcial, y tienen como propósito cumplir y ejecutar las políticas en las cuales se basa el PVQCD.

Es decir, representan la manera en la cual la Municipalidad utilizará los recursos disponibles de los próximos 5 años, con el objetivo de mejorar el estado de la infraestructura vial del cantón de acuerdo con sus necesidades y capacidades de intervención.

1. Propuesta de intervención con presupuesto ilimitado



1 Esta propuesta buscar cumplir a cabalidad con las políticas del PVQCD y permite
2 tener un panorama de referencia de los recursos necesarios para cumplir con la
3 aplicación de los escenarios considerados en su totalidad. El Cuadro 28 muestra la
4 propuesta de intervención con presupuesto ilimitado.

5 **Cuadro 28. Propuesta de intervención con presupuesto ilimitado anual
requerido**

Propuesta 1: Presupuesto ilimitado						
Escenario	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular	₺ 51 620 820,00	₺ 64 292 980,21	₺ 76 600 292,09	₺ 89 214 433,63	₺ 95 102 630,85
2	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A	₺ 577 759 500,00	₺ 757 403 799,70	₺ 499 278 585,82	₺ 505 719 279,58	₺ 338 800 765,52
3	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C	₺ 675 728 506,00	₺ 767 179 983,29	₺ 386 941 442,84	₺ 368 751 948,15	₺ 281 790 534,02
4	Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado	₺ 4 680 000,00	₺ 4 801 522,80	₺ 4 863 462,44	₺ 4 926 201,11	₺ 4 989 749,10
5	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado	₺ 16 146 000,00	₺ 16 565 253,66	₺ 16 778 945,43	₺ 16 995 393,82	₺ 17 214 634,40
6	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento	₺ 561 600 000,00	₺ 576 182 735,86	₺ 291 807 746,57	₺ 295 572 066,51	₺ 299 384 946,16
7	Invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores	₺ 58 500 000,00	₺ 60 019 034,99	₺ 60 793 280,54	₺ 30 788 756,93	₺ 31 185 931,89
8	Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados	₺ 15 600 000,00	₺ 16 005 076,00	₺ 16 211 541,48	₺ 16 420 670,36	₺ 18 295 746,71
Costo total anual de la propuesta		₺ 1 961 634 826,00	₺ 2 262 450 386,49	₺ 1 353 275 297,21	₺ 1 328 388 750,09	₺ 1 086 764 938,66
Recurso anual disponible para ejecución del PVQCD		₺ 1 488 097 824,47	₺ 1 539 147 259,28	₺ 948 864 549,99	₺ 960 191 598,05	₺ 971 621 916,90
Diferencia (saldo negativo)		-₺473 537 001,53	-₺723 303 127,21	-₺404 410 747,22	-₺368 197 152,04	-₺115 143 021,76

13 Fuente: Municipalidad de Rio Cuarto

14 Como se muestra en el Cuadro 28, esta propuesta abarca la totalidad de las
15 necesidades de los escenarios del PVQCD, sin embargo, estos costos totales
16 superan los recursos disponibles estimados para intervenir la red vial cantonal
17 durante los próximos cinco años como se indicó en el Cuadro 24.

18 Esta propuesta ilimitada es ideal desde la perspectiva de intervención de la red vial,
19 debido a que contempla en su totalidad las necesidades de los escenarios
20 establecidos en el diagnóstico, pero estos costos no pueden ser cubiertos ya que el
21 monto estimado para ejecución de proyectos en la red vial es menor. En el Anexo 3
22 se detalla la propuesta con presupuesto ilimitado.

23 **2. Propuesta de intervención con presupuesto limitado**

24 La propuesta de presupuesto limitado consiste en ejecutar los escenarios de
25 intervención del PVQCD con los recursos disponibles que la Municipalidad tiene
26 para la realización de proyectos en la red vial cantonal por los próximos cinco años.



1 Con esto, se realiza la propuesta de manera tal que se ajuste a las capacidades
2 presupuestarias de ejecución de la administración municipal.

3 Por lo tanto, de acuerdo con el criterio técnico basado en el conocimiento del estado
4 actual de la red vial cantonal, se ha realizado un ajuste en los montos de ejecución
5 de los escenarios respecto de la propuesta de presupuesto ilimitado, en donde el
6 costo total de estos pueda ser cubierto por el presupuesto disponible para proyectos
7 del PVQCD.

8 El Cuadro 29 muestra la propuesta de intervención con presupuesto limitado.

Cuadro 29. Propuesta de intervención con presupuesto limitado anual requerido

Propuesta 2: Presupuesto limitado						
Escenario	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular	€ 110 790 230,00	€ 119 579 047,47	€ 161 451 796,35	€ 193 715 642,97	€ 214 040 037,62
2	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A	€ 380 012 000,00	€ 581 081 212,48	€ 427 046 296,13	€ 420 571 261,81	€ 410 358 618,80
3	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C	€ 925 817 502,00	€ 443 930 535,77	€ 302 836 271,18	€ 292 395 824,66	€ 277 234 938,13
4	Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado	€ 7 020 000,00	€ 7 202 284,20	€ 9 726 924,89	€ 9 852 402,22	€ 12 474 372,76
5	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado	€ 16 146 000,00	€ 49 695 760,97	-	€ 16 995 393,82	-
6	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento	-	€ 288 091 367,93	-	-	-
7	Invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores	€ 29 250 000,00	€ 30 009 517,49	€ 30 396 640,27	-	€ 31 185 931,89
8	Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados	€ 15 600 000,00	€ 16 005 076,00	€ 16 211 541,48	€ 24 631 005,54	€ 24 948 745,51
Costo total anual de la propuesta		€ 1 484 635 732,00	€ 1 535 594 802,31	€ 947 669 470,30	€ 958 161 531,02	€ 970 242 644,70
Recurso anual disponible para ejecución del PVQCD		€ 1 488 097 824,47	€ 1 539 147 259,28	€ 948 864 549,99	€ 960 191 598,05	€ 971 621 916,90
Diferencia (saldo positivo)		€3 462 092,47	€3 552 456,97	€1 195 079,69	€2 030 067,03	€1 379 272,20

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

18 La propuesta de presupuesto limitado presenta reducciones o reajustes en las
19 cantidades de los escenarios de intervención de acuerdo con el criterio técnico
20 basado en el conocimiento de la RVC de acuerdo con la realidad de esta respecto
21 a la información actual del inventario vial, para que estos puedan ser cubiertos por
22 los recursos disponibles identificados en el PVQCD, generando un saldo positivo en
23 los recursos disponibles, el cual puede ser utilizado para finalización de proyectos
24 que requieran un ajuste de cierre adicional.

25 Los escenarios 1, 2, 3 presentarán intervenciones continuamente durante los cinco
26 años del PVQCD, debido a que las actividades de mejoramiento y mantenimiento
27 de las rutas tipo A, B, C son primordiales para el funcionamiento y desarrollo de la
28 red vial, el enfoque se realizó de tal manera que se aumentan las actividades de



1 mantenimiento y conservación durante los cinco años prevaleciendo esta
2 tendencia a lo largo del plan; y las actividades de mejoramiento y rehabilitación se
3 plantean con alto enfoque en los primeros dos años del plan pero tienden a reducirse
4 en el desarrollo de este debido a que estos caminos una vez rehabilitados requerirán
5 de actividades de mantenimiento y conservación.

6 Esto se plantea con el objetivo de reducir paulatinamente la cantidad de caminos
7 que requieren rehabilitación y mejoramiento, ya que estas actividades implican
8 costos mucho más elevados que las actividades de mantenimiento y conservación,
9 bajo criterio técnico se dictaminaron la cantidad de kilómetros a intervenir por año
10 los cuales se pueden ver detalladamente en el Anexo N°4.

11 Los escenarios 4, 5 y 6 en lo que respecta a la intervención de puentes y las
12 actividades de mantenimiento de aquellos que se encuentran en buen estado se
13 realizan continuamente durante los próximos cinco años, ya que si no realizaran
14 actividades de mantenimiento pasarían a condiciones desfavorables donde los
15 costos de rehabilitación y mejoramiento serán más elevados y en consecuencia
16 afectarían las capacidades de la administración para poder intervenirlos después.

17 Mientras que las intervenciones de rehabilitación de los puentes que se encuentran
18 en regular y mal estado se realizarán solamente en un año del PVQCD, debido a
19 que los costos de intervención de estos limitan considerablemente la capacidad
20 presupuestaria de la Municipalidad para ejecutarse en todos los periodos del plan.

21 Lo anterior, a pesar de que se cuenta con una partida destinada a emergencias para
22 la atención de caídas de puentes o incidentes relacionados que ameriten una
23 intervención con un costo considerable, sin embargo, de establecerse alguna
24 gestión con alguna entidad u organización que permita la obtención de recursos
25 necesarios para la rehabilitación de puentes en regular y mal estado, será incluido
26 dentro de la ejecución de este escenario correspondiente.

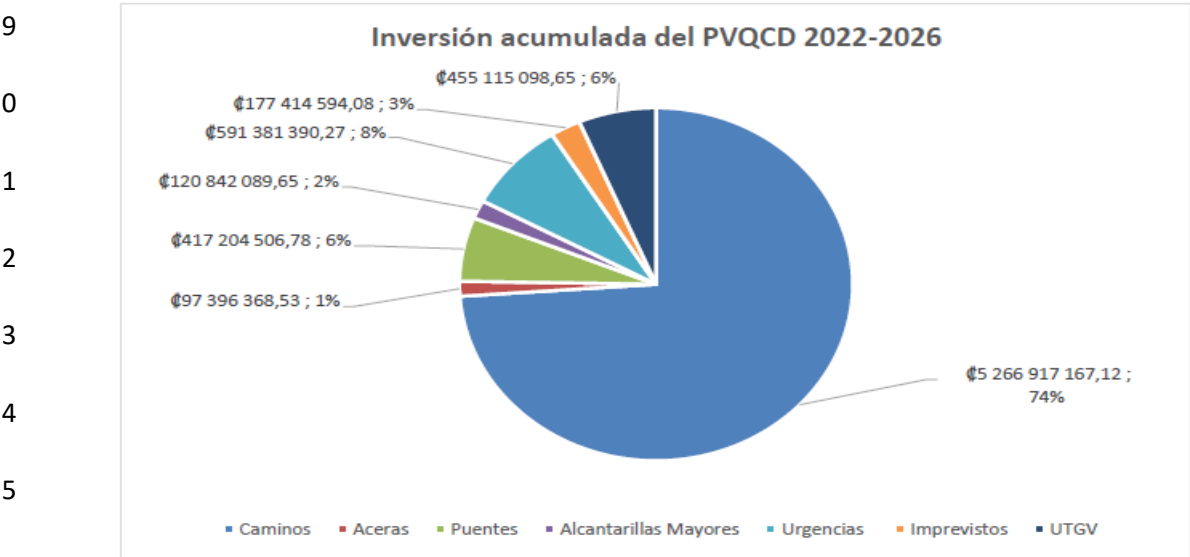
27 El escenario 7 en lo que respecta a los pasos mayores de alcantarillas será
28 intervenido en cuatro años, bajo criterio técnico se intervendrán los que se
29 encuentran en estado más crítico y de acuerdo con la disponibilidad presupuestaria.



1 El escenario 8, en lo que respecta a la creación de aceras de acuerdo con la
2 promoción de la movilidad peatonal, se considerarán las intervenciones durante los
3 cinco años del PVQCD, bajo criterio técnico se intervendrán en los corredores
4 peatonales identificados y de acuerdo con la disponibilidad presupuestaria.

5 A continuación, en el Gráfico 11 se muestra la inversión acumulada del PVQCD de
6 la propuesta de intervención de presupuesto limitado durante su periodo de vigencia
7 del año 2022 al 2026.

8 **Gráfico 11. Ámbito de inversión, acumulado para el periodo de vigencia del**
9 **PVQCD 2022-2026**



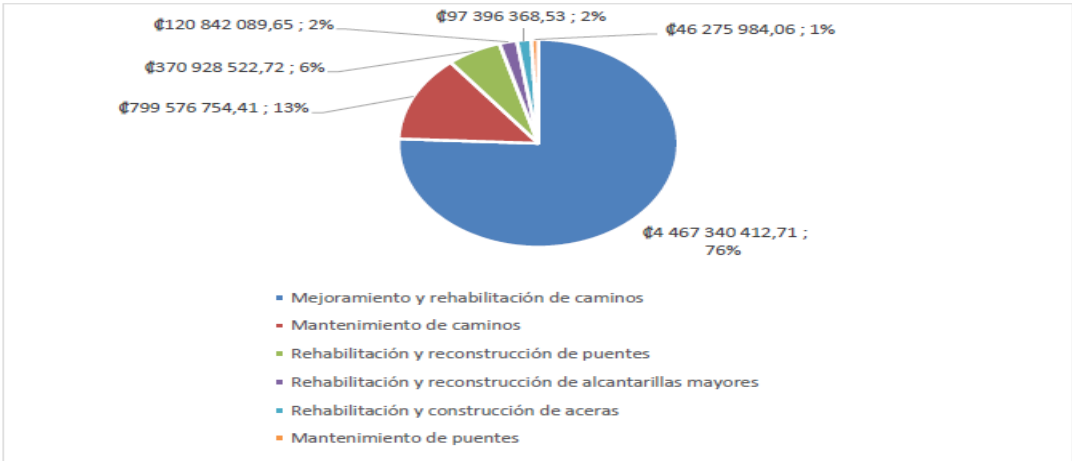
17 Como se aprecia en el Gráfico 10, el 6% del presupuesto a lo largo de los 5 años
18 del plan está destinado para las gestiones de la UTGV en las que se estiman los
19 egresos que contemplan remuneraciones y salarios, gastos administrativos y
20 operativos, compra de materiales y equipos, así como capacitaciones.

21 Mientras que el restante 94% del presupuesto estimado a lo largo de los 5 años se
22 destinará en proyectos e intervenciones de la Red Vial Cantonal, que
23 mayoritariamente se abarcarán en los caminos como tales, además de puentes,
24 pasos mayores de alcantarillas, aceras, urgencias e imprevistos, que se puedan
25 presentar en cada uno de los escenarios del PVQCD.

26 A continuación, en el Gráfico 12 se muestra la inversión acumulada por tipo de
27 intervención de la propuesta de presupuesto limitado en la red vial cantonal durante
28 el periodo de vigencia del PVQCD del año 2022 al 2026.



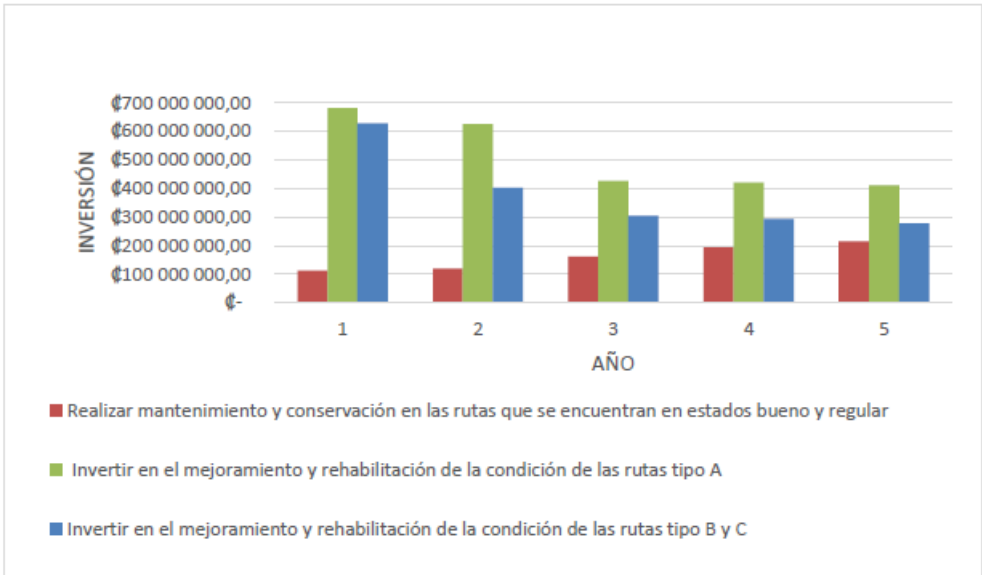
Gráfico 12. Ámbito de inversión acumulada por tipo de intervención en la red vial cantonal del PVQCD 2022-2026



Como se muestra en el Gráfico 12 dentro del periodo del PVQCD la inversión en su mayoría (76%) estará destinada a intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de caminos, debido a que, como se ha mostrado en el diagnóstico integral, la Red Vial Cantonal se encuentra en condiciones deficientes y que la inversión amerita en su mayoría este tipo de escenario.

A continuación, en el Gráfico 13 se muestra la inversión anual por escenarios en la red vial cantonal de Río Cuarto del PVQCD del año 2022 al año 2026.

Gráfico 13. Ámbito de Inversión anual por escenarios en la red vial cantonal del PVQCD 2022-2026



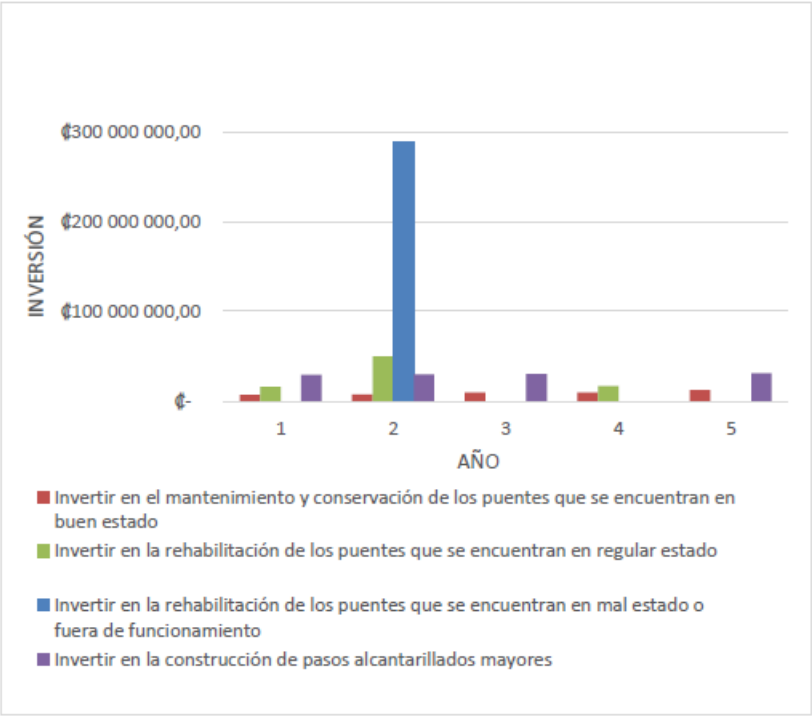
Como se muestra en el Gráfico 13 en los años 1,2,3 del PVQCD la tendencia de los escenarios de inversión se deberá en su mayoría al mejoramiento y rehabilitación,



1 sin embargo a partir del año 3 iniciará el crecimiento de inversión de los escenarios
2 de obras de mantenimiento y conservación, proyectando este tipo de actividad en
3 torno a la relación de crecimiento de caminos que pasarán a un mejor estado de
4 condición por las obras de mejoramiento y rehabilitación, pero que también deberán
5 ser sometidos en intervenciones de mantenimiento para prevalecer su condición
6 alcanzada.

7 A continuación, en el Gráfico 14 se muestra la inversión anual de puentes y
8 alcantarillas en la red vial cantonal de Río Cuarto del PVQCD del año 2022 al año
9 2026.

10 **Gráfico 14. Ámbito de Inversión anual de puentes y alcantarillas en la red vial**
11 **cantonal del PVQCD 2022-2026**

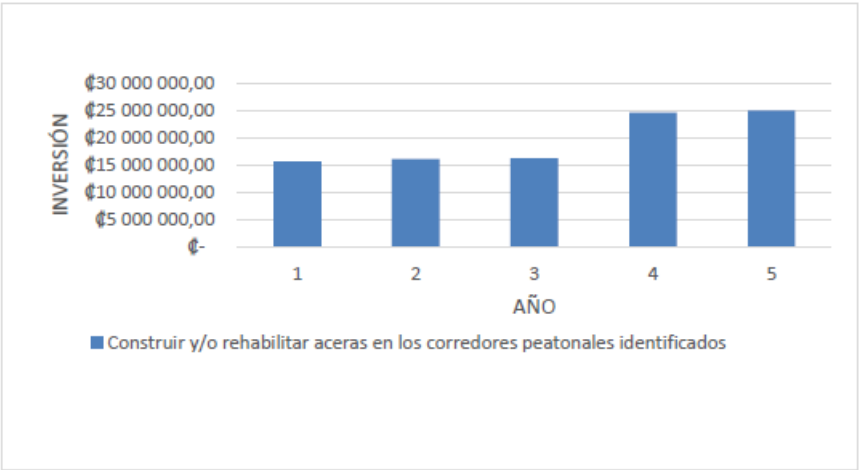


21 Como se muestra en el Gráfico 14 la intervención de puentes y pasos de
22 alcantarillas se mantendrá en cada uno de los años del PVQCD y se realizará de
23 acuerdo con el escenario de intervención correspondiente y bajo la disponibilidad
24 presupuestaria. La inversión mayor se proyecta para el segundo año del PVQCD
25 que de acuerdo con gestiones que la Municipalidad actualmente realiza se estima
26 el aporte de recursos provenientes de la CNE.



1 A continuación, en el Gráfico 15 se muestra la inversión anual de aceras en la red
2 vial cantonal de Río Cuarto del PVQCD del año 2022 al año 2026.

3 **Gráfico 15. Ámbito de Inversión anual de aceras en la red vial cantonal del**
4 **PVQCD 2022-2026**



11 Como se muestra en el Gráfico 15 la inversión para la construcción o rehabilitación
12 de aceras se mantendrá en cada uno de los años del PVQCD, en el cual para los
13 años 1,2,3 se mantendrá el porcentaje de inversión y para los años 4 y 5 aumentará
14 el porcentaje de inversión, de manera estratégica que obedece a que durante el
15 desarrollo del PVQCD a medida que aumente el mejoramiento y rehabilitación de
16 caminos, en estos facilitará la construcción de aceras en los corredores y flujos
17 peatonales identificados.

18 **6. Proyectos MOPT-BID II**

19 Actualmente, la Municipalidad de Río Cuarto no ha sido incluida en la asignación de
20 recursos provenientes del Programa Red Vial Cantonal II MOPT/BID para la
21 ejecución de proyectos de infraestructura vial.

22 Si eventualmente, se incluye un proyecto de este programa se incorporará al
23 presupuesto anual y se tomará en cuenta durante el seguimiento y monitoreo del
24 presente PVQCD.

25 **7. Análisis de la viabilidad de las propuestas de inversión**

26 El análisis de viabilidad tiene como objetivo determinar que las propuestas de
27 intervención tengan la capacidad de llevarse exitosamente en los campos que sean



1 de su injerencia (Organizacional, técnico, financiero, legal, político, social,
2 tecnológico, ambiental), y de esta manera tener certeza de la realización de los
3 proyectos a través de las actividades de intervención.

4 En este caso se muestra el análisis de las dos propuestas de intervención
5 planteadas, es decir; la propuesta con presupuesto ilimitado y la propuesta con
6 presupuesto limitado, las cuales se detallan a continuación.

Cuadro 30. Análisis de viabilidad de la propuesta con presupuesto ilimitado

Viabilidad	Preguntas generadoras	Valoración (Alta-Media-Baja)	Justificación
Organizativa Institucional	¿La propuesta responde a prioridades y objetivos estratégicos de la municipalidad?	BAJA	La propuesta responde a los objetivos de la municipalidad para el desarrollo del cantón, sin embargo, la propuesta ilimitada requiere de una estructura organizacional mucho más amplia y desarrollada que la que cuenta actualmente el gobierno local para la ejecución del PVQCD, por lo que no cuenta con la capacidad para dirigir y controlar debidamente la propuesta ilimitada en todos sus contenidos, dificultando su implementación.
	¿Se cuenta con un ambiente adecuado para la implementación de la propuesta?		
	¿Se cuenta con capacidad para dirigir y controlar la implementación de la propuesta?		
	¿La estructura organizativa facilitará la implementación de la propuesta?		
Técnica	¿Se cuenta con capacidad instalada, recursos físicos y recursos humanos para implementar la propuesta?	MEDIA	En cuanto a recursos físicos la Municipalidad no cuenta con maquinaria propia o equipos especiales para ejecutar proyectos, únicamente se opera bajo la modalidad de alquiler de estos limitando el nivel de alcance y ejecución que la propuesta abarca. Respecto al recurso
	¿Se cuenta con el recurso humano capacitado para ejecutar y evaluar cada una de las tareas necesarias para realizar las intervenciones previstas en la propuesta?		
Viabilidad	Preguntas generadoras	Valoración (Alta-Media-Baja)	Justificación
			humano en esta propuesta no se cuenta con el personal suficiente para cubrir todas las gestiones y labores técnicas y administrativas que esta propuesta demanda.
Financiera	¿Se dispondrá de los recursos financieros para ejecutar las intervenciones previstas en la propuesta?	BAJA	La propuesta ilimitada sobrepasa un 73% el presupuesto estimado de la UTGV. La Municipalidad no dispone de fuentes alternativas de financiamiento, y se cuenta la posibilidad de alianzas para la ejecución de proyectos, pero las generadas hasta el momento no tienen el alcance suficiente para cubrir la ejecución de la propuesta ilimitada. Financieramente no se cuenta con los recursos necesarios para cubrir la propuesta ilimitada.
	¿Se dispone de fuentes alternativas de financiamiento de manera que no se dependa de un solo origen? ¿Se cuenta con posibilidades de generar alianzas para la ejecución de proyectos conjuntos?		
	¿Las alternativas y propuestas de inversión presentan un buen índice de relación costo/efectividad?		
Jurídica	¿Las normas, procedimientos, reglamentos internos permiten la implementación de la propuesta?	BAJA	La propuesta ilimitada supera los fondos de la ley N°8114 y los recursos provenientes de otras entidades y gestiones que han sido estimados, la Municipalidad no cuenta con los recursos totales para abarcar la propuesta ilimitada del PVQCD. Por lo que en ningún caso, el monto de los gastos presupuestados podrá exceder el de los ingresos probables. La Administración Pública, en sentido amplio observará las reglas anteriores para dictar sus presupuestos, tal y como lo dispone el Artículo 176 de la Constitución Política. En cumplimiento del principio de legalidad dispuesto en los artículos 11 de la Constitución Política y artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública.
	¿La propuesta de intervención no riñe con ninguna normativa o procedimientos municipales o nacionales?		
Política	¿La influencia política y los grupos de interés tienen efectos positivos sobre la propuesta que se quiere implementar?	BAJA	El Concejo Municipal no aprobará una propuesta que sobrepase 73% el monto asignado del presupuesto estimado y donde no se cuenta con otros recursos suficientes.
	¿Responde a una directriz del Concejo Municipal y está alineada con el plan de desarrollo del cantón?		



Social	¿La implementación de la propuesta responde a las necesidades y expectativas de las personas usuarias?	ALTA	Los actores claves han sido participes en la formulación de la propuesta, y esta abarca todas las necesidades para el desarrollo progresivo de una perspectiva económica-social que responde a sus necesidades y expectativas.
	¿La implementación de la propuesta conlleva beneficios desde una perspectiva económico-social?		
	¿Los actores sociales clave han participado en la formulación de la propuesta?		
Tecnológico	¿Se cuenta con la tecnología adecuada para la realización de la propuesta? (softwares especializados, sistemas de información, servidores para respaldo de información, licencias, etc.)	Alta	Se cuenta con softwares de sistema de información geográfica y diseño, así como programas de información, servidores de respaldo y licencias.
Ambiental	¿La ejecución de la propuesta minimiza la afectación por eventos naturales?	Media	La propuesta contempla minimizar la afectación por eventos naturales, sin embargo, la magnitud de estos y el grado de afectación son impredecibles.
	¿La conservación de biodiversidad no se ve afectada por la puesta en marcha de la propuesta?		

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

Como se muestra en el Cuadro 30, la propuesta de intervención ilimitada en su mayoría tiene una tendencia media-baja de viabilidad, principalmente se debe a que los montos requeridos de intervención sobrepasan considerablemente el presupuesto estimado de la Unidad Técnica de Gestión Vial, que ocasionan que la administración no tenga la capacidad de ejecución de estos y en consecuencia se presentaría una brecha amplia en el cumplimiento del PVQCD, que principalmente a nivel organizacional, financiero, jurídico y político (factores más críticos) la relación de viabilidad baja de cumplimiento se asocian en la amplia brecha de recursos necesarios para abarcar la propuesta ilimitada con respecto a los recursos disponibles estimados, indicando que la Municipalidad se encuentra lejos del alcance de cumplir el PVQCD con esta propuesta.

Cuadro 31. Análisis de viabilidad de la propuesta con presupuesto limitado

Viabilidad	Preguntas generadoras	Valoración (Alta-Media-Baja)	Justificación
Organizativa Institucional	¿La propuesta responde a prioridades y objetivos estratégicos de la municipalidad?	Alta	La propuesta responde a los objetivos de la Municipalidad, y la estructura organizacional tiene la capacidad de implementar la propuesta en un grado de cumplimiento donde se cuenta con la capacidad para dirigir y controlar de acuerdo con las dimensiones y contenidos del PVQCD en la propuesta de presupuesto limitado, facilitando su implementación.
	¿Se cuenta con un ambiente adecuado para la implementación de la propuesta?		
	¿Se cuenta con capacidad para dirigir y controlar la implementación de la propuesta?		
	¿La estructura organizativa facilitará la implementación de la propuesta?		
Técnica	¿Se cuenta con capacidad instalada, recursos físicos y recursos humanos para implementar la propuesta?	Alta	En cuanto a recursos físicos la Municipalidad no cuenta con maquinaria propia o equipos especiales para ejecutar proyectos, únicamente se opera bajo la modalidad de alquiler de estos limitando el nivel de alcance, sin embargo, bajo la modalidad de contratación la propuesta limitada tiene mayores probabilidades de cumplimiento que la propuesta ilimitada. Respecto al recurso humano para la propuesta limitada, la municipalidad tiene capacidad de cubrir todas las gestiones y labores técnicas y administrativas que esta propuesta demanda.
	¿Se cuenta con el recurso humano capacitado para ejecutar y evaluar cada una de las tareas necesarias para realizar las intervenciones previstas en la propuesta?		



Financiera	¿Se dispondrá de los recursos financieros para ejecutar las intervenciones previstas en la propuesta?	Alta	La propuesta de intervención se ajusta a la estimación de presupuesto de los fondos provenientes de la Ley N°8114, para la UTGV dentro de los próximos 5 años, en la cual también se contemplan alianzas de gestiones actuales para la obtención de mayores recursos.
	¿Se dispone de fuentes alternativas de financiamiento de manera que no se dependa de un solo origen? ¿Se cuenta con posibilidades de generar alianzas para la ejecución de proyectos conjuntos?		

Viabilidad	Preguntas generadoras	Valoración (Alta-Media-Baja)	Justificación
Jurídica	¿Las normas, procedimientos, reglamentos internos permiten la implementación de la propuesta?	Alta	La propuesta limitada se encuentra dentro de la estimación de presupuesto de los fondos provenientes de la ley N°8114 y de recursos generados de otras alianzas, de esta manera asegurando que "en ningún caso, el monto de los gastos presupuestados podrá exceder el de los ingresos probables. La Administración Pública, en sentido amplio observará las reglas anteriores para dictar sus presupuestos", tal y como lo dispone el Artículo 176 de la Constitución Política. En cumplimiento del principio de legalidad dispuesto en los artículos 11 de la Constitución Política y artículo 11 de la Ley General de la Administración Pública.
	¿La propuesta de intervención no riñe con ninguna normativa o procedimientos municipales o nacionales?		
Política	¿La influencia política y los grupos de interés tienen efectos positivos sobre la propuesta que se quiere implementar?	Alta	El Concejo Municipal coincide con la aprobación para ejecución de la propuesta limitada, la cual se ajustada al presupuesto de la Municipalidad para el alcance debido del PVQCD de acuerdo con sus capacidades.
	¿Responde a una directriz del Concejo Municipal y está alineada con el plan de desarrollo del cantón?		
Social	¿La implementación de la propuesta responde a las necesidades y expectativas de las personas usuarias?	Alta	Los actores claves han participado y esta propuesta abarca todas las necesidades para el desarrollo progresivo de una perspectiva económica-social que responde a sus necesidades y expectativas.
	¿La implementación de la propuesta conlleva beneficios desde una perspectiva económico-social?		
	¿Los actores sociales clave han participado en la formulación de la propuesta?		
Tecnológico	¿Se cuenta con la tecnología adecuada para la realización de la propuesta? (softwares especializados, sistemas de información, servidores para respaldo de información, licencias, etc.)	Alta	Se cuenta con softwares de sistema de información geográfica y diseño, así como programas de información, servidores de respaldo y licencias.
Ambiental	¿La ejecución de la propuesta minimiza la afectación por eventos naturales?	Media	La propuesta contempla minimizar la afectación por eventos naturales, sin embargo, la magnitud de estos y el grado de afectación son impredecibles.
	¿La conservación de biodiversidad no se ve afectada por la puesta en marcha de la propuesta?		

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

Como se muestra en el Cuadro 31 la propuesta de presupuesto limitado tiene una tendencia alta en el cumplimiento del PVQCD, debido a que la mayoría de sus factores se asociación en una relación que indica que los recursos y presupuestos estimados de la propuesta limitada logran abarcar el planteamiento del PVQCD de acuerdo con sus necesidades y requerimientos de forma paralela a las capacidades de ejecución y gestión que la Municipalidad presenta con la disponibilidad de sus recursos.

Lo anterior mencionado, ante la comparativa de una propuesta con la otra, recae en que la propuesta ilimitada abarca por completo todas las necesidades de la Red Vial



1 Cantonal, pero la Municipalidad de forma global en cada uno de sus factores no
2 tiene la capacidad y recursos para abarcarla en su totalidad en el presente PVQCD,
3 por lo que mediante análisis técnico se ha desarrollado la propuesta limitada para
4 la Red Vial Cantonal la cual es alcanzable acorde a las capacidades de intervención
5 y gestión de la UTGV en referencia a la estimación de los recursos. Por lo tanto, la
6 propuesta de presupuesto limitado es la designada para aprobación e incorporación
7 del PVQCD.

8 8. Análisis de riesgos asociados a la ejecución del PVQCD

9 La gestión de una intervención en cualquiera de sus niveles (política, plan,
10 programa, proyecto), trae consigo la posibilidad de ocurrencia de riesgos que
11 podrían obstaculizar, o en el mejor de los casos, facilitar su implementación. En tal
12 sentido, el riesgo se refiere a una circunstancia futura con algún grado probable de
13 ocurrencia, proclive de medición y de determinación estadística.

14 En el caso de la ejecución del PVQCD, la gestión de riesgos se propone como una
15 acción preventiva ante ciertos eventos identificados que podrían dificultar el éxito en
16 la ejecución de este.

17 Para efecto de este ejercicio, se deben identificar los riesgos de eventos que podrían
18 suceder y llegar a tener un impacto negativo sobre las metas establecidas.

19 A continuación, en el Cuadro 32 se indica la matriz de riesgos la cual contiene
20 componentes del respectivo análisis. En la primera columna se sitúan los eventos
21 de riesgo identificados, la segunda corresponde al ámbito de su ocurrencia; es decir
22 si es a nivel interno (dentro de la municipalidad) o bien por elementos externos; en
23 la tercera columna se describe en qué consiste dicho riesgo, según las
24 características o particularidades de cada situación y por último, en la cuarta
25 columna se expresa una acción afirmativa que minimice o atienda la ocurrencia del
26 riesgo.

27 _____
28 _____
29 _____



Cuadro 32. Matriz de Identificación y análisis de riesgos del PVQCD

Evento	Ámbito (interno-externo)	Descripción del impacto	Acción afirmativa
Desviación de recursos asignados al PVQCD.	Interno	Eventos que lleven a las autoridades tomadoras de decisiones a cambiar el destino de los recursos económicos disponibles para ejecutar el PVQCD	Contemplar dentro del PVQCD un porcentaje importante para imprevistos, los cuales están ya establecidos en el PVQCD.
Cambio en las autoridades municipales.	Interno	Cambio en la visión política asociada al desarrollo y conservación de la infraestructura vial	Realizar un adecuado seguimiento en la ejecución del PVQCD de tal forma que permita respaldar una ejecución cabal del mismo ya que una vez aprobado será de carácter mandatorio.
Cambio en las personas integrantes de la JVC actual.	Interno	Cambio en la visión política asociada al desarrollo y conservación de la infraestructura vial	Realizar un adecuado seguimiento en la ejecución del PVQCD de tal forma que permita dar a conocer mediante sesiones los compromisos, avances y alcances de este.
Procesos y procedimientos en la gestión del plan inadecuados.	Interno	Incumplimiento en los lineamientos y ejecución indebida del PVQCD	Establecer procesos y procedimientos claros que garanticen una ejecución adecuada del PVQCD para registro de las intervenciones y acciones de este.
No alineación entre el PVQCD y el plan operativo de la UTCV.	Interno	Desfinanciamiento del PVQCD	Realizar una correcta planificación que permita alinear las metas del PVQCD y los planes operativos anuales de la UTCV
Inventario vial no digitalizado.	Interno	Complicaciones para realizar un adecuado seguimiento del cumplimiento del PVQCD	Mantener actualizada la digitalización el PVQCD
Dificultad en la gestión de los espacios de participación.	Interno-Externo	Inadecuada socialización del PVQCD	Promover el espacio a los accesos de participación ciudadana con estrategias que generen el interés de la población.

Evento	Ámbito (interno-externo)	Descripción del impacto	Acción afirmativa
Incumplimiento en tiempos y calidad en las obras por parte de empresas contratadas.	Externo	Alteración en la planificación plurianual por la Municipalidad de Río Cuarto en la elaboración del PVQCD	Establecer mecanismos de control de calidad en la ejecución de obra vial en las diferentes etapas de esta.
Eventos naturales impiden avance en obras.	Externo	Alteración en la planificación plurianual por la Municipalidad de Río Cuarto en la elaboración del PVQCD	Concentrar la ejecución de obras en las épocas del año que históricamente presentan menor incidencia de afectaciones causadas por eventos naturales
Atrasos en la asignación de presupuesto.	Externo	Alteración en la planificación plurianual por la Municipalidad de Río Cuarto en la elaboración del PVQCD	Valorar mecanismos de financiamiento que den liquidez a la municipalidad para cubrir las metas establecidas en el PVQCD.

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

Como se muestra en el Cuadro 32, se han identificado los riesgos internos y externos que pueden presentarse en el presente PVQCD, por lo cual este ejercicio será contemplado en cumplimiento, no solo de un lineamiento, si no más importante



aún, que supone una buena práctica en la gestión. Por lo tanto, de forma periódica anual vez se someterán en revisión los riesgos que fueron identificados.

CAPÍTULO VI. Mecanismo para el monitoreo y evaluación

Los mecanismos de monitoreo y evaluación tienen como objetivo asegurar la estabilidad de los compromisos y acuerdos establecidos en los procesos de formulación e implementación de una política, un plan, un programa o un proyecto; debido a que las circunstancias pueden presentar cambios con el tiempo, en donde surgen fuerzas a favor o en contra de lo planificado.

Por esta razón, el adecuado monitoreo y la evaluación son imprescindibles para realizar los ajustes necesarios para la gestión de los riesgos, la influencia de las personas involucradas u otros factores que pueden incidir; así como para hacer los ajustes al plan original con la finalidad de que el mismo mantenga su pertinencia y viabilidad.

Este apartado hace referencia al proceso de monitoreo y evaluación que la Unidad Técnica de Gestión Vial llevará a cabo con relación a la implementación del PVQCD. Para ello, se describen los elementos que conforman el proceso y se configuraran las matrices sugeridas para dichos procesos.

1. Monitoreo del PVQCD

El monitoreo permite registrar el cumplimiento de las acciones planificadas para una intervención, y brinda información oportuna para prever escenarios producto del incumplimiento de estas acciones, o los plazos establecidos debido situaciones no programadas que inciden en el plan, programa o proyecto.

En el Cuadro 33 se muestra el monitoreo del PVQCD. En la primera columna se exponen las políticas, en la segunda columna las metas y en la tercera los indicadores de logro. Las siguientes columnas corresponden a la programación de las metas, los logros y el porcentaje de cumplimiento de las metas de acuerdo con los 5 años de duración del PVQCD.

Una vez que se ingrese en el tiempo correspondiente los datos de los logros por periodo en relación con las metas establecidas, se podrá determinar



Municipalidad de Rio Cuarto
Secretaria del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.148

porcentualmente el cumplimiento de estas. Esto genera un alto grado de importancia, ya que desde el primer año de ejecución del PVQCD se puede monitorear el cumplimiento de las metas y en caso de que los porcentajes de estas no se encuentren cerca de lo establecido, se podrán tomar medidas y acciones correctivas y de mejoras para el cumplimiento de los próximos años del plan.

Cuadro 33. Matriz de programación y monitoreo del PVQCD

[illegible]



2. Consideraciones generales para el monitoreo de variables ambientales

En este apartado se considera las acciones de monitoreo y atención de los aspectos ambientales más críticos que puedan afectar a la red vial cantonal de Río Cuarto; tales como la vigilancia y alerta temprana por la ocurrencia de un evento natural.

En este tipo de acciones se contempla la participación social, haciendo uso de las redes comunales (asociaciones, comités cantonales, entre otros) para dar con anticipación alertas de conocimiento sobre vías afectadas o en riesgo de afectación y la señalización apropiada para pasos de fauna silvestre.

Para el monitoreo de las variables ambientales, se consideran dos componentes, el primero vinculado a la atención de caminos afectados por eventos naturales. El segundo componente se refiere a la conservación en caminos vinculados a las áreas silvestres protegidas (ASP) del cantón.

En el Cuadro 34 se puede operacionalizar el seguimiento necesario para la atención de caminos afectados por eventos naturales. En la primera columna corresponde el código del camino, la segunda columna se refiere al evento de afectación, la tercera al tipo de atención que se le debe dar al camino; la cual puede ser de prevención o de atención una vez ocurrida el evento. En la cuarta columna se debe anotar la fecha de atención, la cual se completará una vez realizada la intervención respectiva.

En este caso se toma como referencia aquellos caminos que son conocidos por afectación de diferentes eventos y, además, como practica de actualización, se agregarán aquellos que puedan sufrir nuevas afectaciones durante la vigencia del plan.

Cuadro 34. Atención de caminos afectados por eventos naturales en el cantón

Código del camino afectado	Evento	Tipo de atención	Fecha de atención
2-16-033 Calle Chaparrón	Inundación	Realizar obras de limpieza, conformación y reconstrucción sistemas de drenaje.	
2-16-034 Calle Barro	Inundación	Realizar obras de limpieza, conformación y reconstrucción sistemas de drenaje.	



2-16-047 La Merced	Inundación	Realizar obras de limpieza, conformación y reconstrucción sistemas de drenaje.	
2-16-025 Calle San Bernardo	Deslizamiento/ Derrumbe	Realizar obras de limpieza de derechos de vía y reconformación de taludes.	
2-16-060 Calle Montelirio	Deslizamiento/ Derrumbe	Realizar obras de limpieza de derechos de vía y reconformación de taludes.	
2-16-078 Calle Laguna Hule	Deslizamiento/ Derrumbe	Realizar obras de limpieza de derechos de vía y reconformación de taludes.	
Otros			

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto

Como bien se identifica en el Cuadro 34 los caminos con riesgos de afectación por eventos naturales han sido identificados. Para el cantón de Río Cuarto se presentan riesgos por inundaciones en 3 caminos, y deslizamientos o derrumbes en 3 caminos, por lo que se establecerán las actividades de intervención de acuerdo con la condición de estado de los caminos correspondientes.

En caso de presentarse nuevos riesgos o incidentes por eventos naturales en caminos que anteriormente no registran estas afectaciones, se incluirán en este cuadro asignando debidamente el evento al que corresponde, además del tipo y fecha de atención.

En cuanto a las medidas de conservación en los caminos para proteger y mitigar los efectos sobre las ASP del cantón, se incluye la matriz que a continuación se presenta en el Cuadro 35, que de la misma manera se incorpora el código del camino, las acciones de conservación y seguridad propuestas; tales como señalización por rutas de paso de fauna silvestre. Así mismo, se debe contemplar la fecha de intervención de la acción a realizar.

Cuadro 35. Acciones de conservación en caminos vinculados a ASP del cantón

Código del camino	Acción de conservación y seguridad	Fecha de intervención
2-03-058 Calle Laguna Hule	Colocar señalización vertical, indicando cruces de fauna	
2-03-220 Calle a Laguna Hule	Colocar señalización vertical, indicando cruces de fauna	

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto



1 Como bien se identifica en el Cuadro 35 los caminos que forman parte de Áreas
2 Silvestres Protegidas han sido identificados. Para el cantón de Río Cuarto se
3 presentan riesgos en 2 caminos, por lo que se establecerán las actividades de
4 intervención de conservación y seguridad.

5 Específicamente se realizará la colocación de señalización vertical, indicando
6 cruces de fauna. No se contempla la creación de pasos de fauna debido a que el
7 tránsito promedio diario de estos dos caminos es realmente bajo, y las condiciones
8 de estos no lo ameritan.

9 3. Evaluación del PVQCD

10 La evaluación juega un papel preponderante en la valoración y medición de la
11 contribución del PVQCD al desarrollo del cantón, para esto es necesario tener
12 claridad sobre el punto de partida o la situación local cuando se diseña el plan.

13 De esta manera, se parte de la línea base de un conjunto de índices reconocidos
14 que miden diferentes ámbitos del desarrollo, incluidos en el capítulo II,
15 correspondiente a las características del cantón vinculadas a la red vial; los cuales,
16 se incorporan con la finalidad de que el plan incida directa o indirectamente en la
17 mejora de dichos índices.

18 Además, desde la formulación de planes, programas o proyectos se deben
19 contemplar los recursos necesarios para evaluarlos cuando así corresponda. Se
20 requieren, principalmente, recurso humano y asignación de tiempo para las
21 personas responsables de la evaluación.

22 En el cuadro N°36 se presenta la matriz de recursos para evaluación del PVQCD.

23 **Cuadro 36. Matriz de recursos para la evaluación**

Rubros	Tiempo-Frecuencia	Periodo (semanas, meses)	Monto	Observaciones
1.Recurso humano interno				
Mario Jiménez Bogantes	Anual	2 semanas	¢425.000,00	El monto indicado se contempla dentro de las labores del funcionario UTGV, por lo que no representa un costo adicional de remuneración.
Pablo Solano Lazo	Anual	2 semanas	¢354.000,00	El monto indicado se contempla dentro de las labores del funcionario UTGV, por lo que no representa un costo adicional de remuneración.
3. Gastos operativos				



Combustible	Anual	2 semanas	€36.000,00	Se realizarán inspecciones en los sitios donde se ejecutaron las obras
4. Insumos y suministros				
Base de datos, SIG	Anual	2 semanas	€208.333,00	Se contemplan el costo de las licencias
Impresiones	Anual	2 semanas	€20.000,00	Se contemplan el costo de formularios o documentos físicos
5. Otros				
Transporte	Anual	2 semanas	NA	Se utilizarán los vehículos municipales.
		Total	€1.043.333,00	

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto

De esta manera como se indica en el Cuadro 36 la evaluación se realizará de forma anual y tendrá una duración de 2 semanas. La cual será realizada a nivel interno por la institución, específicamente por los funcionarios del departamento de Unidad Técnica de Gestión Vial, siguiendo los lineamientos del presente PVQCD.

Además, se contemplan los gastos operativos que proceden al gasto por combustible, en donde se utilizarán los vehículos municipales para realizar las giras de campo y evaluar los proyectos e intervenciones relacionadas al PVQCD. Así como los insumos y suministros que forman parte del proceso como lo son el costo de las licencias de las bases de datos, sistema integrado de georreferenciación (SIG) e impresiones de formularios de evaluación. Contemplando un costo total estimado de €1.043.333,00.

Todos los montos son aproximaciones que buscan brindar un insumo en la consideración de la etapa de evaluación.

3.1 Indicadores de gestión

Como se mencionó anteriormente, estos indicadores están relacionados con los insumos, actividades y productos que se generan en el marco de una intervención, en este caso del PVQCD, en cuanto a la generación de efectos e impactos en beneficio de una población determinada, por lo cual serán evaluados anualmente, para verificar la variación de cada periodo del PVQCD.

Para el caso del presente PVQCD, los indicadores son:

- Cantidad de presupuesto destinado para mejorar la RVC y su comportamiento año con año,
- Cantidad de proyectos ejecutados para la conservación de la Red Vial Cantonal.



- Cantidad de espacios de participación ciudadana realizados en proyectos de la RVC.
- Cantidad de metros de aceras atendidas en la RVC

El Cuadro 37 describe los indicadores de gestión y su funcionalidad, mediante el nivel de intervención en cuanto a la gestión relacionada por la institución, así mismo como los indicadores que fueron descritos anteriormente y los medios de comunicación, además de la línea base que es orientada en ejecución anual del plan y por ende los resultados correspondientes de cada periodo.

Cuadro 37. Indicadores de gestión								
Nivel de la intervención	Indicador	Medio de verificación	Línea Base	Resultados				
				Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026
Gestión	Variación porcentual en el presupuesto para el mejoramiento de la Red Vial Cantonal en función del año anterior. (Insumo)	Registros presupuestarios municipales	Presupuesto por año					
	Cantidad de proyectos ejecutados para la conservación de la Red Vial Cantonal. (Producto)	Registros municipales	Cantidad de proyectos de mejoramiento vial ejecutados por año					
	Cantidad de espacios de participación ciudadana realizados en proyectos de la RVC. (Actividad)	Registros municipales Canales de divulgación	Espacios de participación por año					
	Cantidad de caminos de la RVC intervenidos (Producto)	Registros municipales	Caminos intervenidos por año					
	Cantidad de metros de aceras atendidas en la RVC	Registros municipales	Cantidad de metros de aceras intervenidas por año					

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto

Como se muestra en el Cuadro 37 los indicadores de gestión están relacionados a las políticas establecidas del PVQCD, así como a las propuestas de intervención, con el objetivo de evaluar en cada periodo la ejecución el grado de cumplimiento de estos.

3.2 Indicadores de efecto

Los indicadores de efecto son de total atribución en el corto y mediano plazo a la intervención realizada, ya que su medición se refiere, específicamente, a los cambios producidos de forma directa por ésta.

Lo anterior significa que, ante la ejecución de un plan de intervención, como se establece en el presente caso del PVQCD, por consecuencia se generan efectos de relevancia sobre la misma funcionalidad de la red vial cantonal.



1 Ejemplo de tales indicadores es, el incremento en el flujo vehicular por el
2 mejoramiento en las condiciones de las superficies de ruedo en la red vial y ante
3 esto se consideran efectos relacionados directamente como aumento en la tasa de
4 accidentes de tránsito por causas como falta de señalización o atropellos ocurridos
5 a fauna silvestre, de igual forma se considera el efecto del aumento del flujo peatonal
6 ante la construcción o mejor de las aceras en los corredores peatonales
7 identificados.

8 El Cuadro 38 muestra la matriz de indicadores de efecto, la cual indica el nivel de
9 intervención, el indicador, el medio de verificación y la línea base que tiene por
10 objetivo realizar la comparativa respecto a registros de años anteriores y los
11 resultados para los años siguientes del periodo del PVQCD.

12 Para el indicador de Porcentaje de accidentes de tránsito ocurridos por falta de
13 señalización se recurrirá a la entidad correspondiente para obtener los datos
14 requeridos.

Cuadro 38. Indicadores de efecto

Nivel de la intervención	Indicador	Medio de verificación	Línea Base	Resultados				
				Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026	-
Efecto	Porcentaje de accidentes de tránsito ocurridos por falta de señalización durante el periodo del plan	Registros e informes de autoridades competentes.	Actualmente se registran X accidentes anuales asociados a falta de señalización. Año 2022					
	Tasa de variación de tránsito vehicular en los sitios generadores de flujo	Observaciones y conteos	Registro de conteos año 2022					
	Tasa de variación en el tránsito de personas en los corredores viales	Observaciones y conteos	Registro de conteos año 2022					
	Cantidad de sitios generadores de flujo en el cantón	Diagnóstico del PVQCD Registros municipales.	Sitios generadores de flujo identificados cada año. Año 2022					
	Porcentaje de atropellos ocurridos a fauna silvestre en la RVC	Registros municipales Registros e informes de autoridades competentes	% de atropellos año referencia 2022					

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

25 Como se muestra en el Cuadro 38 para la obtención de los resultados de la tasa de
26 variación de tránsito vehicular en los sitios generadores de flujo, la tasa de variación
27 en el tránsito de personas en los corredores viales y cantidad de sitios generadores
28 de flujo en el cantón; la información será recopilada por la Municipalidad de Río



Cuarto, sin embargo, es importante mencionar que el primer año del PVQCD es decir el año 2022 fungirá como año cero de recopilación de información y a partir de los datos obtenidos de este año mencionado se medirá los siguientes indicadores de efecto para los cuatro años restantes del PVQCD, esto debido a que la Municipalidad de Río Cuarto se encuentra en la actualización del inventario de la red vial cantonal la cual empezará a regir a partir del año 2022, ya que actualmente en el presente año 2021 aún se cuenta con los datos de la red vial del cantón de Grecia.

Se harán coordinaciones con las instancias correspondientes, de manera que facilite la recopilación de información, actualizada.

Para porcentaje de accidentes de tránsito ocurridos por falta de señalización y porcentaje de atropellos ocurridos a fauna silvestre la información requerida será solicitada a la entidad correspondiente de recopilar estos datos en el cantón.

3.3 Indicadores de impacto

Son referidos a resultados de largo plazo que repercuten en la sociedad en su conjunto. Muestran en qué medida la intervención contribuirá a lograr cambios en el bienestar de la población del cantón.

Dichos cambios no son atribuibles completamente a la intervención, por cuanto, para lograrlos se requiere de transformaciones en otros ámbitos de la realidad cantonal, regional, nacional o internacional.

Un ejemplo de esto es el mejoramiento de los ingresos en una localidad a través del turismo. Con un cambio en las condiciones de la red vial, la afluencia de visitantes a dicha comunidad puede mejorar, no obstante, para que esto repercuta en los ingresos de los habitantes, además depende de otras condiciones, como son la equidad en la distribución de estos, el nivel de preparación técnica y profesional de los residentes para aprovechar la llegada de turistas, la infraestructura de atención, entre otras.

Como se puede apreciar en el ejemplo, la red vial solo es una de múltiples variables, por lo que su incidencia en el desarrollo es de manera indirecta.



- 1 Por lo tanto, en la matriz se contemplan los siguientes indicadores de impacto:
- 2 • Índice de Competitividad Nacional (perfil cantonal): mide el desempeño relativo de
- 3 los cantones en áreas relacionadas con la actividad económica
- 4 • Índice de Desarrollo Social: Es un valor que se calcula a partir de una serie de
- 5 indicadores provenientes de las estadísticas administrativas de instituciones del
- 6 sector público cuyo resultado permite clasificar y ordenar los distritos del país según
- 7 su nivel de desarrollo social.
- 8 • Índice de Gestión de los Servicios Municipales: Constituye un instrumento de
- 9 evaluación de la gestión institucional, para informar a la ciudadanía sobre la gestión
- 10 de los servicios municipales en el cantón.
- 11 • Índice de Transparencia del Sector Público: Es un instrumento para medir el estado
- 12 de situación, en un momento dado, de la transparencia que ofrecen los sitios web
- 13 de las instituciones públicas costarricenses.
- 14 Los indicadores mencionados anteriormente, conforman la relación entre las
- 15 gestiones de la municipalidad con las variaciones progresivas buscadas en torno a
- 16 las competencias globales del cantón y que permiten obtener índices para realizar
- 17 evaluaciones, planificaciones o cambios orientados a la mejoría en las gestiones
- 18 venideras.
- 19 En lo que respecta el presente Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo,
- 20 el cual se encuentra orientado a las intervenciones de la red vial cantonal, es de
- 21 suma importancia los índices de impacto, que no solo tiende a generar efectos en
- 22 el estado de mejora de la infraestructura vial, sino la influencia que esta condición
- 23 genera sobre todas las actividades económicas, productivas, comerciales, sociales
- 24 y de cualquier otra índole en lo que respecta al desarrollo de Río Cuarto.
- 25 El Cuadro 39 muestra la matriz con los indicadores de impacto que serán utilizados
- 26 en el PVQCD de la municipalidad de Río cuarto.

27 _____

28 _____

29 _____



Cuadro 39. Indicadores de impacto

Nivel de la intervención	Indicador	Medio de verificación	Línea Base	Resultados
Impacto	Índice de Competitividad Nacional (perfil cantonal) -Pilares: Infraestructura: Estado de la red vial cantonal	Informes de Competitividad Cantonal.	Se encuentra en la posición 75 con una puntuación de 46,7 (año 2021)	
	Índice de Desarrollo Social	Informes de Desarrollo Social.	Índice de 39,9 en el 2017.	
	Índice de gestión de los Servicios Municipales	Informe de la Contraloría General de la República para evaluación de la gestión de los servicios municipales.	Se encuentra en el nivel de madurez inicial, que aplica entre 1 y 30% de las practicas e indicadores para la gestión de servicios (año 2021).	
	Índice de Transparencia del Sector Público	Informe de evaluación de la Defensoría de los Habitantes de la República sobre la transparencia que ofrecen los sitios web de las instituciones públicas costarricenses.	Se encuentra a la espera de recibir la calificación correspondiente, año 2021.	

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

4. Comunicación y rendición de cuentas del PVQCD

La comunicación sin duda alguna es de suma importancia en todo el contexto del PVQCD, especialmente para dar conocimiento de los resultados obtenidos de este a los públicos de interés: comunidad, personas tomadoras de decisiones y fiscalizadoras; para socializar la información de manera sencilla y oportuna.

4.1 Redacción del informe final de evaluación

La redacción del informe final de evaluación se realizará de manera anual, una vez recopilado la información de los logros en el periodo correspondiente según los indicadores planteados.

Para esto, se documentarán los datos de ejecución de cada una de las intervenciones y alcance obtenido a través de informes ejecución que la UTGV de la municipalidad de Río Cuarto internamente desarrolla, y que se darán a conocer por medio de evidencias que permitan, de manera transparente, mostrar con claridad los resultados de su origen.



1 El informe facilitará la identificación de la evidencia, mediante la comparativa de lo
2 planeado con lo realmente ejecutado, con el fin de obtener hallazgos y generar
3 conclusiones y recomendaciones, para mejorar la gestión a futuro.

4 El Informe final del PVQCD se entregará dentro del primer trimestre después de
5 cada periodo anual completado, y este será dirigido a la alcaldía municipal y
6 Concejo Municipal de Río Cuarto para conocimiento de todos los miembros
7 representantes del municipio y en sesión abierta al público en general.

8 4.2 Recomendaciones para la rendición de cuentas a la comunidad

9 La presencia de la comunidad en general en el conocimiento de los resultados del
10 PVQCD, va más allá de una comunicación que va en una sola dirección, ya que
11 estos espacios se orientarán a un diálogo donde se puedan dar intercambios de
12 percepciones, inquietudes, saberes y conocimientos entre el gobierno local y las
13 comunidades.

14 Por lo que, se tomará en cuenta la realización de reuniones comunales anuales, con
15 representantes de comunidades y miembros de comités de caminos, asociaciones
16 de desarrollo, asadas y representantes del Concejo de Municipal, de la misma
17 manera que fue realizada la consulta comunal para la orientación de las políticas
18 del PVQCD, y que estos sean difusores de información a lo largo del cantón. En
19 estos encuentros se promoverán espacios bidireccionales de comunicación que
20 permitan no solo socializar los contenidos del PVQCD, sino también realimentar
21 elementos generales de la gestión vial cantonal.

22 Por otra parte, se utilizará el correo electrónico para hacer del conocimiento de la
23 rendición de cuentas del periodo anual que fue ejecutado y como respaldo de
24 entrega de información a los asistentes anteriormente mencionados de la reunión
25 comunal, Debido a que estas organizaciones o entidades mencionadas
26 anteriormente funge un papel importante tanto en el desarrollo del cantón como de
27 centro de información y divulgación para el resto de las comunidades a las cuales
28 pertenecen.



Además, después de las reuniones comunales anuales, los mecanismos utilizados para la comunicación de rendición de cuentas a la comunidad se realizarán a través de los medios digitales, primeramente, se utilizarán las cuentas oficiales (sitio web y redes sociales) de la municipalidad para divulgar dicho informe se contempla el acceso de todo interesado sobre la información a acerca de la ejecución del PVQCD de forma pública, mediante datos, imágenes y videos que demuestren de forma visual los alcances del plan en cada periodo.

El mensaje incorporará elementos de las realidades particulares de cada distrito, con el objetivo de promover una rápida identificación de la población beneficiada, para que el público pueda captar la información de interés y ubicación a la brevedad posible.

Estos espacios de rendición de cuentas significan una gran oportunidad para que la Unidad Técnica de Gestión Vial sea parte clave en el fortalecimiento de la transparencia y la participación comunal con el gobierno local, que, a su vez favorece una gestión vial que realmente toma en consideración las necesidades de la población local.

Finalmente, todos los departamentos de la Municipalidad también recibirán un informe anual sobre la ejecución del PVQCD en cada uno de sus periodos, ya que estos también contribuyen en diversas gestiones relacionadas, e influyen en los alcances de este, manteniendo la integridad del gobierno local como un todo para el desarrollo del cantón.

ANEXOS



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.160

Anexo 1. Características y condición de la Red Vial Cantonal de Río Cuarto

Id	Código	De	Hasta	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de rueda	Estado de superficie de rueda	Estado del sistema de drenajes	Estado de camino	Estado de camino	TPD	Jerarquía	IVTS	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (viviendas por km)	Turismo	Nivel de producción	Tipo de Producción	Comercio
1	2-03-039	Ent. RN140	Ent. C2-03-062	Calle Laguna Río Cuarto	6	5	2	2	1,0	Malo	40	A	28	Otros sitios de interés	2	Alta	Alta	Agrícola	Medio
2	2-03-052	Ent. RN701	San Gerardo Límite Provincial	Calle San Gerardo	8,5	4	4	4	3,0	Buena	270	A	62	Ruta de transporte público	6	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Medio
3	2-03-054	Ent. RN744	Ent. C2-03-039	Calle Pedregosa	3	4	1	3	1,8	Malo	40	B	31	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
4	2-03-057	Ent. RN708	R. Sardinal, LITE.CANT. Grecia- Alajuela	Calle Bosque Alegre	8,1	4	3	3	2,0	Regular	100	A	56	Centros educativos o de salud	6	Alta	Alta	Mixto	Medio
5	2-03-058	Ent. C2-03-057	La Laguna Hule Fin de Camino	Calle Laguna Hule	4,3	4	1	1	1,0	Malo	30	A	21	Centros educativos o de salud	10	Alta	Bajo / Nulo	Mixto	Medio
6	2-03-059	Ent. RN708	Límite C. Río Toró	Calle Alfonso Pérez	2	5	1	1	1,0	Malo	10	C	13	Centros educativos o de salud	10	Bajo / Nulo	Media	Ganadera	Bajo / Nulo
7	2-03-060	Ent. RN140	Ent. C2-03-070	Calle Ojo de Agua	4	4	3	3	2,0	Regular	280	A	43	Otros sitios de interés	15	Bajo / Nulo	Media	Mixto	Bajo / Nulo
8	2-03-061	Ent. RN744	Ent. C2-03-039	Calle Sanbernardo	2,5	4	3	4	2,8	Regular	10	B	22	Otros sitios de interés	3	Bajo / Nulo	Media	Agrícola	Bajo / Nulo
9	2-03-062	Calle Urbanas Cuadrantes	Cuadrante Urbano- Santa Rita Centro	Cuadrante Urbano Santa Rita	0,87	1	4	3	2,3	Regular	240	B	67	Ruta de transporte público	25	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	Agrícola	Alto
10	2-03-063	Ent. C2-03-052	Rio Sardinal, Fin de Camino	Calle Corazón de Jesús	0,5	4	2	3	1,8	Malo	20	B	19	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
11	2-03-064	Ent. C2-03-052	Ent. C2-03-201	Calle el Heredino	3,7	5	1	2	1,0	Malo	10	B	25	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
12	2-03-065	Ent. C2-03-052	LITE.Cant. Grecia- Alajuela	Calle Vindas	2,8	5	1	3	1,8	Malo	80	C	32	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
13	2-03-066	Ent. RN744	Ent. C2-03-074	Calle Pinar	17	4	2	2	1,0	Malo	90	A	66	Centros educativos o de salud	10	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
14	2-03-067	Ent. RN744	Ent. C2-03-006	Calle Hogar Crea	1,4	4	2	2	1,0	Malo	40	B	36	Centros educativos o de salud	3	Bajo / Nulo	Media	Agrícola	Bajo / Nulo
15	2-03-084	Calle Urbanas Cuadrantes	Cuadrante Urbano Río Cuarto Centro	Cuadrante Urbano Río Cuarto	2,2	1	3	4	2,8	Regular	500	B	67	Centros educativos o de salud	50	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	Mixto	Alto
16	2-03-167	Ent. RN745	Ent. C2-03-745	Calle el Brinjo	11,1	4	2	2	1,0	Malo	70	B	47	Centros educativos o de salud	2,3	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
17	2-03-168	Ent. RN745	Ent. C2-03-006	Calle los Lagos	4,5	4	3	4	2,8	Regular	300	A	70	Centro de salud y educativo	8,2	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Medio

Id	Código	De	Hasta	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de rueda	Estado de superficie de rueda	Estado del sistema de drenajes	Estado de camino	Estado de camino	TPD	Jerarquía	IVTS	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (viviendas por km)	Turismo	Nivel de producción	Tipo de Producción	Comercio
18	2-03-169	Ent. C2-03-066	Porton Pca. Quirón Fin de Camino	Calle Chaparrón	4,1	4	2	2	1,0	Malo	10	B	28	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
19	2-03-170	Ent. RN745	Ent. C2-03-169	Calle Barro	3,8	4	2	2	1,0	Malo	40	B	28	Otros sitios de interés	3	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
20	2-03-171	Calle Urbanas Cuadrantes	Cuadrantes San Rafael de Río Cuarto	Cuadrantes Urbanos San Rafael	0,8	1	5	5	3,0	Buena	30	B	38	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Medio
21	2-03-172	Ent. C2-03-370	Fin de Camino- Pca. Adoración	Calle Barrio	0,8	5	1	1	1,0	Malo	10	C	22	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
22	2-03-173	Ent. RN745	Límite C. Río Cuarto- Fin de Camino	Calle Murticillo	0,2	4	2	4	2,5	Regular	30	C	30	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
23	2-03-174	Ent. RN745	Fin Camino - Pca. Los Roques Río Toró	Calle Rulí	3,8	4	2	2	1,0	Malo	70	B	57	Centros educativos o de salud	4	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
24	2-03-175	Ent. C2-03-174	Límite Prov. GDAL, L. Rafael, Fin de Camino	Calle a Pampala	1	4	2	1	1,0	Malo	30	C	39	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Media	Mixto	Bajo / Nulo
25	2-03-176	Ent. C2-03-174	Fin de Camino- Parcela #24	Calle Monorio Calderón	0,9	4	3	4	2,8	Regular	10	C	36	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
26	2-03-177	Ent. C2-03-174	Fin de Camino- Parcela las Hircas	Calle las Hircas	0,5	4	3	4	2,8	Regular	10	C	38	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
27	2-03-178	Ent. RN745	Fin de Camino- Pca. De Francisco Quezada	Calle Francisco Quezada	1	5	1	1	1,0	Malo	1	C	16	Otros sitios de interés	1	Bajo / Nulo	Media	Mixto	Bajo / Nulo
28	2-03-179	Calle Urbanas Cuadrantes	Cuadrante Asent. La Española	Asentamiento la Española	0,47	1	5	5	3,0	Buena	40	B	50	Centros educativos o de salud	15	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Medio
29	2-03-180	Ent. RN745	Fin de Camino- Parcela	Calle Manuel Sánchez	2,6	5	3	4	2,8	Regular	40	C	39	Otros sitios de interés	4,2	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
30	2-03-181	Ent. C2-03-180	Parcela de Chema Aguilar - Fin de Camino	Calle Chema Aguilar	1,65	4	4	4	3,0	Buena	20	B	36	Otros sitios de interés	4,3	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
31	2-03-181	Ent. C2-03-181	Fin de Camino- Parcela	Calle Carmen Delgado	1,1	4	4	4	3,0	Buena	20	C	36	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
32	2-03-183	Ent. RN745	Ent. C2-03-066	Calle Peor en Nada	3,45	1	4	4	3,0	Buena	60	A	58	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
33	2-03-184	Ent. C2-03-183	Asent. Ventura Arrieta	Calle Ventura	1,1	4	1	2	1,0	Malo	10	B	34	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
34	2-03-185	Calle Urbanas Cuadrantes	Cuadrante la Tabla	Cuadrante la Tabla	0,3	1	4	3	2,3	Regular	10	B	40	Otros sitios de interés	12	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Medio
35	2-03-186	Calle Urbanas Cuadrantes	Cuadrantes- Parcela Hugo Gómez	Cuadrantes- Parcela Hugo Gómez	2,6	4	3	2	1,8	Malo	60	B	45	Otros sitios de interés	15	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
36	2-03-187	Ent. C2-03-066	Ent. C2-03-186	Calle Hugo Gómez	0,3	4	2	2	1,0	Malo	10	C	36	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
37	2-03-188	Ent. RN744	Ent. C2-03-006	Calle la Merced	2,8	4	3	4	2,8	Regular	40	B	60	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Medio
38	2-03-189	Ent. C2-03-066	Fin de Camino- Río Caño Negro	Calle Jacó	2,5	4	2	3	1,8	Malo	30	B	31	Otros sitios de interés	3	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
39	2-03-190	Ent. RN745	Fin de Camino- Parcela de Jacinto Solano	Calle Jacinto Solano	1,4	4	3	4	2,8	Regular	30	B	39	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
40	2-03-191	Ent. RN744	Fin de Camino- Finca Chavez	Calle Alfredo Chavez	1,1	5	1	1	1,0	Malo	10	C	20	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Media	Ganadera	Bajo / Nulo
41	2-03-192	Ent. C2-03-168	Parcela de Marvin Araya Fin de Camino	Calle Marvin Araya	1,2	4	2	2	1,0	Malo	60	B	43	Otros sitios de interés	8	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo

Id	Código	De	Hasta	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de rueda	Estado de superficie de rueda	Estado del sistema de drenajes	Estado de camino	Estado de camino	TPD	Jerarquía	IVTS	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (viviendas por km)	Turismo	Nivel de producción	Tipo de Producción	Comercio
42	2-03-193	Ent. C2-03-168	Fin de Camino- Parcela de Juan Ramon Corrales	Calle Juan Ramón Corrales	1,2	4	2	4	2,5	Regular	60	B	49	Otros sitios de interés	11	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
43	2-03-194	Ent. C2-03-168	Fin de Camino- Parcela de Heriberto Chaventa	Calle Heriberto Chaventa	1,6	4	2	4	2,5	Regular	30	B	36	Otros sitios de interés	8	Bajo / Nulo	Alta	Mixto	Bajo / Nulo
44	2-03-195	Ent. C2-03-167	Ent. C2-03-167	Calle Finca el Carmen	1,8	4	1	2	1,0	Malo	10	B	25	Otros sitios de interés	7	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
45	2-03-196	Ent. C2-03-167	Ent. C2-03-195	Calle el Santuario	1,3	4	3	4	2,8	Regular	120	B	46	Otros sitios de interés	1	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
46	2-03-197	Ent. C2-03-167	Fin de Camino- Pca. De Alberto Gallegos	Calle Alberto Gallegos	0,9	5	1	1	1,0	Malo	10	C	28	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
47	2-03-198	Ent. C2-03-042	Fin de Camino- Finca Adrian Arias	Calle Adrian Salas	0,8	4	1	3	1,8	Malo	20	C	25	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
48	2-03-199	Ent. RN701	Fin de Camino- Río Hule	Calle Ganadería	2	4	3	2	1,3	Malo	40	B	31	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
49	2-03-200	Ent. RN744	Ent. C2-03-052	Calle Rodolfo Rodríguez	2,6	4	3	3	2,0	Regular	10	C	25	Otros sitios de interés	3,6	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
50	2-03-201	Ent. RN744	Límite Prov- San Gerardo	Calle Monteliori	7,4	4	2	4	2,5	Regular	120	B	52	Otros sitios de interés	1,6	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
51	2-03-202	Ent. C2-03-167	Ent. C2-03-203	Calle Estela	5	5	1	1	1,0	Malo	30	B	39	Centro de salud y educativo	5	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
52	2-03-203	Ent. C2-03-167	LITE.PROV. ALAJUELA	Calle Quebrada Sonora	3,4	4	4	4	3,0	Buena	80	B	57	Otros sitios de interés	14	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	Agrícola	Bajo / Nulo
53	2-03-204	Calle Urbanas Cuadrantes	Cuadrante- Barrio Pueblo Nuevo	Barrio - Pueblo Nuevo	2,25	4	2	3	1,8	Malo	80	B	41	Otros sitios de interés	8	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Medio
54	2-03-205	Ent. C2-03-201	Fin de Camino- Pca. Santa Clara	Calle Quebrada Grande	1,4	5	1	1	1,0	Malo	10	C	28	Otros sitios de interés	4,1	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
55	2-03-206	Ent. C2-03-201	Ent. C2-03-201	Calle Monteliori	2,2	4	2	4	2,5	Regular	30	B	39	Otros sitios de interés	5,45	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
56	2-03-207	Ent. C2-03-201	Ent. C2-03-202	Calle Estela Quesada	2	4	3	4	2,8	Regular	80	B	43	Otros sitios de interés	5,5	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
57	2-03-208	Ent. C2-03-201	Ent. C2-03-209	Barrio La Trinidad	1,7	4	2	3	1,8	Malo	160	B	45	Otros sitios de interés	13	Bajo / Nulo	Media	Agrícola	Bajo / Nulo
58	2-03-209	Ent. RN745	Ent. C2-03-206	Calle Vigas	3,5	5	2	3	1,8	Malo	10	B	25	Otros sitios de interés	5	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
59	2-03-210	Ent. RN745	Ent. C2-03-209	Calle el Cubano	1,8	4	3	4	2,8	Regular	80	C	49	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
60	2-03-211	Ent. RN745	Fin de Camino- Finca	Calle el Gorrazo	0,4	4	2	3	1,8	Malo	200	C	56	Otros sitios de interés	97	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	Agrícola	Bajo / Nulo
61	2-03-212	Ent. C2-03-201	Ent. C2-03-209	Calle el Jardín	1,4	4	4	4	3,0	Buena	20	C	36	Otros sitios de interés	8	Bajo / Nulo	Media	Ganadera	Bajo / Nulo
62	2-03-213	Ent. RN744	Fin de Camino- Finca	Calle Chepe Saborio	0,375	1	5	5	3,0	Buena	30	C	28	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Media	Mixto	Bajo / Nulo



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.161

ID	Código	De	Hasta	Nombre	Longitud (m)	Tipo de superficie de riego	Estado de superficie de riego	Estado del sistema de drenajes	Estado de camino	Estado de camino	TPD	Jerarquía	IVTS	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (viviendas por km)	Turismo	Nivel de producción	Tipo de Producción	Comercio
63	2-03-214	Ent. C2-03-089	Fin de Camino, Desague de la Laguna	Calle Desague Laguna Río Cuarto	1,4	5	1	1	1,0	Malo	10	B	6	Otros sitios de interés	2	Alta	Alta	Mucho	Medio
64	2-03-215	Ent. RN140	Ent. C2-03-062	Calle Caño Negro	3,5	5	1	1	1,0	Malo	10	B	25	Otros sitios de interés	5	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
65	2-03-216	Ent. RN140	Ent. RN708	Calle Vieja Cruzero	0,9	4	3	4	2,8	Regular	60	A	51	Otros sitios de interés	17	Bajo / Nulo	Medio	Agrícola	Bajo / Nulo
66	2-03-217	Ent. RN140	Fin de Camino Fincas	Calle Residencial	0,15	5	3	4	2,8	Regular	10	C	23	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
67	2-03-218	Ent. RN140	Ent. C2-03-060	Calle Coyeters	0,6	4	3	4	2,8	Regular	60	B	28	Otros sitios de interés	40	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
68	2-03-219	Ent. RN140	Ent. RN140	Calle Vieja	3	4	3	3	2,0	Regular	80	A	67	Centros educativos o de salud	12	Alta	Alta	Mucho	Bajo / Nulo
69	2-03-220	Ent. C2-03-219	Ent. C2-03-058	Calle a la Laguna	3,3	4	2	3	1,8	Malo	10	B	17	Otros sitios de interés	1	Medio	Medio	Ganadera	Bajo / Nulo
70	2-03-221	Ent. RN140	Ent. C2-03-219	Calle el Carmen	0,5	4	3	4	2,8	Regular	50	A	42	Otros sitios de interés	12	Alta	Bajo / Nulo	Agrícola	Bajo / Nulo
71	2-03-222	Ent. C2-03-219	Fin del Camino- Fca. Roger Bolaños	Calle Naciente	1	4	3	4	2,8	Regular	20	B	36	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Medio	Ganadera	Bajo / Nulo
72	2-03-223	Ent. RN701	Fin del Camino- Fca. De Elomar Rodríguez	Calle Elomar Rodríguez	0,5	4	3	4	2,8	Regular	60	C	43	Otros sitios de interés	5	Bajo / Nulo	Alta	Ganadera	Bajo / Nulo
73	2-03-224	Ent. C2-03-057	Fin del Camino- Fca. De Guillermo Rodríguez	Calle Guillermo Rodríguez	1,1	4	3	3	2,0	Regular	20	C	22	Otros sitios de interés	3	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
74	2-03-225	Ent. C2-03-219	Fin del Camino- Fca. Luis Montero	Calle Los Cascantes	0,8	4	3	4	2,8	Regular	60	B	51	Otros sitios de interés	18	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
75	2-03-226	Ent. RN701	Cuadrante- Urb. La Maravilla	Urbanización La Maravilla	0,7	4	2	2	1,0	Malo	120	B	65	Otros sitios de interés	24	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Medio
76	2-03-230	Ent. RN701	Fin de camino- Fca. Jorge Aguilar	Calle Tajo Los Mora	0,6	5	3	2	1,8	Malo	30	C	31	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Medio	Agrícola	Bajo / Nulo
77	2-03-231	Ent. C2-03-199	Asentamiento Estela Quesada	Asentamiento Estela Quesada	0,3	4	4	4	3,0	Buena	10	B	37	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
78	2-03-232	Ent. C2-03-399	Fin de Camino Fincas	Calle Fincas G.R.O.	0,4	4	3	2	1,8	Malo	10	C	31	Otros sitios de interés	14	Bajo / Nulo	Medio	Agrícola	Bajo / Nulo
79	2-03-233	Ent. RN701	Fin de Camino- Planta Pollo Rey	Calle Pollo Rey	0,6	4	4	4	1,5	Malo	180	C	46	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
80	2-03-234	Ent. C2-03-201	Fin de Camino- Parcela Jaime Barrientes	Calle Jaime Barrientes	0,52	4	3	4	2,8	Regular	10	C	36	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Alta	Mucho	Bajo / Nulo
81	2-03-235	Ent. C2-03-066	Cuadrante Urbana- Santa Isabel	Cuadrante Urbana- Santa Isabel	0,63	1	5	5	3,0	Buena	30	B	38	Otros sitios de interés	25	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Medio
82	2-03-236	Ent. C2-03-745	Ent. C2-03-167	Calle Memo Rojas	0,6	5	1	1	1,0	Malo	20	B	16	Otros sitios de interés	3	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
83	2-03-237	Ent. C2-03-166	Cuadrante Los Lagos	Cuadrante Los Lagos	0,3	4	3	4	2,8	Regular	10	B	49	Otros sitios de interés	8	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
84	2-03-238	Ent. C2-03-166	Ent. C2-03-190	Calle Salom Comunal	0,5	4	3	4	2,8	Regular	10	C	49	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Mucho	Bajo / Nulo
85	2-03-239	Ent. C2-03-066	Fin de Camino	Calle Escuela el Pinar	0,3	4	3	2	1,8	Malo	10	C	28	Otros sitios de interés	4	Bajo / Nulo	Alta	Mucho	Medio

ID	Código	De	Hasta	Nombre	Longitud (m)	Tipo de superficie de riego	Estado de superficie de riego	Estado del sistema de drenajes	Estado de camino	Estado de camino	TPD	Jerarquía	IVTS	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (viviendas por km)	Turismo	Nivel de producción	Tipo de Producción	Comercio
86	2-03-240	Ent. C2-03-067	Fca- Fin de Camino	Calle Gerardo Rojas	0,4	4	3	1	1,8	Malo	10	C	25	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
87	2-03-241	Ent. C2-03-067	Fin de Camino Fincas	Calle Parcelas IMAS	0,18	5	1	1	1,0	Malo	10	C	22	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
88	2-03-242	Ent. RN745	Fin de Camino- Fca. Menonitas	Calle Menonitas	0,5	4	2	2	1,0	Malo	10	C	36	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
89	2-03-243	Ent. RN745	Fin de Camino Fincas	Calle Tajo Viejo	0,58	4	4	4	3,0	Buena	10	C	24	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Alta	Mucho	Bajo / Nulo
90	2-03-244	Ent. RN745	Fin de Camino Fincas	Calle Tajo Luis Inocencio	0,3	4	4	4	3,0	Buena	10	C	30	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
91	2-03-245	Ent. C2-03-066	Límite Cantonal, Rio Toro	Calle Rio Toro	0,8	4	3	3	2,0	Regular	30	C	30	Otros sitios de interés	1	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
92	2-03-246	Ent. C2-03-066	Fin de Camino Fincas	Calle Calixto Barrientes	0,5	4	3	3	2,0	Regular	30	C	25	Otros sitios de interés	1	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
93	2-03-247	Ent. C2-03-057	Fin de Camino- Fca. Los Ugalde	Calle Los Arroyos	1,1	4	3	4	2,8	Regular	10	C	33	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
94	2-03-248	Ent. RN708	Fin de Camino Fincas	Calle Antonio Chacón	0,6	5	2	2	1,0	Malo	10	C	22	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
95	2-03-249	Ent. C2-03-060	Fin de Camino Fincas	Calle Hernán Jimenez	0,6	4	3	4	2,8	Regular	10	C	30	Otros sitios de interés	5	Bajo / Nulo	Medio	Agrícola	Bajo / Nulo
96	2-03-250	Ent. C2-03-060	Ent. C2-03-060	Calle Quebrada López	0,8	4	2	1	1,0	Malo	40	C	22	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Medio	Agrícola	Bajo / Nulo
97	2-03-251	Ent. C2-03-052	Cuadrante- Asen. Sevilla 21	Cuadrante- Asen. Sevilla 21	1,2	4	3	4	2,8	Regular	10	B	33	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
98	2-03-252	Ent. C2-03-052	Asen. Los Naranjales	Asen. Los Naranjales	1,7	4	3	4	2,8	Regular	10	B	24	Otros sitios de interés	6	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
99	2-03-333	Ent. C2-03-052	Límite Cantonal Grecia - Alajuela	Calle Cementerio Angeles Norte	1	4	2	3	1,8	Malo	200	C	46	Otros sitios de interés	1	Bajo / Nulo	Alta	Agrícola	Bajo / Nulo
100	2-03-351	Ent. C2-03-066	Fin de Camino- Fca. Conejo	Calle Conejo	0,36	5	2	1	1,0	Malo	10	C	27	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
101	2-03-370	Ent. RN744	Fin de Camino Fincas	Calle Rodrigo Rojas	0,065	4	3	2	1,8	Malo	10	C	26	Otros sitios de interés	9	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
102	2-03-371	Ent. RN744	Fin de Camino- Fca. Ronald Rojas	Calle Serrano	0,205	1	5	5	3,0	Buena	30	C	31	Otros sitios de interés	12	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
103	2-03-372	Ent. C2-03-167	Cuadrante Aguilar Morera	Cuadrante Aguilar Morera	0,46	4	2	1	1,0	Malo	10	C	23	Otros sitios de interés	3	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
104	2-03-373	Ent. C2-03-167	Fin de Camino Fincas	Calle Ramón Brenes Solano	0,06	4	3	1	1,8	Malo	10	C	24	Otros sitios de interés	10	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
105	2-03-374	Ent. C2-03-201	Cuadrante Urbano Montalvo	Cuadrante Urbano Montalvo	0,55	4	4	4	3,0	Buena	10	B	38	Centros educativos o de salud	25	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
106	2-03-375	Ent. C2-03-201	Fin de Camino- Parcela Villalobos	Calle Rafael Artavia Villalobos	0,7	4	3	4	2,8	Regular	10	C	33	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Medio	Mucho	Bajo / Nulo
107	2-03-376	Ent. RN140	Cuadrante Brumas del Encanto- Rodrigo Guillen	Cuadrante Brumas del Encanto- Rodrigo Guillen	0,55	4	4	4	3,0	Buena	10	C	21	Otros sitios de interés	1	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
108	2-03-377	Ent. RN140	Fin de Camino Fincas	Calle	0,125	5	1	1	1,0	Malo	10	C	24	Otros sitios de interés	12	Bajo / Nulo	Bajo / Nulo	No registra	Bajo / Nulo
109	2-03-382	Ent. C2-03-083	Fin de Camino- Fca. Otayo	Calle Otayo	0,75	4	2	2	1,0	Malo	20	C	22	Otros sitios de interés	2	Bajo / Nulo	Medio	Ganadera	Bajo / Nulo

Anexo 2. Detalle de las normas de calidad e intervención

Actual		Meta		Tipo de Intervención	Actividad	Costo Base Anual Act. / km	Costo base intervención/ km	Costo de Acarreo	Imprevisto	Seguridad Vial	Verificación de Calidad	Estudios y diseños	Requisito	Utilidad	Costo/km equivalente/ actividad (Adm.)	Costo Norma de Intervención/ km equivalente (Adm.)	Costo/km equivalente/ actividad (contrato)	Costo Norma de Intervención/ km equivalente (contrato)	
Tipo superficie	Estado	Tipo superficie	Estado																
Asfalto	Buono	Asfalto	Buono	Conservación	Tratamiento superficial bituminoso	\$4 950 000		\$0	\$247 500	\$148 500	\$247 500	\$99 000	\$147 500	\$495 000	\$5 980 500		\$5 435 000		
					Bachos menor con mezcla asfáltica	\$922 500		\$0	\$41 125	\$24 675	\$41 125	\$20 430	\$41 125	\$82 250	\$493 875	\$1 069 250		\$1 069 250	
					Sello de fluencia y grietas	\$375 000		\$0	\$18 750	\$11 250	\$18 750	\$7 500	\$18 750	\$37 500	\$431 250	\$487 500		\$487 500	
Asfalto	Buono	Asfalto	Buono		Chapas a mano	\$1 080 000	\$9 789 500	\$0	\$54 000	\$32 400	\$54 000	\$0	\$54 000	\$108 000	\$1 230 400	\$1 382 400	\$10 032 485	\$1 382 400	\$11 347 910
					Limpieza de cunetas revestidas manualmente	\$792 000		\$0	\$39 600	\$23 760	\$39 600	\$0	\$39 600	\$79 200	\$894 960	\$1 013 760		\$1 013 760	
				Limpieza de alcantarillas, tomas y cabezales	\$750 000		\$0	\$37 500	\$22 500	\$37 500	\$0	\$37 500	\$75 000	\$847 500	\$940 000		\$940 000		
Asfalto	Regular	Asfalto	Buono	Rehabilitación	Colocación de sobrecapa asfáltica	\$30 315 000	\$30 315 000	\$0	\$1 515 750	\$909 450	\$1 515 750	\$606 300	\$1 515 750	\$1 031 500	\$14 862 250	\$14 862 250	\$19 409 500	\$19 409 500	
Asfalto	Regular	Asfalto	Regular	Conservación	Bachos menor con mezcla asfáltica	\$2 643 750		\$0	\$132 188	\$79 113	\$132 188	\$52 875	\$132 188	\$264 375	\$1 040 313		\$3 430 875		
					Sello de fluencia y grietas	\$375 000		\$0	\$18 750	\$11 250	\$18 750	\$7 500	\$18 750	\$37 500	\$431 250		\$487 500		
					Chapas a mano	\$1 080 000		\$0	\$54 000	\$32 400	\$54 000	\$0	\$54 000	\$108 000	\$1 230 400		\$1 382 400		
					Limpieza de cunetas revestidas manualmente	\$792 000		\$0	\$39 600	\$23 760	\$39 600	\$0	\$39 600	\$79 200	\$894 960		\$1 013 760		
					Limpieza de alcantarillas, tomas y cabezales	\$500 000		\$0	\$25 000	\$15 000	\$25 000	\$0	\$25 000	\$50 000	\$565 000		\$640 000		
Lastre	Buono	Lastre	Buono	Conservación	Bachos de la superficie de rueda	\$1 200 000		\$0	\$60 000	\$36 000	\$60 000	\$24 000	\$60 000	\$120 000	\$1 380 000		\$1 560 000		
					Reconformación de la calzada y limpieza de cunetas	\$1 800 000		\$0	\$90 000	\$54 000	\$90 000	\$36 000	\$90 000	\$180 000	\$2 070 000		\$2 340 000		
					Chapas a mano	\$1 200 000		\$0	\$60 000	\$36 000	\$60 000	\$0	\$60 000	\$120 000	\$1 356 000		\$1 536 000		
Lastre	Buono	Lastre	Buono		Limpieza de alcantarillas, tomas y cabezales	\$500 000		\$0	\$25 000	\$15 000	\$25 000	\$0	\$25 000	\$50 000	\$565 000		\$640 000		
Lastre	Mala	Lastre	Regular	Rehabilitación	Reconformación de la calzada y limpieza mecanizada de cunetas	\$900 000		\$0	\$45 000	\$27 000	\$45 000	\$18 000	\$45 000	\$90 000	\$1 035 000		\$1 170 000		
					Suministro, acarreo, colocación, conformación y compactación de material de lastre	\$2 400 000		\$0	\$120 000	\$72 000	\$120 000	\$48 000	\$120 000	\$240 000	\$2 760 000	\$3 795 000		\$1 170 000	
Lastre	Regular	Lastre	Regular	Conservación	Reconformación de la calzada y limpieza mecanizada de cunetas	\$900 000	\$900 000	\$0	\$45 000	\$27 000	\$45 000	\$18 000	\$45 000	\$90 000	\$1 035 000,00		\$1 170 000	\$1 170 000,00	
Lastre	Regular	Lastre	Buono	Rehabilitación	Colocación o sustitución de alcantarillas en mal estado	\$1 800 000		\$0	\$90 000	\$54 000	\$90 000	\$36 000	\$90 000	\$180 000	\$2 070 000		\$2 340 000		
					Suministro, acarreo, colocación, conformación y compactación de material de lastre	\$7 200 000		\$0	\$360 000	\$216 000	\$360 000	\$144 000	\$360 000	\$720 000	\$8 280 000	\$11 185 000		\$3 360 000	\$12 870 000
					Reconformación de la calzada y limpieza mecanizada de cunetas	\$900 000		\$0	\$45 000	\$27 000	\$45 000	\$18 000	\$45 000	\$90 000	\$1 035 000		\$1 170 000		



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.162

Actual		Meta		Tipo de Intervención	Actividad	Costo Base Anual Act. / km	Costo base intervención / km	Costo de Acarreo	Imprevisto	Seguridad Vial	Verificación de Calidad	Estudios y diseños	Reajuste	Utilidad	Costo/km equivalente/ actividad (Adm.)	Costo Norma de intervención/ km equivalente (Adm.)	Costo/km equivalente/ actividad (contrato)	Costo Norma de intervención/ km equivalente (contrato)
Tipo superficie	Estado	Tipo superficie	Estado															
Lastre	Malo	Lastre	Bueno	Mejoramiento	Ampliación del derecho de vía	\$3 750 000	\$19 150 000	\$0	\$187 500	\$112 500	\$187 500	\$75 000	\$187 500	\$375 000	\$4 312 500	\$22 022 500	\$4 875 000	\$24 895 000
					Suministro, acarreo, colocación, conformación y compactación de material de lastre	\$13 000 000		\$0	\$650 000	\$390 000	\$650 000	\$650 000	\$1 300 000	\$14 950 000	\$16 900 000			
					Colocación o sustitución de alcantarillas en mal estado	\$2 400 000		\$0	\$120 000	\$72 000	\$120 000	\$48 000	\$120 000	\$240 000	\$2 760 000		\$3 120 000	
Lastre	Regular	Asfalto	Bueno	Mejoramiento Rural	Reconformación de la calzada y limpieza mecanizada de cunetas	\$900 000	\$66 100 000	\$0	\$45 000	\$27 000	\$45 000	\$18 000	\$45 000	\$90 000	\$1 035 000	\$76 015 000	\$1 170 000	\$85 930 000
					Suministro, acarreo, colocación, conformación y compactación de material de base y subbase	\$23 400 000		\$0	\$1 170 000	\$702 000	\$1 170 000	\$468 000	\$1 170 000	\$3 340 000	\$26 910 000		\$30 420 000	
					Construcción de cunetas revestidas en concreto	\$11 700 000		\$0	\$585 000	\$351 000	\$585 000	\$234 000	\$585 000	\$1 170 000	\$13 455 000		\$15 210 000	
					Colocación de carpeta asfáltica	\$30 100 000		\$0	\$1 505 000	\$903 000	\$1 505 000	\$602 000	\$1 505 000	\$3 010 000	\$34 615 000		\$39 130 000	
Lastre	Regular	Asfalto	Bueno	Mejoramiento Urbano	Reconformación de la calzada y limpieza mecanizada de cunetas	\$900 000	\$88 000 000	\$0	\$45 000	\$27 000	\$45 000	\$18 000	\$45 000	\$90 000	\$1 035 000	\$101 200 000	\$1 170 000	\$114 400 000
					Suministro, acarreo, colocación, conformación y compactación de material de base y subbase	\$23 400 000		\$0	\$1 170 000	\$702 000	\$1 170 000	\$468 000	\$1 170 000	\$3 340 000	\$26 910 000		\$30 420 000	
					Alcantarillado pluvial	\$15 000 000		\$0	\$750 000	\$450 000	\$750 000	\$300 000	\$750 000	\$1 500 000	\$17 250 000		\$19 500 000	
					Construcción de cordón y calle	\$18 600 000		\$0	\$930 000	\$558 000	\$930 000	\$372 000	\$930 000	\$1 860 000	\$21 390 000		\$24 180 000	
					Colocación de carpeta asfáltica	\$30 100 000		\$0	\$1 505 000	\$903 000	\$1 505 000	\$602 000	\$1 505 000	\$3 010 000	\$34 615 000		\$39 130 000	
Tierra	Malo	Lastre	Regular	Mejoramiento	Reconformación de la calzada y limpieza mecanizada de cunetas	\$900 000	\$7 650 000	\$0	\$45 000	\$27 000	\$45 000	\$18 000	\$45 000	\$90 000	\$1 035 000	\$8 797 502	\$1 170 000	\$9 945 002
					Ampliación del derecho de vía	\$3 750 000		\$1	\$187 500	\$112 500	\$187 500	\$75 000	\$187 500	\$4 312 501	\$4 875 001			
					Suministro, acarreo, colocación, conformación y compactación de material de lastre	\$3 000 000		\$1	\$150 000	\$90 000	\$150 000	\$60 000	\$150 000	\$300 000	\$3 450 001		\$3 900 001	
Puente	Bueno	Puente	Bueno	Conservación	Limpieza aproximaciones y losa, limpieza de vigas, limpieza de bastiones	\$1 800 000	\$1 800 000	\$0	\$90 000	\$54 000	\$90 000	\$36 000	\$90 000	\$180 000	\$2 070 000	\$2 070 000	\$2 340 000	\$2 340 000
Puente	Regular	Puente	Bueno	Rehabilitación	Sustitución de losa, pintura de vigas, reparaciones de bastiones y losa, reparación de barandas	\$12 420 000	\$12 420 000	\$0	\$621 000	\$372 600	\$621 000	\$248 400	\$621 000	\$1 242 000	\$14 283 000	\$14 283 000	\$16 146 000	\$16 146 000
Puente	Malo	Puente	Bueno	Rehabilitación	Construcción de puente	\$216 000 000	\$216 000 000	\$0	\$10 800 000	\$6 480 000	\$10 800 000	\$4 320 000	\$10 800 000	\$21 600 000	\$248 400 000	\$248 400 000	\$280 800 000	\$280 800 000
Alcantarilla Mayor	Malo	Alcantarilla Mayor	Bueno	Rehabilitación	Construcción de paso alcantarillado	\$22 500 000	\$22 500 000	\$0	\$1 125 000	\$675 000	\$1 125 000	\$450 000	\$1 125 000	\$2 250 000	\$25 875 000	\$25 875 000	\$29 250 000	\$29 250 000
Acera	la / Inexistente	Acera	Bueno	Rehabilitación	Construcción de acera	\$24 000 000	\$24 000 000	\$0	\$1 200 000	\$720 000	\$1 200 000	\$480 000	\$1 200 000	\$2 400 000	\$27 600 000	\$27 600 000	\$31 200 000	\$31 200 000

Anexo 3. Detalle de ejecución para escenarios de intervención de propuesta ilimitada

Escenario 1: Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular		Año 2022		Año 2023		Año 2024		Año 2025		Año 2026		Año 2027	
Tipo de Intervención	Norma de calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total
Conservación	Asfalto Bueno - Asfalto Bueno	2,00	\$11.347.910,00	\$22.695.820,00	2,50	\$11.642.574,48	\$29.106.436,21	3,00	\$11.792.763,69	\$35.378.291,08	3,50	\$11.944.890,39	\$41.807.116,21
Conservación	Asfalto Bueno - Lastre Bueno	5,00	\$5.971.000,00	\$29.855.000,00	6,00	\$5.510.465,59	\$33.062.793,58	7,00	\$5.581.550,59	\$39.070.854,16	8,00	\$5.653.552,60	\$45.228.420,77
Conservación	Lastre Regular - Lastre Regular	2,00	\$1.385.000,00	\$2.770.000,00	2,00	\$1.385.000,00	\$2.770.000,00	2,00	\$1.385.000,00	\$2.770.000,00	2,00	\$1.385.000,00	\$2.770.000,00
Conservación	Asfalto Regular - Asfalto Regular	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00
Total escenario				\$52.620.820,00		\$64.292.980,21		\$76.600.292,09		\$89.214.436,63		\$102.124.636,85	
Escenario 2: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A		Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Lastre Malo - Lastre Bueno	6,00	\$22.022.500,00	\$132.135.000,00	7,00	\$22.594.345,26	\$158.160.416,85	8,00	\$23.166.190,52	\$185.329.524,16	9,00	\$23.737.935,78	\$213.641.422,02
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Urbano)	0,70	\$11.400.000,00	\$7.980.000,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Rural)	6,00	\$9.550.000,00	\$57.300.000,00	6,00	\$8.161.293,61	\$48.967.761,56	6,00	\$6.772.537,22	\$40.635.223,32	6,00	\$5.383.780,83	\$32.292.690,98
Mejoramiento	Tierra Malo - Lastre Regular	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00
Rehabilitación	Asfalto Regular - Asfalto Bueno	1,00	\$39.409.500,00	\$39.409.500,00	1,00	\$40.432.823,23	\$40.432.823,23	1,00	\$40.954.406,65	\$40.954.406,65	1,00	\$41.482.718,50	\$41.482.718,50
Rehabilitación	Lastre Regular - Lastre Bueno	2,00	\$11.385.000,00	\$22.770.000,00	1,00	\$11.880.637,58	\$11.880.637,58	1,00	\$11.881.307,67	\$11.881.307,67	1,00	\$11.883.931,54	\$11.883.931,54
Rehabilitación	Lastre Malo - Lastre Regular	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00
Total escenario				\$177.759.500,00		\$257.469.799,70		\$308.739.582,82		\$366.941.442,94		\$430.719.279,58	
Escenario 3: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C		Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Lastre Malo - Lastre Bueno	6,00	\$22.022.500,00	\$132.135.000,00	7,00	\$22.594.345,26	\$158.160.416,85	8,00	\$23.166.190,52	\$185.329.524,16	9,00	\$23.737.935,78	\$213.641.422,02
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Urbano)	0,70	\$11.400.000,00	\$7.980.000,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Bueno (Rural)	6,00	\$9.550.000,00	\$57.300.000,00	6,00	\$8.161.293,61	\$48.967.761,56	6,00	\$6.772.537,22	\$40.635.223,32	6,00	\$5.383.780,83	\$32.292.690,98
Mejoramiento	Tierra Malo - Lastre Regular	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00
Rehabilitación	Asfalto Regular - Asfalto Bueno	1,00	\$39.409.500,00	\$39.409.500,00	1,00	\$40.432.823,23	\$40.432.823,23	1,00	\$40.954.406,65	\$40.954.406,65	1,00	\$41.482.718,50	\$41.482.718,50
Rehabilitación	Lastre Regular - Lastre Bueno	2,00	\$11.385.000,00	\$22.770.000,00	1,00	\$11.880.637,58	\$11.880.637,58	1,00	\$11.881.307,67	\$11.881.307,67	1,00	\$11.883.931,54	\$11.883.931,54
Rehabilitación	Lastre Malo - Lastre Regular	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00	0,00	\$0,00	\$0,00
Total escenario				\$177.759.500,00		\$257.469.799,70		\$308.739.582,82		\$366.941.442,94		\$430.719.279,58	
Escenario 4: Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado		Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total
Conservación	Puente Bueno - Puente Bueno	2,00	\$2.340.000,00	\$4.680.000,00	3,00	\$2.400.761,40	\$7.202.284,40	2,00	\$2.451.731,22	\$4.903.462,44	2,00	\$2.463.100,55	\$4.926.201,10
Total escenario				\$4.680.000,00		\$7.202.284,40		\$4.903.462,44		\$4.903.462,44		\$4.926.201,10	
Escenario 5: Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado		Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Puente regular - Puente Bueno	1,00	\$16.146.000,00	\$16.146.000,00	1,00	\$16.565.253,66	\$16.565.253,66	1,00	\$16.778.945,43	\$16.778.945,43	1,00	\$16.995.393,82	\$16.995.393,82
Total escenario				\$16.146.000,00		\$16.565.253,66		\$16.778.945,43		\$16.778.945,43		\$16.995.393,82	
Escenario 6: Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento		Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Puente malo - Puente Bueno	2,00	\$280.800.000,00	\$561.600.000,00	3,00	\$288.091.367,89	\$864.274.103,37	1,00	\$291.807.746,57	\$291.807.746,57	1,00	\$295.572.066,51	\$295.572.066,51
Total escenario				\$561.600.000,00		\$864.274.103,37		\$291.807.746,57		\$291.807.746,57		\$295.572.066,51	
Escenario 7: Invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores		Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total	Und aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Alcantarilla mala - Alcantarilla buena	2,00	\$29.500.000,00	\$59.000.000,00	2,00	\$30.000.517,49	\$60.001.034,98	2,00	\$30.396.640,27	\$60.793.280,54	1,00	\$30.788.756,93	\$30.788.756,93
Total escenario				\$59.000.000,00		\$60.001.034,98		\$60.793.280,54		\$60.793.280,54		\$31.185.931,89	
Escenario 8: Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados		m aplicables	Costo por Km	Total	m aplicables	Costo por Km	Total	m aplicables	Costo por Km	Total	m aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Acera mala o inexistente - Acera Buena	0,50	\$31.200.000,00	\$15.600.000,00	0,50	\$32.001.159,99	\$16.000.579,99	0,50	\$32.421.089,99	\$16.210.544,99	0,50	\$32.841.340,72	\$16.420.670,36
Total escenario				\$15.600.000,00		\$16.000.579,99		\$16.210.544,99		\$16.420.670,36		\$16.631.011,35	



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.163

Anexo 4. Detalle de ejecución para escenarios de intervención de propuesta limitada

Escenario 1: Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total
Conservación	Asfalto Bueno - Asfalto Bueno	3,00	\$11 347 910,00	\$34 043 730,00	4,50	\$11 642 574,40	\$52 391 585,18	6,50	\$11 792 763,69	\$76 652 764,01	9,50	\$11 944 890,35	\$113 476 458,29	10,50	\$12 098 979,43	\$127 039 284,03
Conservación	Leñite Bueno - Leñite Bueno	14,00	\$5 277 000,00	\$73 878 000,00	12,00	\$5 520 485,50	\$66 245 826,00	15,00	\$5 581 150,59	\$83 717 258,91	14,00	\$5 653 552,80	\$79 149 736,36	15,00	\$5 726 443,43	\$85 896 251,38
Conservación	Leñite Regular - Leñite Regular	3,50	\$1 026 000,00	\$3 591 000,00	3,00	\$1 061 875,23	\$3 185 625,69	3,00	\$1 079 573,42	\$3 238 720,26	3,00	\$1 089 444,31	\$3 268 332,93	3,00	\$1 099 502,51	\$3 298 507,53
Conservación	Asfalto Regular - Asfalto Regular		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00
Total escenario		10,50		\$107 992 730,00	17,50		\$119 579 040,47	23,50		\$180 451 796,35	24,50		\$193 725 642,07	26,50		\$214 940 037,62
Escenario 2: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Leñite Malo - Leñite Bueno		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00
Mejoramiento	Leñite Regular - Asfalto Bueno (Bueno)		\$134 400 000,00	\$0,00		\$137 370 557,20	\$0,00		\$138 894 637,49	\$0,00		\$120 438 249,32	\$0,00		\$125 973 644,73	\$0,00
Mejoramiento	Leñite Regular - Asfalto Bueno (Bueno)	3,50	\$85 930 000,00	\$300 765 000,00	6,00	\$88 161 293,61	\$529 567 760,17	3,80	\$89 298 574,30	\$331 474 867,48	3,60	\$90 450 526,91	\$325 611 899,27	3,20	\$91 617 337,49	\$293 178 480,61
Mejoramiento	Tierra Malo - Leñite Regular		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00
Rehabilitación	Asfalto Regular - Asfalto Bueno		\$29 409 500,00	\$0,00		\$40 432 823,23	\$0,00		\$40 954 406,65	\$0,00		\$41 482 718,50	\$0,00		\$42 017 845,57	\$0,00
Rehabilitación	Leñite Regular - Leñite Bueno	3,50	\$11 385 000,00	\$39 847 500,00	3,00	\$11 880 827,58	\$35 642 525,74	2,00	\$11 831 907,67	\$23 663 815,35	1,00	\$11 983 931,54	\$11 983 931,54	1,00	\$12 138 524,26	\$12 138 524,26
Rehabilitación	Leñite Malo - Leñite Regular		\$3 795 000,00	\$0,00		\$3 899 542,53	\$0,00		\$3 943 769,22	\$0,00		\$3 994 643,65	\$0,00		\$4 046 174,75	\$0,00
Total escenario		7,00		\$340 862 500,00	7,00		\$340 862 500,00	5,80		\$345 137 462,82	4,60		\$317 695 624,81	4,20		\$308 314 094,87
Escenario 3: Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total	Km aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Leñite Malo - Leñite Bueno	11,00	\$27 022 500,00	\$297 247 500,00	2,00	\$27 594 345,26	\$54 188 690,53	3,00	\$27 885 812,32	\$83 657 436,95	1,00	\$28 181 039,30	\$28 181 039,30	3,00	\$28 480 074,70	\$84 440 224,11
Mejoramiento	Leñite Regular - Asfalto Bueno (Bueno)	3,00	\$85 930 000,00	\$257 790 000,00	1,00	\$88 161 293,61	\$88 161 293,61	0,50	\$89 298 574,30	\$44 649 287,15	0,50	\$90 450 526,91	\$45 225 263,45		\$91 617 337,49	\$0,00
Mejoramiento	Leñite Regular - Asfalto Bueno (Bueno)	3,80	\$114 400 000,00	\$434 720 000,00	1,85	\$117 370 557,20	\$217 125 531,01	0,40	\$118 894 637,49	\$47 553 853,00	0,50	\$120 438 249,32	\$60 219 124,66	0,75	\$121 973 644,73	\$91 478 733,55
Mejoramiento	Tierra Malo - Leñite Regular	1,00	\$0 797 500,00	\$0 797 500,00		\$0 000 000,00	\$0 000 000,00		\$0 000 000,00	\$0 000 000,00		\$0 000 000,00	\$0 000 000,00		\$0 000 000,00	\$0 000 000,00
Rehabilitación	Asfalto Regular - Asfalto Bueno	1,00	\$39 409 500,00	\$39 409 500,00	1,00	\$40 432 823,23	\$40 432 823,23	2,00	\$40 954 406,65	\$81 908 813,31	2,00	\$41 482 718,50	\$82 965 437,00	2,50	\$42 017 845,57	\$105 044 613,92
Rehabilitación	Leñite Regular - Leñite Bueno	10,00	\$11 385 000,00	\$113 850 000,00	8,00	\$11 880 827,58	\$95 046 620,64	12,00	\$11 831 907,67	\$141 975 692,08	13,00	\$11 983 931,54	\$155 791 110,26	9,00	\$12 138 524,26	\$109 244 718,54
Rehabilitación	Leñite Malo - Leñite Regular	3,50	\$3 795 000,00	\$13 282 500,00		\$0 000 000,00	\$0 000 000,00		\$0 000 000,00	\$0 000 000,00	2,00	\$3 994 643,65	\$7 989 287,30	1,50	\$4 046 174,75	\$6 069 262,13
Total escenario				\$465 227 000,00	13,85		\$484 383 359,01	17,90		\$504 745 084,49	16,70		\$517 381 263,46	16,75		\$530 279 532,05
Escenario 4: Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total
Conservación	Puente Bueno - Puente Bueno	3,00	\$2 340 000,00	\$7 020 000,00	3,00	\$2 409 761,40	\$7 229 284,20	4,00	\$2 451 731,22	\$9 806 924,89	4,00	\$2 463 000,45	\$9 852 002,22	5,00	\$2 494 874,45	\$12 474 372,26
Total escenario				\$7 020 000,00			\$7 229 284,20			\$9 806 924,89			\$9 852 002,22			\$12 474 372,26
Escenario 5: Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total
Mejoramiento	Puente regular - Puente Bueno	1,00	\$16 146 000,00	\$16 146 000,00	3,00	\$16 565 253,66	\$49 695 760,97		\$0,00	\$0,00	3,00	\$16 995 393,42	\$50 986 180,26	0,00	\$17 214 634,40	\$0,00
Total escenario				\$16 146 000,00			\$49 695 760,97			\$0,00			\$50 986 180,26			\$0,00
Escenario 6: Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total
Mejoramiento	Puente malo - Puente Bueno		\$280 800 000,00	\$0,00	1,00	\$288 091 367,93	\$288 091 367,93		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00		\$0,00	\$0,00
Total escenario				\$0,00			\$288 091 367,93			\$0,00			\$0,00			\$0,00
Escenario 7: Invertir en la construcción de pasos a nivel		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total	Unid aplicables	Costo por Unid	Total
Mejoramiento	Alcantarilla mala - Alcantarilla buena	1,00	\$29 250 000,00	\$29 250 000,00	1,00	\$30 909 537,49	\$30 909 537,49	1,00	\$30 996 640,27	\$30 996 640,27		\$0,00	\$0,00	1,00	\$31 185 931,89	\$31 185 931,89
Total escenario				\$29 250 000,00			\$30 909 537,49			\$30 996 640,27			\$0,00			\$31 185 931,89
Escenario 8: Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados		Año 2022		1	Año 2023		2	Año 2024		3	Año 2025		4	Año 2026		5
Tipo de intervención	Norma de calidad	m aplicables	Costo por m	Total	m aplicables	Costo por m	Total	m aplicables	Costo por m	Total	m aplicables	Costo por m	Total	m aplicables	Costo por m	Total
Mejoramiento	Acera mala o inexistente - Acera buena	0,50	\$11 200 000,00	\$5 600 000,00	0,50	\$12 010 151,99	\$6 005 075,99	0,50	\$12 429 082,95	\$6 214 541,48	0,75	\$12 841 340,72	\$9 631 005,04	0,75	\$13 264 994,02	\$10 948 742,51
Total escenario				\$5 600 000,00			\$6 005 075,99			\$6 214 541,48			\$9 631 005,04			\$10 948 742,51

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

Anexo 5. Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de rueda	Estado de superficie de rueda	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
1	2-03-183	Calle Peor es Nada	3,450	15%	10%	10%	1%	23%	3%	3%	3%	8%	0%	75,30%
2	2-03-219	Calle Vieja	3,000	6%	7%	7%	1%	23%	8%	5%	10%	8%	0%	75,10%
3	2-03-057	Calle Bosque Alegre	8,100	6%	7%	7%	1%	23%	8%	3%	10%	8%	0%	73,50%
4	2-03-168	Calle los Lagos	4,500	6%	7%	10%	2%	23%	10%	3%	3%	8%	0%	72,00%
5	2-03-179	Asentamiento la Española	0,470	15,00%	12,00%	12%	1%	14%	8%	5%	3%	2%	0%	71,30%
6	2-03-052	Calle San Gerardo	8,500	6%	10%	10%	2%	23%	5%	3%	3%	8%	0%	69,40%
7	2-03-084	Cuadrante Urbano Río Cuarto	2,200	15%	7%	10%	2%	14%	8%	8%	3%	2%	0%	68,50%
8	2-03-221	Calle el Carmen	0,500	6%	7%	10%	1%	23%	3%	5%	10%	2%	0%	66,90%
9	2-03-235	Cuadrante- Urba- Santa Isabel	0,630	15%	12%	12%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	66,30%
10	2-03-062	Cuadrante Urbano Santa Rita	0,870	15%	10%	7%	2%	14%	5%	6%	3%	2%	0%	64,40%
11	2-03-066	Calle Pinar	17,000	6%	6%	6%	1%	23%	8%	3%	3%	8%	0%	64,10%
12	2-03-171	Cuadrantes Urba- San Rafael	0,800	15%	12%	12%	1%	14%	3%	2%	3%	2%	0%	63,10%
13	2-03-216	Calle Vieja Crucero	0,900	6%	7%	10%	1%	23%	3%	5%	3%	5%	0%	62,30%
14	2-03-039	Calle Laguna Río Cuarto	6,000	3%	6%	6%	1%	23%	3%	2%	10%	8%	0%	60,90%
15	2-03-060	Calle Ojo de Agua	4,000	6%	7%	7%	2%	23%	3%	5%	3%	5%	0%	60,50%
16	2-03-213	Calle Chepe Saborio	0,375	15%	12%	12%	1%	7%	3%	3%	3%	5%	0%	60,20%
17	2-03-058	Calle Laguna Hule	4,300	6%	4%	4%	1%	23%	8%	3%	10%	2%	0%	60,10%
18	2-03-371	Calle Serrano	0,205		12%	12%	1%	7%	3%	5%	3%	2%	0%	59,40%



Municipalidad de Rio Cuarto
Secretaria del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.164

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruedo	Estado de superficie de ruedo	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
19	2-03-185	Cuadrante la Tabla	0,300	15%	10%	7%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	59,10%
20	2-03-374	Cuadrante Urbano Montelirio	0,550	6%	10%	10%	1%	14%	8%	6%	3%	2%	0%	59,10%
21	2-03-193	Calle Juan Ramón Corrales	1,200	6%	6%	10%	1%	14%	3%	5%	3%	8%	0%	55,10%
22	2-03-181	Calle Chema Aguilar	1,650	6%	10%	10%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	54,90%
23	2-03-207	Calle Estela Quesada	2,000	6%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	54,70%
24	2-03-188	Calle la Merced	2,800	6%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	54,10%
25	2-03-218	Calle Coyotera	0,600	6%	7%	10%	1%	14%	3%	8%	3%	2%	0%	53,90%
26	2-03-196	Calle el Santuario	1,300	6%	7%	10%	2%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	53,70%
27	2-03-174	Calle Rubi	3,800	6%	6%	6%	1%	14%	8%	2%	3%	8%	0%	53,30%
28	2-03-167	Calle el Brujo	11,100	6%	6%	6%	1%	14%	8%	2%	3%	8%	0%	53,30%
29	2-03-203	Calle Quebrada Sonora	3,400	6%	10%	10%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	53,10%
30	2-03-225	Calle Los Cascante	0,800	6%	7%	10%	1%	14%	3%	5%	3%	5%	0%	53,10%
31	2-03-206	Calle Asentamiento Montelirio	2,200	6%	6%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	52,90%
32	2-03-194	Calle Heriberto Chavarria	1,600	6%	6%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	52,90%
33	2-03-201	Calle Montelirio	7,400	6%	6%	10%	2%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	52,50%
34	2-03-190	Calle Jacinto Solano	1,400	6%	7%	10%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	52,50%
35	2-03-231	Asentamiento Estela Quesada	0,300	6%	10%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	50,90%
36	2-03-222	Calle Naciente	1,000	6%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	5%	0%	50,90%
37	2-03-063	Calle Corazón de Jesús	0,500	6%	6%	7%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	50,50%
38	2-03-208	Barrio La Trinidad	1,700	6%	6%	7%	2%	14%	3%	5%	3%	5%	0%	50,10%
39	2-03-192	Calle Marvin Araya	1,200	6%	6%	6%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	49,90%

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruedo	Estado de superficie de ruedo	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
40	2-03-067	Calle Hogar Crea	1,400	6%	6%	6%	1%	14%	8%	2%	3%	5%	0%	49,50%
41	2-03-061	Calle Sanbernardo	2,500	6%	7%	10%	1%	14%	3%	2%	3%	5%	0%	49,30%
42	2-03-189	Calle Jacó	2,500	6%	6%	7%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	48,00%
43	2-03-199	Calle Ganadería	2,000	6%	7%	6%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	48,00%
44	2-03-220	Calle a la Laguna Hule	3,300	6%	6%	7%	1%	14%	3%	2%	6%	5%	0%	48,70%
45	2-03-237	Cuadrante los Lagos	0,300	6%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	48,50%
46	2-03-251	Cuadrantes- Asen. Sevilla 21	1,200	6%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	48,50%
47	2-03-252	Asen. Los Naranjales	1,700	6%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	48,50%
48	2-03-054	Calle Pedregosa	3,000	6%	4%	7%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	48,10%
49	2-03-226	Urbanización La Maravilla	0,700	6%	6%	6%	2%	14%	3%	6%	3%	2%	0%	48,10%
50	2-03-182	Calle Carmen Delgado	1,100	6%	10%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	48,00%
51	2-03-243	Calle Tajo Viejo	0,580	6%	10%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	48,00%
52	2-03-210	Calle el Cubano	1,800	6%	7%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	47,80%
53	2-03-169	Calle Chaparrón	4,100	6%	6%	6%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	47,70%
54	2-03-170	Calle Barro	1,900	6%	6%	6%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	47,70%
55	2-03-202	Calle Estela	5,000	3%	4%	4%	1%	14%	10%	2%	3%	8%	0%	47,40%
56	2-03-238	Calle Salon Comunal	0,500	6%	7%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	47,20%
57	2-03-186	Cuadrantes- Parcela Hugo Gómez	2,600	6%	7%	6%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	47,10%
58	2-03-184	Calle Ventura	1,100	6%	4%	6%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	46,00%
59	2-03-195	Calle Finca el Carmen	1,800	6%	4%	6%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	46,00%



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.165

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de riego	Estado de superficie de riego	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
60	2-03-214	Calle Desague Laguna Río Cuarto	1,400	3%	4%	4%	1%	14%	3%	2%	10%	8%	0%	46,90%
61	2-03-212	Calle el Jardín	1,400	6%	10%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	5%	0%	46,40%
62	2-03-223	Calle Eliomar Rodríguez	0,500	6%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	46,20%
63	2-03-209	Calle Vigas	3,500	3%	6%	7%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	45,90%
64	2-03-177	Calle los Kicas	0,500	6%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	45,60%
65	2-03-176	Calle Honorio Calderón	0,900	6%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	45,60%
66	2-03-234	Calle Jaime Barrantes	0,520	6%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	45,60%
67	2-03-247	Calle Los Araya	1,100	6%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	45,60%
68	2-03-204	Barrio - Pueblo Nuevo	2,250	6%	6%	7%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	45,50%
69	2-03-244	Calle Tajo Luis Ivancovich	0,300	6%	10%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	44,80%
70	2-03-173	Calle Murciélagos	0,200	6%	6%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	44,40%
71	2-03-211	Calle el Gorrazo	0,400	6%	6%	7%	2%	7%	3%	8%	3%	2%	0%	44,00%
72	2-03-064	Calle el Heredino	3,700	3%	4%	6%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	43,90%
73	2-03-333	Calle Cementerio Angeles Norte	1,000	6%	6%	7%	2%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	43,20%
74	2-03-245	Calle Río Toro	0,300	6%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	43,20%
75	2-03-200	Calle Rodolfo Rodríguez	2,600	6%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	43,20%
76	2-03-180	Calle Manuel Sanchez	2,600	3%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,60%
77	2-03-375	Calle Rafael Artavia Villalobos	0,700	6%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	42,40%
78	2-03-249	Calle Hernan Jimenez	0,600	6%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	42,40%
79	2-03-187	Calle Hugo Gómez	0,300	6%	6%	6%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	42,40%
80	2-03-242	Calle Menonitas	0,500	6%	6%	6%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	42,40%
81	2-03-376	Cuadrante Brumas del Encanto- Rodrigo Guillen	0,550	6%	10%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	2%	0%	42,40%

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de riego	Estado de superficie de riego	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
82	2-03-239	Calle Escuela el Pinar	0,300	6%	7%	6%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
83	2-03-232	Calle Fincas G.E.O	0,400	6%	7%	6%	1%	7%	3%	5%	3%	5%	0%	42,00%
84	2-03-233	Calle Pollo Rey	0,600	6%	10%	4%	2%	7%	3%	3%	3%	5%	0%	41,60%
85	2-03-198	Calle Adrian Salas	0,800	6%	4%	7%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	41,20%
86	2-03-246	Calle Calixto Barrantes	0,500	6%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	40,00%
87	2-03-224	Calle Guillermo Rodríguez	1,100	6%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	40,00%
88	2-03-065	Calle Vindas	2,800	3%	4%	7%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	38,00%
89	2-03-217	Calle Residencial	0,150	3%	7%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	2%	0%	38,00%
90	2-03-370	Calle Rodrigo Rojas	0,085	6%	7%	6%	1%	7%	3%	3%	3%	2%	0%	38,00%
91	2-03-382	Calle Otoyá	0,750	6%	6%	6%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	37,60%
92	2-03-230	Calle Tajo Los Mora	0,600	3%	7%	6%	1%	7%	3%	3%	3%	5%	0%	37,40%
93	2-03-236	Calle Memo Rojas	0,600	3%	4%	4%	1%	14%	3%	2%	3%	5%	0%	36,70%
94	2-03-240	Calle Gerardo Rojas	0,400	6%	7%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	36,40%
95	2-03-059	Calle Alfonso Pérez	2,000	3%	4%	4%	1%	7%	8%	3%	3%	5%	0%	36,40%
96	2-03-248	Calle Antolin Chacón	0,600	3%	6%	6%	1%	7%	3%	3%	3%	5%	0%	36,20%
97	2-03-373	Calle Ramón Brenes Solano	0,060	6%	7%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	2%	0%	35,00%
98	2-03-175	Calle a Pangola	1,000	6%	6%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	35,20%
99	2-03-197	Calle Alberto Gallegos	0,900	3%	4%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	34,00%
100	2-03-241	Calle Parcelas IMAS	0,180	3%	4%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	34,00%



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.166

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de riego	Estado de superficie de riego	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
101	2-03-215	Calle Caño Negro	3,500	3%	4%	4%	1%	14%	3%	2%	3%	2%	0%	34,30%
102	2-03-205	Calle Quebrada Grande	1,400	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	33,00%
103	2-03-172	Calle Barrito	0,800	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	33,00%
104	2-03-372	Cuadrante Aguilar Morera	0,460	6%	6%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	2%	0%	32,80%
105	2-03-250	Calle Quebrada López	0,800	3%	6%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	32,20%
106	2-03-351	Calle Conejo	0,360	3%	6%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	2%	0%	31,40%
107	2-03-377	Calle	0,125	3%	4%	4%	1%	7%	3%	5%	3%	2%	0%	30,60%
108	2-03-191	Calle Alfredo Chavez	1,100	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	29,80%
109	2-03-178	Calle Francisco Quesada	1,000	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	5%	0%	29,80%

Fuente: Municipalidad de Río Cuarto.

Anexo 6. Próxima Actualización de la Red Vial Cantonal

DATOS INVENTARIO RÍO CUARTO (2022)			DATOS INVENTARIO GRECIA (2017)			OBSERVACIONES (Modificación código, nombre y longitud)
Código	Nombre	Longitud (km)	Código	Nombre	Longitud (km)	
2-16-001	Cuadrante Río Cuarto	2,70	2-03-084	Cuadrante Río Cuarto	2,20	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-002	Cuadrante Santa Rita	1,00	2-03-062	Cuadrante Santa Rita	0,875	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-003	Cuadrante Santa Isabel	0,63	2-03-235	Cuadrante Urbano Santa Isabel	0,63	-
2-16-004	Cuadrante San Rafael	0,80	2-03-171	Cuadrante Rafael	0,80	-
2-16-005	Asentamiento La Española	0,48	2-03-179	Asentamiento La Española	0,475	-
2-16-006	Cuadrante La Tabla	0,30	2-03-185	Cuadrante Urbano La Tabla	0,30	-
2-16-007	Cuadrante Parcela Hugo Gómez	2,90	2-03-186	Cuadrante Parcela Hugo Gómez	2,60	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-008	Barrio Pueblo Nuevo	2,25	2-03-204	Barrio Pueblo Nuevo	2,25	-
2-16-009	Urbanización La Maravilla	0,70	2-03-226	Urbanización La Maravilla	0,70	-
2-16-010	Asentamiento Estela Quesada	0,30	2-03-231	Asentamiento Estela Quesada	0,30	-
2-16-011	Cuadrante Los Lagos	0,30	2-03-237	Cuadrante Urbano Los Lagos	0,30	-
2-16-012	Asentamiento Sevilla 21	1,20	2-03-251	Asentamiento Sevilla 21	1,20	-
2-16-013	Cuadrante Asentamiento Los Naranjales	1,70	2-03-252	Asentamiento Los Naranjales	0,75	-
2-16-014	Calle Otoya	0,75	2-03-382	Calle Otoya	0,75	-
2-16-015	Cuadrante Urbano Montelirio	0,55	2-03-374	Cuadrante Urbano Montelirio	0,55	-
2-16-016	Cuadrante Brumas del Encanto-Rodrigo Guillén	0,55	2-03-376	Cuadrante Brumas del Encanto-Rodrigo Guillén	0,55	-
2-16-017	Calle Laguna Río Cuarto	6,10	2-03-039	Calle Laguna Río Cuarto	6,00	-
2-16-018	Calle Rafael Artavia Villalobos	0,70	2-03-375	Calle Rafael Artavia Villalobos	0,70	-
2-16-019	Calle San Gerardo	8,50	2-03-052	Calle San Gerardo	8,50	-
2-16-020	Calle Pedregosa	3,00	2-03-054	Calle Pedregosa	3,00	-
2-16-021	Calle Bosque Alegre	7,40	2-03-057	Calle Bosque Alegre	8,10	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-022	Calle Laguna Hule	4,30	2-03-058	Calle Laguna Hule	4,30	-
2-16-023	Calle Alfonso Pérez	2,00	2-03-059	Calle Alfonso Pérez	2,00	-
2-16-024	Calle Naciente	3,20	2-03-060	Calle Naciente	4,00	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-025	Calle San Bernardo	2,50	2-03-061	Calle San Bernardo	2,50	-
2-16-026	Calle Corazón de Jesús	2,80	2-03-063	Calle Corazón de Jesús	0,50	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.167

1						
2	2-16-027	Calle Herediano	3,70	2-03-064	Calle Herediano	3,70
3	2-16-028	Calle Vindas	2,60	2-03-065	Calle Vindas	2,80
4						incluía en el inventario de Grecia.
5	2-16-029	Calle El Pinar	14,40	2-03-066	Calle El Pinar	18,00
6						-
7	2-16-030	Calle Hogar Crea	1,40	2-03-067	Calle Hogar Crea	1,40
8	2-16-031	Calle El Brujo	11,70	2-03-167	Calle El Brujo	11,1
9						La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
10	2-16-032	Calle Los Lagos	4,10	2-03-168	Calle Los Lagos	4,30
11						La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
12	2-16-033	Calle Chaparrón	4,10	2-03-169	Calle Chaparrón	4,10
13	2-16-034	Calle Barro	1,90	2-03-170	Calle Barro	1,90
14	2-16-035	Calle Barrito	0,80	2-03-172	Calle Barrito	0,80
15	2-16-036	Calle Murciélagos	0,30	2-03-173	Calle Murciélagos	0,20
16						-
17	2-16-037	Calle Rubí	3,00	2-03-174	Calle Rubí	3,80
18						La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
19	2-16-038	Calle a Pangola	0,52	2-03-175	Calle a Pangola	1
20						La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
21	2-16-039	Calle Honorio Calderón	0,90	2-03-176	Calle Honorio Calderón	0,90
22	2-16-040	Calle Los Kikas	0,50	2-03-177	Calle Los Kikas	0,50
23	2-16-041	Calle Río Caño	2,00	2-03-180	Calle Manuel Sánchez	2,6
24						Se redistribuye la longitud del camino 2-03-041 con el camino 2-16-042.
25	2-16-042	Calle Central Española	2,25	2-03-181	Calle Chema Aguilar	1,65
	2-16-043	Calle La Reserva	1,10	2-03-182	Calle Carmen Delgado	1,10
	2-16-044	Calle El Progreso	3,20	2-03-183	Calle Peor es nada	3,45
						-
	2-16-045	Calle Ventura Arrieta	1,10	2-03-184	Calle Ventura Arrieta	1,10
	2-16-046	Calle Carpintera	0,50	2-03-183	Calle Peor es nada	-
	2-16-047	Calle La Merced	2,70	2-03-188	Calle La Merced	2,80
						La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIC, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
	2-16-048	Calle Jacob	2,50	2-03-189	Calle Jacó	2,50
	2-16-049	Calle Jacinto Solano	1,40	2-03-190	Calle Jacinto Solano	1,40
	2-16-050	Calle Alfredo Chávez	1,10	2-03-191	Calle Alfredo Chávez	1,10
						-



Municipalidad de Río Cuarto
 Secretaria del Concejo Municipal
 Libro de Actas, ACTA 134-2021
 Sesión Extraordinaria
 Jueves 24 de febrero del 2022
 PAG.168

2-16-051	Calle Los Benavides	1,20	2-03-192	Calle Marvin Chávez	1,20	-
2-16-052	Calle Templo Los Lagos	1,10	2-03-193	Calle Juan Ramón Corrales	1,20	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-053	Calle Los Blancos	1,60	2-03-194	Calle Heriberto Chavarría	1,60	-
2-16-054	Calle Finca El Carmen	1,30	2-03-195	Calle Finca Carmen	1,80	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-055	Calle El Santuario	0,70	2-03-196	Calle Santuario	1,30	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-056	Calle Alberto Gallegos	0,90	2-03-197	Calle Alberto Gallegos	0,90	-
2-16-057	Calle Adrián Arias	0,80	2-03-198	Calle Adrián Arias	0,80	-
2-16-058	Calle Ganadería	2,00	2-03-199	Calle Ganadería	2,00	-
2-16-059	Calle Calixto Barrantes	0,50	2-03-246	Calle Calixto Barrantes	0,50	-
2-16-060	Calle Montelirio	7,40	2-03-201	Calle Montelirio	7,40	-
2-16-061	Calle Estela	5,00	2-03-202	Calle Estela	5,00	-
2-16-062	Calle Quebrada Sonora	3,40	2-03-203	Calle Quebrada Sonora	3,40	-
2-16-063	Calle Quebrada Grande	1,40	2-03-205	Calle Quebrada Grande	1,40	-
2-16-064	Calle Asentamiento Montelirio	2,20	2-03-206	Calle Asentamiento Montelirio	2,20	-
2-16-065	Calle Estela Quesada	2,00	2-03-207	Calle Estela Quesada	2,00	-
2-16-066	Calle Barrio La Trinidad	1,40	2-03-208	Calle Barrio La Trinidad	1,70	El camino 2-16-066 se dividió en longitud con el camino 2-16-105.
2-16-067	Calle Vigas	3,40	2-03-209	Calle Vigas	3,5	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG,

2-16-068	Calle Cubano	1,10	2-03-210	Calle Cubano	1,80	indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-069	Calle Francisco Quesada	1,00	2-03-178	Calle Francisco Quesada	1,00	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-070	Calle El Jardín	1,20	2-03-212	Calle El Jardín	1,40	-
2-16-071	Calle Chepe Saborío	0,38	2-03-213	Calle Chepe Saborío	0,375	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-072	Calle desagüe Laguna Río Cuarto	1,40	2-03-214	Calle desagüe Laguna Río Cuarto	1,40	-
2-16-073	Calle Caño Negro	3,50	2-03-215	Calle Caño Negro	3,50	-
2-16-074	Calle Los Piedra	0,80	2-03-216	Calle Vieja Crucero	0,90	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-075	Calle Froylán González	0,60	2-03-217	Calle Residencial	0,15	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.169

						camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-076	Calle Misael Molina	0,60	2-03-218	Calle Coyotera	0,60	-
2-16-077	Calle Vieja El Carmen	2,80	2-03-219	Calle Vieja	3,00	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-078	Calle a Laguna de Hule	3,00	2-03-220	Calle a Laguna de Hule	3,1	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-079	Calle El Carmen	0,52	2-03-221	Calle a El Carmen	0,50	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-080	Calle Los Alfaro	1,00	2-03-222	Calle Naciente	1,00	-
2-16-081	Calle Eliomar Rodríguez	0,50	2-03-223	Calle Eliomar Rodríguez	0,50	-
2-16-082	Calle Los Murillo	1,10	2-03-224	Calle Guillermo Rodríguez	1,10	-
2-16-083	Calle Los Cascante	0,75	2-03-225	Calle Los Cascante	0,80	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-084	Calle Tajo Los Mora	1,20	2-03-230	Calle Tajo Los Mora	1,20	-
2-16-085	Calle Finca GEO	0,40	2-03-232	Calle Finca GEO	0,40	-
2-16-086	Calle Pollo Rey	0,60	2-03-233	Calle Pollo Rey	0,60	-
2-16-087	Calle Jaime Barrantes	0,53	2-03-234	Calle Jaime Barrantes	0,52	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la

						digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-088	Calle Meño Rojas	0,60	2-03-236	Calle Meño Rojas	0,60	-
2-16-089	Calle Salón Comunal	0,50	2-03-238	Calle Salón Comunal	0,50	-
2-16-090	Calle Alexis Menonita	0,30	2-03-239	Calle Alexis Menonita	0,30	-
2-16-091	Calle Gerardo Rojas	0,30	2-03-240	Calle Gerardo Rojas	0,40	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-092	Calle Parcela IMAS	0,18	2-03-241	Calle Parcela IMAS	0,18	-
2-16-093	Calle Geovanny Paniagua	0,50	2-03-242	Calle Menonitas	0,50	-
2-16-094	Calle Tilapio	0,06	2-03-373	Calle Ramón Brenes Solano	0,06	-
2-16-095	Calle Bettel	0,13	2-03-377	Calle de el Frente	0,12	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-096	Calle Río Toro	0,30	2-03-245	Calle Río Toro	0,30	-
2-16-097	Calle Los Araya	1,10	2-03-247	Calle Los Araya	1,10	-
2-16-098	Calle Antolín Chacón	0,60	2-03-248	Calle Antolín Chacón	0,60	-
2-16-099	Calle Adrián González	0,45	2-03-250	Calle Quebrada López	0,80	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-100	Calle Toño Jiménez	0,60	2-03-249	Calle Hermanas Jiménez	0,60	-
2-16-101	Calle Cementerio Los Angeles	0,53	2-03-333	Calle Cementerio	0,25	La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.170

2-16-102	Calle Conejo	0,33	2-03-351	Calle Conejo	0,36	camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia. La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es menor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-103 2-16-104	Calle Rodrigo Rojas Calle Rojas	0,10 0,21	2-03-370 2-03-371	Calle Rodrigo Rojas Calle Serrano	0,10 0,20	- La revisión catastral, el levantamiento de campo y la digitalización mediante SIG, indican que la longitud real del camino es mayor a la que se incluía en el inventario de Grecia.
2-16-105	Calle Los Robles	0,37	2-03-208	Barrio La Trinidad	-	El camino 2-16-105 se dividió en longitud con el camino 2-16-066
2-16-106 2-16-107	Calle Chagüite Calle Roger Bolaños	0,14 0,70	- -	- -	- -	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-108	Calle Barrio Gosén	0,20	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-109	Cuadrante Testigos de Jehová	0,50	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-110	Calle Barrio San Martín	0,25	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-111	Calle Miguel Aguirre	0,10	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-112	Calle Chabelo Gutiérrez	0,15	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-113	Calle Danilo Rojas	0,30	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-114	Cuadrante La Marianita	0,10	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-115	Cuadrantes San Gerardo	0,39	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-116	Calle Agueda Jiménez	0,35	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-117	Calle Polaris	0,50	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
2-16-118	Calle Peralta	0,10	-	-	-	Inclusión de camino nuevo a la RVC – actualización 2022
-	-	-	2-03-045	Calle a Santa Rita (Exclusión de RVC)	9,40	Convertido en R.N.701
-	-	-	2-03-187	Calle Hujo Gómez (Exclusión)	0,30	Este camino había sido incluido dos veces por Grecia. Es el mismo que el camino 2-16-028.
-	-	-	2-03-200	Calle Rodolfo Rodríguez (Exclusión de RVC)	2,60	Este camino había sido incluido dos veces por Grecia. Está contenido en el camino 2-16-008.
-	-	-	2-03-211	Calle El Gorrazo (Exclusión de RVC)	0,40	Este camino había sido incluido dos veces por Grecia. Está contenido en el camino 2-16-008.
-	-	-	2-03-243	Calle Tajo Viejo (Exclusión de RVC)	0,58	No fue posible ubicar este camino. Las referencias utilizadas por Grecia no están asociadas a ningún camino público existente en campo ni en planos.
-	-	-	2-03-244	Calle Tajo Luis Ivanovich (Exclusión de RVC)	0,30	No fue posible ubicar este camino. Las referencias utilizadas por Grecia no están asociadas a ningún camino público existente en campo ni en planos.
-	-	-	2-03-372	Cuadrante Aguilar Morera (Exclusión de RVC)	0,46	No fue posible ubicar este camino. Las referencias utilizadas por Grecia no están asociadas a ningún camino público existente en campo ni en planos.



Anexo 7. Imágenes de la consulta comunal del PVQCD 2022-2026



REFERENCIAS

Costa Rica. Decreto N° 40138-MOPT, Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114. (2017, febrero). Diario Oficial la Gaceta Alcance 41.

López, S. y Vargas, C. (2015). Costos de Intervención (Material de Clase). Capacitación para la elaboración de Planes de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal. LanammeUCR, San José, Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2017). Guía para la formulación y seguimiento del plan vial quinquenal de conservación y desarrollo, MOPT-02-08-02-001-2017. San José, Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2014). Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal, De No. 38578-MOPT- 21-10-2014. San José, Costa Rica.



Schliessler, A.& Bull, A. (1992). Caminos: un nuevo enfoque para la gestión y conservación de redes viales. Naciones Unidas, CEPAL, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Veas, L. y Pradena, M. (2010). Aplicaciones de la administración integral de proyectos en la industria de la construcción: Segunda parte, proyectos viales. Revista de la construcción, 9(2), 89-96. <http://doi.org/10.4067/S0718-915X2010000200009>

AUTORES

EL Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026 de la Municipalidad de Río Cuarto ha sido desarrollado por el ingeniero Mario Jiménez Bogantes, Encargado a.i. y el licenciado Pablo Solano Lazo, Promotor Social a.i. del departamento de Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal.

MARIO ESTEBAN JIMENEZ BOGANTES
(FIRMA)

Firmado digitalmente por MARIO ESTEBAN JIMENEZ BOGANTES (FIRMA)

Mario Jiménez Bogantes
Encargado UTGV a.i.
Municipalidad de Río Cuarto

PABLO ESTEBAN SOLANO LAZO
(FIRMA)

Firmado digitalmente por PABLO ESTEBAN SOLANO LAZO (FIRMA)

Pablo Solano Lazo
Promotor Social a.i.
Municipalidad de Río Cuarto

POR TANTO

Se acuerda lo siguiente: PRIMERO: Dictaminar afirmativamente el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026 según lo presentado por la Junta Vial Cantonal mediante oficio OF-JVC-002-2022. SEGUNDO: Recomendar al Concejo Municipal de Río Cuarto la aprobación del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026. --

Al ser las 16:30 horas del 18 de febrero de 2022, se levanta la sesión. --

Luis Fernando Cruz Alvarado, Marcela Bolaños Alfaro y Daniel Vargas Jara. --

ACUERDO N° 05.

Aprobar la dispensa de lectura del Dictamen 002-2022 de la Comisión de Obras Públicas de la Municipalidad de Río Cuarto. **ACUERDO TOMADO POR UNÁNIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE APROBADO. –**



1 **ACUERDO N° 06.**

2 Dar por recibido el Dictamen 002-2022 de la Comisión de Obras Públicas de la
3 Municipalidad de Río Cuarto. **ACUERDO TOMADO POR UNÁNIMIDAD Y**
4 **DEFINITIVAMENTE APROBADO. –**

5 El Ingeniero Mario Jiménez y el Licenciado Pablo Solano Lazo Promotor Social
6 ambos de la Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad de Río Cuarto
7 hacen la siguiente exposición:





2.CAPÍTULO II

CARACTERISTICAS DEL CANTÓN VINCULADAS A LA RVC

- ✓ Extensión geográfica.
- ✓ Indicadores sociales.
- ✓ Indicadores económicos.
- ✓ Riesgos socioambientales y conservación de biodiversidad.

3.CAPÍTULO III

ESTADO DE LA RED VIAL CANTONAL

- ✓ Inventario y evaluación de activos viales.
- ✓ Análisis funcional de la infraestructura vial.

4.CAPÍTULO IV

MARCO DE POLÍTICA INSTITUCIONAL EN LA GESTIÓN VIAL

- ✓ Misión, visión y líneas estratégicas.
- ✓ Políticas viales cantonales.



5. CAPÍTULO V

PROPUESTA DE ATENCIÓN
INTEGRAL DE ACTIVOS VIALES

- ✓ Criterios y priorización de caminos.
- ✓ Recursos disponibles para inversión en la RVC.
- ✓ Costos por kilómetro de intervención.
- ✓ Escenario de intervención.
- ✓ Propuesta de intervención.
- ✓ Análisis de viabilidad.
- ✓ Análisis de riesgos.

6. CAPÍTULO VI

MECANISMO PARA EL
MONITOREO Y EVALUACIÓN

- ✓ Monitoreo del PVQCD.
- ✓ Evaluación del PVQCD.
- ✓ Comunicación y rendición de cuentas.

CRITERIOS DE
PRIORIZACIÓN
DE CAMINOS
DE LA RVC

CRITERIO	Clasificación	Puntaje Asignado	Ponderación
Tipo de Superficie de sustrato	Asfalto	1	16%
	Concreto	0.8	
	TSG	0.75	
	Gravel	0.4	
	Terra	0.2	
Estado de superficie de sustrato	Existente	1	12%
	Buena	0.8	
	Regular	0.6	
	Mala	0.5	
	Pésimo	0.3	
Estado del sistema de drenaje	Existente	1	12%
	Buena	0.8	
	Regular	0.6	
	Mala	0.5	
	Pésimo	0.3	
Estado de camino	Buena	1	5%
	Regular	0.8	
	Mala	0.3	
Tráfico Promedio Vehicular (TPV)	Alto	1	2%
	Medio	0.7	
	Bajo	0.4	
Jerarquía	Log A	1	20%
	Log B	0.8	
	Log C	0.3	
Accesibilidad a servicios básicos	Cerca de salud y escuelas	1	10%
	Cerca de centros de salud	0.75	
	Cerca de transporte público	0.5	
	Distancia de 100 m	0.25	
	Distancia de 200 m	0.1	
Población beneficiada (Número de personas)	Alto (Más de 100 viviendas)	1	5%
	Medio (De 50 a 100 viviendas)	0.8	
	Bajo (De 25 a 50 viviendas)	0.6	
	Muy Bajo (De 10 a 25 viviendas)	0.4	
	Muy Bajo (Menos de 10 viviendas)	0.2	
Turismo	Alto (Más del 70% de los terrenos afectados destinados a este actividad)	1	10%
	Medio (Cerca de la mitad de los terrenos afectados destinados a esta actividad)	0.6	
	Bajo/ Nulo	0.3	
Nivel de producción	Alto (Más del 70% de los terrenos afectados destinados a esta actividad)	1	5%
	Medio (Cerca de la mitad de los terrenos afectados destinados a esta actividad)	0.6	
	Bajo/ Nulo	0.3	
Cosecha	Alto (Terrenos afectados a campo son en su mayoría de tipo comercial, más del 50%)	1	5%
	Medio (Gran cantidad de terrenos comerciales en terrenos afectados, entre el 30 y el 50%)	0.6	
	Bajo/ Nulo (Menos del 30%)	0.3	
		Total	100%



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.176

Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruído	Estado de superficie de ruído	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
1	2-03-183	Calle Pizarro en Nada	3,450	15%	10%	10%	1%	23%	3%	3%	3%	8%	0%	75,60%
2	2-03-219	Calle Vieja	3,000	8%	7%	7%	1%	23%	8%	8%	10%	8%	0%	76,10%
3	2-03-057	Calle Bosque Alegre	8,300	8%	7%	7%	1%	23%	8%	3%	10%	8%	0%	78,60%
4	2-03-168	Calle los Lagos	4,500	8%	7%	10%	2%	23%	10%	3%	3%	8%	0%	72,80%
5	2-03-179	Asentamiento de Española	0,470	15,00%	12,00%	12%	1%	14%	8%	3%	3%	2%	0%	71,60%
6	2-03-052	Calle San Gerardo	8,500	8%	10%	10%	2%	23%	8%	3%	3%	8%	0%	65,60%
7	2-03-084	Cuadrante Urbano Río Cuarto	2,200	15%	7%	10%	2%	14%	8%	8%	3%	2%	0%	68,60%
8	2-03-221	Calle al Carmen	0,500	8%	7%	10%	1%	23%	3%	5%	10%	2%	0%	66,30%
9	2-03-235	Cuadrante Urbano Santa Isabel	0,630	15%	12%	12%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	66,60%
10	2-03-062	Cuadrante Urbano Santa Rita	0,870	15%	10%	7%	2%	14%	3%	8%	3%	2%	0%	66,60%
11	2-03-066	Calle Pizarro	17,000	8%	8%	8%	1%	23%	8%	3%	3%	8%	0%	64,10%
12	2-03-171	Cuadrante Urbano San Rafael	0,800	15%	12%	12%	1%	14%	3%	2%	3%	2%	0%	66,10%
13	2-03-236	Calle Viaje Cruzero	0,800	8%	7%	10%	1%	23%	3%	8%	3%	3%	0%	65,80%
14	2-03-039	Calle Laguna Río Cuarto	6,000	3%	8%	8%	1%	23%	3%	3%	10%	8%	0%	60,30%
15	2-03-060	Calle Ojo de Agua	4,000	8%	7%	7%	2%	23%	3%	5%	3%	3%	0%	60,60%
16	2-03-233	Calle Chape Sabido	0,375	15%	12%	12%	1%	7%	3%	3%	3%	3%	0%	60,20%
17	2-03-058	Calle Laguna Hule	4,300	8%	4%	4%	1%	23%	8%	3%	10%	2%	0%	60,10%
18	2-03-173	Calle Serrano	0,205	15%	12%	12%	1%	7%	3%	5%	3%	2%	0%	65,60%

Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruído	Estado de superficie de ruído	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
19	2-04-185	Cuadrante la Tabla	0,400	15%	10%	7%	1%	14%	3%	8%	3%	2%	0%	63,10%
20	2-04-174	Cuadrante Urbano Montebello	0,500	8%	10%	10%	1%	14%	8%	8%	3%	2%	0%	63,10%
21	2-04-194	Calle Juan Ramón Carrion	1,200	8%	8%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	66,10%
22	2-04-183	Calle Chacra Aguilar	1,600	8%	10%	10%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	64,30%
23	2-04-207	Calle la Tabla Querada	2,000	8%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	64,70%
24	2-04-188	Calle la Merced	2,800	8%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	64,10%
25	2-04-238	Calle Espartero	0,400	8%	7%	10%	1%	14%	3%	8%	3%	2%	0%	63,80%
26	2-04-199	Calle el Solís	1,400	8%	7%	10%	2%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	63,70%
27	2-04-171	Calle Roldi	4,800	8%	8%	8%	1%	14%	8%	2%	3%	8%	0%	63,00%
28	2-04-167	Calle el Inigo	3,100	8%	8%	8%	1%	14%	8%	2%	3%	8%	0%	63,00%
29	2-04-208	Calle Quimbada Santa Ana	4,100	8%	10%	10%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	63,10%
30	2-04-225	Calle la Cacañote	0,800	8%	7%	10%	1%	14%	3%	8%	3%	3%	0%	62,10%
31	2-04-206	Calle Asentamiento Montebello	2,200	8%	8%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	62,00%
32	2-04-191	Calle Mercedes Chacra la	1,400	8%	8%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	62,00%
33	2-04-201	Calle Montebello	7,100	8%	8%	10%	2%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	62,00%
34	2-04-190	Calle Asentamiento	1,100	8%	7%	10%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	62,00%
35	2-04-211	Asentamiento Acuña Querada	0,400	8%	10%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	60,30%
36	2-04-222	Calle Nacimiento	1,000	8%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	60,30%
37	2-04-064	Calle Ciudad de Jesús	0,500	8%	8%	7%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	60,00%
38	2-04-208	Barrio La Trinidad	1,700	8%	8%	7%	2%	14%	3%	5%	3%	3%	0%	60,10%
39	2-04-192	Calle Nacimiento Araya	1,200	8%	8%	8%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	60,00%

Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruído	Estado de superficie de ruído	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
40	2-03-067	Calle Hogar Coa	1,600	8%	8%	8%	1%	14%	8%	2%	3%	3%	0%	49,30%
41	2-03-061	Calle Sanbernardo	2,500	8%	7%	10%	1%	14%	3%	2%	3%	5%	0%	49,30%
42	2-03-189	Calle Jacó	2,500	8%	8%	7%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	48,30%
43	2-03-199	Calle Ganadería	2,000	8%	7%	8%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	48,30%
44	2-03-220	Calle la Laguna Hule	3,300	8%	8%	7%	1%	14%	3%	2%	6%	5%	0%	48,70%
45	2-03-237	Cuadrante los Lagos	0,300	8%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	49,30%
46	2-03-251	Cuadrante Asen, Sevilla 21	1,200	8%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	48,30%
47	2-03-252	Asen, Los Naranjos	1,700	8%	7%	10%	1%	14%	3%	3%	3%	2%	0%	48,30%
48	2-03-054	Calle Pedregosa	3,000	8%	4%	7%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	48,10%
49	2-03-226	Urbanización La Maravilla	0,700	8%	8%	8%	2%	14%	3%	6%	3%	2%	0%	48,30%
50	2-03-182	Calle Carmen Delgado	1,100	8%	10%	10%	1%	7%	2%	2%	3%	8%	0%	48,30%
51	2-03-243	Calle Tapa Vieja	0,580	8%	10%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	48,30%
52	2-03-210	Calle al Cubano	1,800	8%	7%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	47,30%
53	2-03-169	Calle Chaparrón	4,100	8%	8%	8%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	47,70%
54	2-03-170	Calle Barro	1,800	8%	8%	8%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	47,70%
55	2-03-202	Calle Estrella	5,000	3%	4%	4%	1%	14%	10%	2%	3%	8%	0%	47,40%
56	2-03-238	Calle Salán Comunal	0,500	8%	7%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	47,30%
57	2-03-186	Cuadrante Paracala Hugo Gómez	2,600	8%	7%	8%	1%	14%	3%	5%	3%	2%	0%	47,30%
58	2-03-184	Calle Ventura	1,100	8%	4%	8%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	46,30%
59	2-03-195	Calle Roca al Carmen	1,800	8%	4%	8%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	46,30%



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.177

Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruído	Estado de superficie de ruído	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
80	2-03-25-5	Calle Ocaña Juan Agustín, Río Cuarto	0,3000	3%	4%	4%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
81	2-03-25-2	Calle 25 de Mayo	0,3000	8%	10%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	42,00%
82	2-03-23-8	Calle Rosales, Rodríguez	0,3000	8%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
83	2-03-05-9	Calle Ingavi	0,3000	3%	8%	7%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
84	2-03-12-7	Calle Los Molinos	0,3000	8%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
85	2-03-12-5	Calle Mercedes Calandino	0,3000	8%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
86	2-03-28-5	Calle Antonio Rodríguez	0,3000	8%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
87	2-03-28-7	Calle Los Andes	0,3000	8%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
88	2-03-05-1	Mercedes - Puñalón Nuevo	0,2500	8%	8%	7%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	42,00%
89	2-03-25-1	Calle Tapa Los Indios	0,3000	8%	10%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
90	2-03-12-3	Calle Los Callejos	0,3000	8%	8%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
91	2-03-25-3	Calle el Quilón	0,3000	8%	8%	7%	2%	7%	3%	8%	3%	8%	0%	42,00%
92	2-03-06-1	Calle el Mercedario	0,3000	3%	4%	8%	1%	14%	3%	3%	3%	8%	0%	42,00%
93	2-03-06-4	Calle Concepción Agustín Rosales	0,3000	8%	8%	7%	2%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
94	2-03-25-5	Calle Río Tapa	0,3000	8%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
95	2-03-05-0	Calle Rosales Rodríguez	0,3000	8%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
96	2-03-08-0	Calle Rosales Rodríguez	0,3000	3%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
97	2-03-07-5	Calle Los Andes, Río Cuarto	0,3000	8%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
98	2-03-25-9	Calle Mercedes Rosales	0,3000	8%	7%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
99	2-03-08-7	Calle Ingavi, Mercedes	0,3000	8%	8%	8%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	42,00%
100	2-03-25-2	Calle Mercedes	0,3000	8%	8%	8%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	42,00%
101	2-03-07-6	Calle Los Molinos, Río Cuarto	0,3000	8%	10%	10%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%

Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruído	Estado de superficie de ruído	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
82	2-03-239	Calle Escuela el Pinar	0,300	8%	7%	8%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	42,00%
83	2-03-232	Calle Finca G.E.D	0,400	8%	7%	8%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	42,00%
84	2-03-233	Calle Pablo Rey	0,600	8%	10%	4%	2%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	41,80%
85	2-03-198	Calle Adrian Salas	0,800	8%	4%	7%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	41,20%
86	2-03-246	Calle Calles Barrientos	0,500	8%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	40,00%
87	2-03-224	Calle Guillermo Rodríguez	1,100	8%	7%	7%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	40,00%
88	2-03-065	Calle Vindas	2,800	3%	4%	7%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	38,80%
89	2-03-217	Calle Residencial	0,150	3%	7%	10%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	38,80%
90	2-03-370	Calle Rodrigo Rojas	0,085	8%	7%	8%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	38,00%
91	2-03-382	Calle Oraya	0,750	8%	8%	8%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	37,80%
92	2-03-230	Calle Tapa Los Mosa	0,600	3%	7%	8%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	37,40%
93	2-03-236	Calle Mosa Rojas	0,600	3%	4%	4%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	36,70%
94	2-03-240	Calle Genaro Rojas	0,400	8%	7%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	36,40%
95	2-03-059	Calle Alfonso Pérez	2,000	3%	4%	4%	1%	7%	8%	3%	3%	8%	0%	36,40%
96	2-03-248	Calle Antonio Chacón	0,600	3%	8%	8%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	36,20%
97	2-03-373	Calle Ramón Benito Salas	0,060	8%	7%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	36,80%
98	2-03-175	Calle a Pampala	1,000	8%	8%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	36,20%
99	2-03-197	Calle Alberto Gallardo	0,900	3%	4%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	34,80%
100	2-03-241	Calle Parcelas IMAS	0,180	3%	4%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	34,80%

Priorización de caminos de la Red Vial Cantonal

Prioridad	Código	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de ruído	Estado de superficie de ruído	Estado del sistema de drenajes	TPD	Jerarquía	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Priorización
101	2-03-215	Calle Callo Negro	3,500	3%	4%	4%	1%	14%	3%	2%	3%	8%	0%	34,00%
102	2-03-205	Calle Quebrada Grande	1,400	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	33,00%
103	2-03-172	Calle Sarrito	0,800	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	33,00%
104	2-03-372	Cuadrante Aguilar Morera	0,460	6%	6%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	32,80%
105	2-03-250	Calle Quebrada López	0,800	3%	6%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	32,20%
106	2-03-351	Calle Conejo	0,360	3%	6%	4%	1%	7%	3%	3%	3%	8%	0%	31,40%
107	2-03-377	Calle	0,125	3%	4%	4%	1%	7%	3%	5%	3%	8%	0%	30,80%
108	2-03-191	Calle Alfredo Chavez	1,100	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	29,80%
109	2-03-178	Calle Francisco Quesada	1,000	3%	4%	4%	1%	7%	3%	2%	3%	8%	0%	29,80%



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.178

ESTIMACIÓN DE RECURSOS DISPONIBLES PARA EJECUCIÓN DEL PVQCD

Aspecto	Estimación Anual				
	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026
Ingresos (+)	₺1.726.7991.250,31	₺1.783.124.316,83	₺1.194.382.975,56	₺1.207.266.805,32	₺1.220.269.473,37
Egresos (-)	₺89.840.255,77	₺89.840.255,77	₺89.840.255,77	₺89.840.255,77	₺89.840.255,77
Capacitación (-)	₺1.136.283,74	₺1.176.616,81	₺1.188.382,98	₺1.200.266,81	₺1.212.269,47
Imprevistos (-)	₺34.088.512,74	₺35.298.504,22	₺35.651.489,27	₺36.008.004,16	₺36.368.084,20
Urgencias (-)	₺113.628.374,10	₺117.661.680,75	₺118.838.297,56	₺120.026.680,53	₺121.226.947,34
Total	₺1.488.097.824,47	₺1.539.147.259,28	₺948.864.549,99	₺960.191.598,05	₺971.621.916,59

ESCENARIOS DE INTERVENCIÓN PARA LAS POLÍTICAS DEL PVQCD

N°	POLÍTICAS	ESCENARIOS DE INTERVENCIÓN
1	Priorizar el mantenimiento y conservación de la infraestructura vial que se encuentra en buen y regular estado.	1. Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en buen y regular estado.
2	Mejorar la condición de la infraestructura vial que se encuentra en mal estado de acuerdo con la jerarquización y priorización del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.	2. Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A.
	Mejorar la condición de la infraestructura vial que se encuentra en mal estado de acuerdo con la jerarquización y priorización del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.	3. Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C.
3	Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la Unidad Técnica de Gestión Vial.	4. Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado.
	Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se encuentran en regular estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la Unidad Técnica de Gestión Vial.	5. Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado
	Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se encuentran en mal estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la Unidad Técnica de Gestión Vial.	6. Invertir en la reconstrucción de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento.
	Gestionar las estructuras de puentes y alcantarillas mayores en la red vial cantonal, de tal forma que se priorice el mantenimiento de las que se encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran en buen estado y, posteriormente, se rehabiliten las que se encuentran en mal estado o se construyan las faltantes, de acuerdo con el criterio técnico de la Unidad Técnica de Gestión Vial.	7. Invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores.
4	Promover la movilidad segura y sostenible en los corredores peatonales prioritarios del cantón.	8. Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados.

NORMAS DE CALIDAD PARA ESCENARIOS DE INTERVENCIÓN

Actual		Meta		Tipo de Intervención	Actividad	Costo Base Anual Act./ km	Costo Base Intervención/ km	Costo de Acero	Impresión	Seguridad Vial	Verificación de Calidad	Estudios y Planes	Requisitos	Unidad	Costo/ km equivalente/ actividad (Actm.)	Costo Norma de Intervención/ km equivalente (Norm.)	Costo/ km equivalente/ actividad (Norma)	Costo Norma de Intervención/ km equivalente (Norma)	
Tipo superficie	Estado	Tipo superficie	Estado																
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Tratamiento superficial Muestreo	\$1 950 000		\$0	\$3 07 500	\$368 500	\$2 07 500	\$0 000	\$2 07 500	\$65 000	\$5 000 000		\$5 000 500		\$5 000 500
					Recheo masero cemento a calidos	\$2 250 000		\$0	\$411 250	\$24 075	\$411 250	\$0 000	\$411 250	\$60 750	\$606 075		\$606 075		\$606 075
					Recheo de fluídos grasos	\$4 700 000		\$0	\$18 700	\$14 700	\$18 700	\$0 000	\$18 700	\$37 700	\$613 700		\$613 700		\$613 700
					Chaparrado	\$1 000 000		\$0	\$54 000	\$12 000	\$54 000	\$0	\$54 000	\$60 000	\$1 230 000	\$100 000	\$1 330 000	\$1 340 000	
					Limpiar de carritos recolectores manuales	\$700 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Limpiar de alcantarillas, toreros y cables	\$700 000		\$0	\$17 500	\$23 500	\$17 500	\$0	\$17 500	\$75 000	\$687 500		\$687 500		\$687 500
					Colocación de barrido a calidos	\$3 100 000	\$30 000	\$0	\$1 500 000	\$200 000	\$1 500 000	\$0 000	\$1 500 000	\$200 000	\$2 000 000	\$200 000	\$2 200 000	\$2 200 000	
					Recheo masero cemento a calidos	\$4 700 000		\$0	\$18 700	\$14 700	\$18 700	\$0 000	\$18 700	\$37 700	\$613 700		\$613 700		\$613 700
					Recheo de fluídos grasos	\$4 700 000		\$0	\$18 700	\$14 700	\$18 700	\$0 000	\$18 700	\$37 700	\$613 700		\$613 700		\$613 700
					Chaparrado	\$1 000 000		\$0	\$54 000	\$12 000	\$54 000	\$0	\$54 000	\$60 000	\$1 230 000	\$100 000	\$1 330 000	\$1 340 000	
Asfalto	Regular	Asfalto	Regular	Conservación	Limpiar de carritos recolectores manuales	\$700 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Limpiar de alcantarillas, toreros y cables	\$700 000		\$0	\$17 500	\$23 500	\$17 500	\$0	\$17 500	\$75 000	\$687 500		\$687 500		\$687 500
					Recheo masero cemento a calidos	\$4 700 000		\$0	\$18 700	\$14 700	\$18 700	\$0 000	\$18 700	\$37 700	\$613 700		\$613 700		\$613 700
					Recheo de fluídos grasos	\$4 700 000		\$0	\$18 700	\$14 700	\$18 700	\$0 000	\$18 700	\$37 700	\$613 700		\$613 700		\$613 700
					Chaparrado	\$1 000 000		\$0	\$54 000	\$12 000	\$54 000	\$0	\$54 000	\$60 000	\$1 230 000	\$100 000	\$1 330 000	\$1 340 000	
Asfalto	Regular	Asfalto	Regular	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
Asfalto	Bueno	Asfalto	Bueno	Conservación	Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$696 700		\$696 700		\$696 700
					Recomendación de la calada y limpieza masetera de carritos	\$1 200 000		\$0	\$19 000	\$13 700	\$19 000	\$0	\$19 000	\$75 700	\$				



Municipalidad de Rio Cuarto
Secretaria del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.179

NORMAS DE CALIDAD PARA ESCENARIOS DE INTERVENCIÓN

Actual		Meta		Tipo de Intervención		Actividad	Costo Base Actualizado / km	Costo base Intervención/km	Costado Actual	Impulsos	Seguridad Vial	Verificación de Calidad	Colocación de señales	Regulaje	Unidad	Cantidades equivalentes/Actividad (AGN)	Costo Nominal de Intervención/km equivalente (AGN)	Cantidades equivalentes/Actividad (AGN)	Costos totales de Intervención/Actividad (AGN)
Tipo superficie	Estado	Tipo superficie	Estado																
Ladrillo	Mala	Ladrillo	Buena	Mejoramiento		Aplicación de drenaje de agua	\$1 700.00	\$8 300.00											
						Señalizar, asfaltar, colocación, conformación y compactación de material de base	\$10 000.00												
						Colocar de 6 a 8 metros lineales de señalización vertical	\$1 000.00												
Ladrillo	Regular	Asfalto	Buena	Mejoramiento Rápido		Reconformación de la calzada y limpieza mecánica de las grietas	\$800.00	\$8 300.00											
						Señalizar, asfaltar, colocación, conformación y compactación de drenaje de la zona vial	\$20 000.00												
						Colocar de 6 a 8 metros lineales de señalización vertical	\$1 700.00												
Ladrillo	Regular	Asfalto	Buena	Mejoramiento Urbano		Reconformación de la calzada y limpieza mecánica de las grietas	\$800.00	\$8 300.00											
						Señalizar, asfaltar, colocación, conformación y compactación de drenaje de la zona vial	\$20 000.00												
						Colocar de 6 a 8 metros lineales de señalización vertical	\$1 700.00												
Ladrillo	Regular	Asfalto	Buena	Mejoramiento Urbano		Reconformación de la calzada y limpieza mecánica de las grietas	\$800.00	\$8 300.00											
						Señalizar, asfaltar, colocación, conformación y compactación de drenaje de la zona vial	\$20 000.00												
						Colocar de 6 a 8 metros lineales de señalización vertical	\$1 700.00												
Tierra	Mala	Ladrillo	Regular	Mejoramiento		Reconformación de la calzada y limpieza mecánica de las grietas	\$800.00	\$7 600.00											
						Aplicación de drenaje de agua	\$1 700.00												
						Señalizar, asfaltar, colocación, conformación y compactación de material de base	\$1 000.00												
Asfalto	Buena	Pavimento	Buena	Conservación		Limpiar y mantenimiento y lavar, limpieza de superficie, limpieza de baldosas	\$1 900.00	\$1 900.00											
Asfalto	Regular	Pavimento	Buena	Rehabilitado		Substitución de losa, juntas de dilatación, reparación de baldosas y lava, reparación de baldosas	\$1 00 00.00	\$1 00 00.00											
Asfalto	Buena	Pavimento	Buena	Rehabilitado		Construcción de curvas	\$110 000.00	\$110 000.00											
Asfalto	Mala	Pavimento	Buena	Rehabilitado		Construcción de puentes sobre arroyos	\$2 700 000.00	\$2 700 000.00											
Asfalto	Buena	Asfalto	Buena	Rehabilitado		Construcción de acera	\$20 000 000.00	\$20 000 000.00											

PROPUESTA ILIMITADA DE INTERVENCIÓN DE ESCENARIOS

Anexo 3. Estado de cumplimiento de compromisos de corto plazo que se emiten tras el inicio de la actividad bancaria y financiera													
Nº 2022		Nº 2023			Nº 2024			Nº 2025			Nº 2026		
		1	2		3		4		5		6		
Tipos de Instrumentos	Moneda de emisión	Rés	Código por Rés	Total	Rés	Código por Rés	Total	Rés	Código por Rés	Total	Rés	Código por Rés	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	
Emisión de bonos	USD	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-01-01	1.000	1.000	01-01-01-01-0				

PROPUESTA ILIMITADA DE INTERVENCIÓN DE ESCENARIOS

Propuesta de Intervención 1: Presupuesto Ilimitado							
Escenario	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
1	Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular	€ 51 620 820,00	€ 64 292 980,21	€ 76 600 292,09	€ 89 214 433,63	€ 95 102 630,85	€ 376 831 156,78
2	invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A	€ 577 759 500,00	€ 757 403 799,70	€ 499 278 585,82	€ 505 719 279,58	€ 380 818 611,09	€ 2 720 979 776,19
3	invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C	€ 675 728 506,00	€ 767 179 983,29	€ 386 941 442,84	€ 368 751 948,15	€ 281 790 534,02	€ 2 480 392 414,30
4	invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado	€ 4 680 000,00	€ 4 801 522,80	€ 4 863 462,44	€ 4 926 201,11	€ 4 989 749,10	€ 24 260 935,45
5	invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado	€ 16 146 000,00	€ 16 565 253,66	€ 16 778 945,43	€ 16 995 393,82	€ 17 214 634,40	€ 83 700 227,31
6	invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento	€ 561 600 000,00	€ 576 182 735,86	€ 291 807 746,57	€ 295 572 066,51	€ 299 384 946,16	€ 2 024 547 495,10
7	invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores	€ 58 500 000,00	€ 60 019 034,99	€ 60 793 280,54	€ 30 788 756,93	€ 31 185 931,89	€ 241 287 004,34
8	Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados	€ 15 600 000,00	€ 16 005 076,00	€ 16 211 541,48	€ 16 420 670,36	€ 18 295 746,71	€ 82 533 034,54
Costo total anual de la propuesta		€ 1 961 634 826,00	€ 2 262 450 386,49	€ 1 353 275 297,21	€ 1 328 388 750,09	€ 1 128 782 784,23	€ 8 034 532 044,02
Recurso anual disponible para ejecución del PVQCD		€ 1 488 097 824,47	€ 1 539 147 259,28	€ 948 864 549,99	€ 960 191 598,05	€ 971 621 916,90	€ 5 907 923 148,69
Diferencia (saldo negativo)		-€ 473 537 001,53	-€ 723 303 127,21	-€ 404 410 747,22	-€ 368 197 152,04	-€ 157 160 867,33	-€ 2 126 608 895,33



Municipalidad de Río Cuarto
Secretaría del Concejo Municipal
Libro de Actas, ACTA 134-2021
Sesión Extraordinaria
Jueves 24 de febrero del 2022
PAG.180

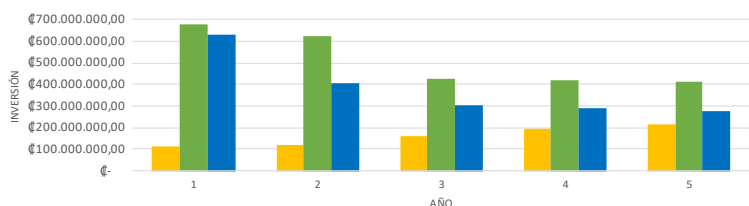
PROPUESTA LIMITADA DE INTERVENCIÓN DE ESCENARIOS

[illegible]

PROPUESTA LIMITADA DE INTERVENCIÓN DE ESCENARIOS

Propuesta de Intervención 2: Presupuesto limitado							
Escenario	Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
1	Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular	€ 110 790 230,00	€ 119 579 047,47	€ 161 451 796,35	€ 193 715 642,97	€ 214 040 037,62	€ 799 576 754,41
2	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A	€ 380 012 000,00	€ 581 081 212,48	€ 427 046 296,13	€ 420 571 261,81	€ 410 358 618,80	€ 2 219 069 389,22
3	Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C	€ 925 817 502,00	€ 443 930 535,77	€ 302 836 271,18	€ 292 395 824,66	€ 277 234 938,13	€ 2 242 215 071,74
4	Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado	€ 7 020 000,00	€ 7 202 284,20	€ 9 726 924,89	€ 9 852 402,22	€ 12 474 372,76	€ 46 275 984,06
5	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado	€ 16 146 000,00	€ 49 695 760,97	€ -	€ 16 995 393,82	€ -	€ 82 837 154,79
6	Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento	€ -	€ 288 091 367,93	€ -	€ -	€ -	€ 288 091 367,93
7	Invertir en la construcción de pasos a nivel mayores	€ 29 250 000,00	€ 30 009 517,49	€ 30 396 640,27	€ -	€ 31 185 931,89	€ 120 842 089,65
8	Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados	€ 15 600 000,00	€ 16 005 076,00	€ 16 211 541,48	€ 24 631 005,54	€ 24 948 745,51	€ 97 396 368,53
Costo total anual de la propuesta		€ 1 484 635 732,00	€ 1 535 594 802,31	€ 947 669 470,30	€ 958 161 531,02	€ 970 242 644,70	€ 5 896 304 180,33
Recurso anual disponible para ejecución del PVQCD		€ 1 488 097 824,47	€ 1 539 147 259,28	€ 948 864 543,99	€ 960 191 598,05	€ 971 621 916,90	€ 5 907 923 148,69
Diferencia (saldo positivo)		€ 3 462 092,47	€ 3 552 456,97	€ 1 195 079,69	€ 2 030 067,03	€ 1 379 272,20	€ 11 618 968,36

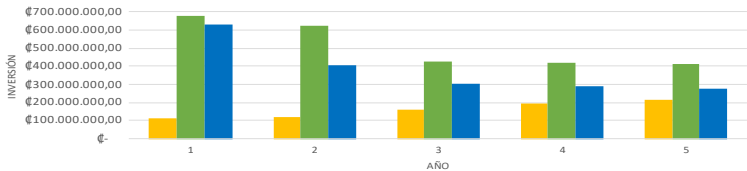
AMBITO DE INVERSIÓN ANUAL POR ESCENARIOS EN LA RED VIAL CANTONAL



- Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular
- Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A
- Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C

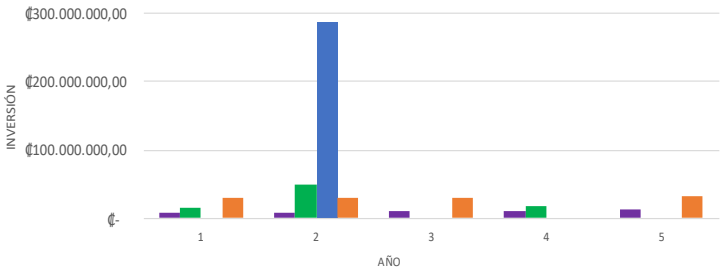


AMBITO DE INVERSIÓN ANUAL POR ESCENARIOS EN LA RED VIAL CANTONAL



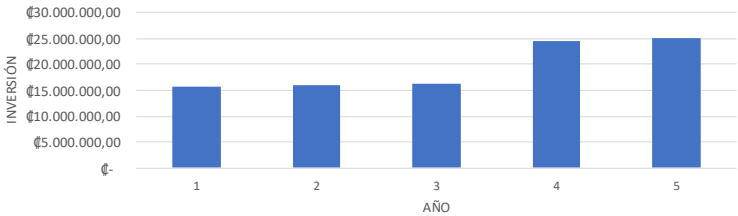
- Realizar mantenimiento y conservación en las rutas que se encuentran en estados bueno y regular
- Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo A
- Invertir en el mejoramiento y rehabilitación de la condición de las rutas tipo B y C

AMBITO DE INVERSIÓN ANUAL DE PUENTES Y ALCANTARILLAS EN LA RED VIAL CANTONAL



- Invertir en el mantenimiento y conservación de los puentes que se encuentran en buen estado
- Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en regular estado
- Invertir en la rehabilitación de los puentes que se encuentran en mal estado o fuera de funcionamiento
- Invertir en la construcción de pasos alcantarillados mayores

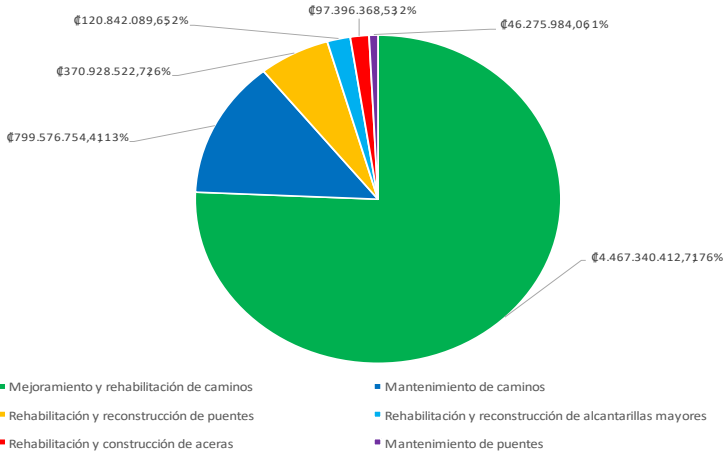
AMBITO DE INVERSIÓN ANUAL DE ACERAS EN LA RED VIAL CANTONAL



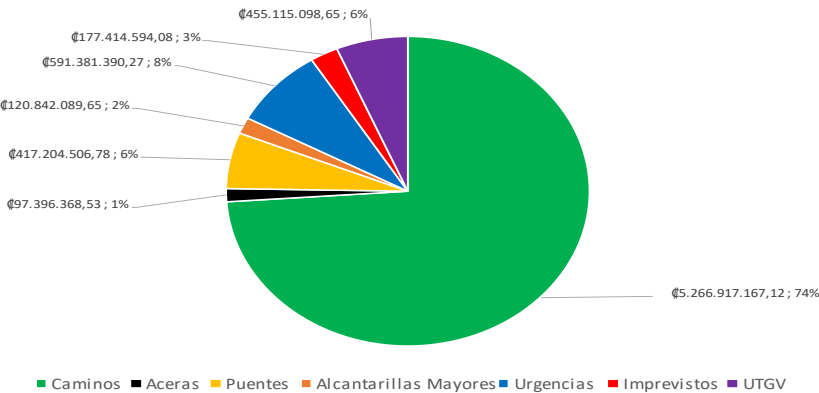
- Construir y/o rehabilitar aceras en los corredores peatonales identificados



AMBITO DE INVERSIÓN ACUMULADA POR TIPO DE INTERVENCIÓN DURANTE EL PVQCD



AMBITO DE INVERSIÓN TOTAL DURANTE LA VIGENCIA DEL PVQCD





La Presidenta Municipal Marcela Bolaños manifiesta que toda vez que ya fueron evacuadas las dudas, se da el tema como suficientemente discutido, por lo que procede con la votación. –

CONSIDERANDO:

1) Que en oficio OF-AL-074-2022 firmado por el Alcalde Municipal José Miguel Jiménez, hace convocatoria y envía documentación soporte para la Sesión Extraordinaria N°134. –

2) Que el Concejo Municipal de Río Cuarto, según Sesión Extraordinaria N° 126-2022, de manera virtual con la plataforma meet-google, celebrada el 20 de enero del 2022, mediante artículo II, Acuerdo N° 02, acordó de manera unánime y en firme, trasladar a la Comisión Permanente de Obras Públicas, el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD) 2022-2026, presentado por la Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad de Río Cuarto. Se da un plazo de 15 días hábiles para su respectivo análisis, recomendación y emitan dictamen. -

3) Que el viernes 18 de febrero del año 2022, sesionó la comisión permanente de Obras Públicas de la Municipalidad de Río Cuarto y acordó de manera unánime lo siguiente: PRIMERO: Dictaminar afirmativamente el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026 según lo presentado por la Junta Vial Cantonal mediante oficio OF-JVC-002-2022. SEGUNDO: Recomendar al Concejo



1 Municipal de Río Cuarto la aprobación del Plan Vial Quinquenal de Conservación y
2 Desarrollo 2022-2026. --

3 **ACUERDO N° 07**

4 Aprobar el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2022-2026 de la
5 Municipalidad de Río Cuarto para el periodo 2022-2026. **ACUERDO TOMADO POR**
6 **UNÁNIMIDAD Y DEFINITIVAMENTE APROBADO. --**

7

8 **AI SER LAS VEINTE HORAS CON CUATRO MINUTOS, LA SEÑORA**
9 **PRESIDENTA MUNICIPAL MARCELA BOLAÑOS, DA POR CONCLUIDA LA**
10 **SESIÓN. --**

11

12

13

14 **Marcela Bolaños Alfaro**

15 **Presidenta Municipal**

Sonia Cascante Retana

Secretaria del Concejo Municipal a.i.