

SECCIÓN SEGUNDA

Licencia comercial temporal especial

Artículo 11.—La licencia comercial temporal especial para desarrollar la actividad de comercio sobre ruedas será otorgada por el Departamento de Patentes de la Municipalidad de Turrialba una vez autorizado el permiso temporal de uso del espacio físico habilitado para dicha actividad.

Artículo 12.—Una vez autorizado por el Departamento de Patentes supracitado el permiso temporal para desarrollar la actividad de comercio sobre ruedas, dicho Departamento emitirá la licencia comercial temporal especial para desarrollar la actividad de comercio sobre ruedas en un plazo perentorio de 15 días hábiles.

Artículo 13.—Una vez autorizada la licencia comercial temporal especial para desarrollar la actividad de comercio sobre ruedas, el administrado debe cancelar a la Municipalidad de Turrialba el equivalente anual a un 5% de un salario base.

Artículo 14.—Los propietarios o administradores de establecimientos de comercio sobre ruedas podrán iniciar la operación de éstos una vez que acrediten el cumplimiento total de los requisitos legales establecidos en el artículo 4 de la Ley N° 10254.

SECCIÓN TERCERA

Revocación de licencia comercial temporal especial

Artículo 15.—Revocación anticipada de la Licencia. Siguiendo el debido proceso, la municipalidad de Turrialba podrá revocar la licencia de comercio sobre ruedas, en los siguientes casos:

- a. Por renuncia expresa del patentado.
- b. Ante la pérdida o cancelación del permiso temporal para desarrollar la actividad de comercio sobre ruedas, independientemente del motivo que lo origine.
- c. El no pago de los derechos anuales, sus intereses, la multa impuesta por pago extemporáneo cuando estos alcancen los seis meses.
- d. Por la desobediencia a la sanción impuesta por parte de la Municipalidad. Cuando ésta sea una sanción dineraria, el no pago de esta en el periodo anual desde la notificación será causal para revocar la licencia.
- e. Por el incumplimiento de los requisitos y prohibiciones establecidos en la Ley 10254.

CAPÍTULO TERCERO

Sanciones y recursos

SECCIÓN ÚNICA

De la imposición de sanciones y las impugnaciones respectivas

Artículo 16.—Imposición de sanciones. La Municipalidad de Turrialba podrá imponer las sanciones establecidas, para lo cual deben respetarse los principios del debido proceso, la verdad real de los hechos, el impulso de oficio, la imparcialidad y la publicidad, respetando además los trámites y formalidades que informan el procedimiento administrativo estipulado en el Libro Segundo de la Ley General de la Administración Pública.

Artículo 17.—Sanciones relativas al uso de la licencia. Será sancionado con una multa de cinco salarios base quien realice un uso no permitido de la Licencia otorgada o que opere sin las respectivas autorizaciones.

Artículo 18.—Recursos. La decisión municipal que deniegue el permiso temporal de uso del espacio físico habilitado para desarrollar la actividad de comercio sobre

ruedas y/o la licencia o que imponga una sanción tendrá los medios de impugnación que se establecen en el régimen recursivo del Código Municipal.

Transitorio:

Transitorio I: Mientras entra en vigencia dicho Reglamento, la Municipalidad de Turrialba, a través del Concejo Municipal con asesoría del Departamento de Patentes, posee la discrecionalidad para otorgar el permiso temporal de uso del espacio físico habilitado para desarrollar la actividad de comercio sobre ruedas, conforme a lo dispuesto en el artículo 218 bis de la Ley General de Salud, Ley N° 5395, de 30 de octubre de 1973. Asimismo, para otorgar la licencia comercial temporal especial para el comercio sobre rueda al amparo de la Ley N° 10254. Dichos permisos se otorgarán por un plazo de seis meses prorrogable hasta la publicación de dicho Reglamento.

El presente proyecto de Reglamento se publica por primera vez el Diario Oficial *La Gaceta*, según lo establecido por el artículo 43 de la ley 7794, para someterlo a consulta pública no vinculante por un plazo de 10 días hábiles posteriores a su primera publicación.

Se recibirán las observaciones al mismo en el edificio de la Municipalidad de Turrialba, Departamento de Secretaría, de lunes a viernes en horario administrativo y por escrito.

Aprobado en la Sesión Extraordinaria N° 075-2022, celebrada por el Concejo Municipal de Turrialba, el día jueves 23 de febrero del 2023, artículo quinto, inciso 1.

Turrialba, 07 de marzo del 2023.—MS.c. Luis Fernando León Alvarado, Alcalde Municipal.—1 vez.—(IN2023730555).

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO DE HEREDIA

CONCEJO MUNICIPAL

Mediante acuerdo 0219-2023 adoptado por el Concejo Municipal de San Isidro de Heredia en Sesión Ordinaria N° 0009-2023 del 06 de febrero de 2023 se aprobó publicar por primera vez el Reglamento municipal de movilidad peatonal de la Municipalidad de San Isidro de Heredia, el cual se publicó en *La Gaceta* N° 25 — Viernes 10 de febrero del 2023, Pág. 57.

Posteriormente se realiza fe de erratas al respecto de este Reglamento la cual se publicó en *La Gaceta* N° 31 — Lunes 20 de febrero del 2023, Pág. 2.

Una vez transcurrido el plazo de diez días hábiles sin observaciones al respecto de conformidad con el artículo 43 del Código Municipal, mediante acuerdo 0487-2023 adoptado por el Concejo Municipal de San Isidro de Heredia en Sesión Ordinaria N° 0014-2023 del 14 de marzo de 2023 aprueba publicar por segunda vez el siguiente reglamento:

REGLAMENTO MUNICIPAL DE MOVILIDAD PEATONAL DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO DE HEREDIA

CAPÍTULO I

Generalidades y Régimen Competencial

Sección I

Generalidades

Artículo 1°—**Objeto.** Este reglamento tiene como objeto regular la aplicación de los lineamientos dispuestos en la Ley de Movilidad Peatonal N° 9976 para el cantón de San Isidro de Heredia, ello de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva.

Artículo 2°—**Alcance.** El presente reglamento se aplicará dentro de la jurisdicción del cantón de San Isidro de Heredia vinculando tanto a la Municipalidad de San Isidro, las

personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras por cualquier título de bienes inmuebles, y las personas usuarias. Asimismo, el reglamento se aplicará de conformidad con las competencias otorgadas por el ordenamiento jurídico a la Municipalidad en lo que respecta a la administración de la red vial cantonal, respetando las asignadas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo que atañe a la red vial nacional.

Artículo 3°—**Definiciones.** Para la interpretación de las disposiciones contenidas en el presente reglamento, se tendrán como definiciones las dispuestas en el artículo 5 de la Ley N° 9976, además de las siguientes:

- a) **Acera en mal estado:** Se define acera en mal estado aquella que contenga huecos, repello levantado o en mal estado, grietas iguales o superiores a ocho milímetros (2 mm), medidores en mal estado, faltantes, inexistentes o desniveladas respecto a la superficie, diferencia de niveles en la acera (gradas), entradas a garajes que dificulten o interrumpan el paso peatonal o las construidas con materiales distintos o que no cumplan con las normas establecidas en este Reglamento.
- b) **Área verde:** Áreas enzacatadas o arborizadas, de uso público, predominantemente ocupadas con árboles, arbustos o plantas, que pueden tener diferentes usos, ya sea cumplir funciones de esparcimiento, recreación, ecológicas, ornamentación, protección, recuperación y rehabilitación del entorno.
- c) **Baranda de seguridad:** armadura de remate de acera construida para protección de las personas usuarias de la vía peatonal.
- d) **Bolardo:** elemento vertical fijo que restringe el paso o estacionamiento de vehículos.
- e) **Calzada:** Parte de la calle destinada al tránsito vehicular, también llamada superficie de ruedo que se encuentra comprendida entre bordillos, cordones de caño, espaldones, cunetas o zanjas de drenaje según sea el caso.
- f) **Costo efectivo:** Costo final en que incurra la Municipalidad para la adecuación de una acera a los parámetros permitidos mediante un proyecto de obra nueva de acera, el cual incluye los gastos administrativos correspondientes, así como los costos de elementos anexos que se requieran para estas correcciones, tales como: adecuación de las entradas de la propiedad (procurando sea lo menor y no sobrepasando el límite de propiedad), gradas, medidores, ajuste o colocación de tubo para conexión de bajante pluvial con sistema de drenaje de la vía pública, construcción de muros de contención requeridos para salvar niveles de la propiedad, entre otros. No así los trabajos necesarios para obras de drenaje del camino, los cuales correrán por cuenta de la Municipalidad.
- g) **Derecho de vía:** Aquella área o superficie de terreno, propiedad del Estado, destinada al uso de una vía pública, que incluye la calzada, zonas verdes y aceras, con zonas adyacentes utilizadas para todas las instalaciones y obras complementarias. Esta área está delimitada a ambos lados por los linderos de las propiedades colindantes en su línea de propiedad. (Así reformado en Alcance N°145 a La Gaceta N°148 del 16 de agosto del 2018).
- h) **Deterioro de estructura:** Corresponde a aquellos casos en que la superficie de la acera o vías peatonales presentan un alto grado de desgaste, fracturas, grietas,

crecimiento de maleza en fisuras, huecos, losas con desmoronamiento, escalonamiento, irregularidades, condiciones no compatibles con la normativa nacional (superficies, pendientes, anchos, entre otros), y cualquier otro defecto que imposibilite o limite la movilidad peatonal universal. Incluye superficies que no son antideslizantes o con materiales expuestos como varillas o mallas.

- i) **Diseño universal¹:** se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El «diseño universal» no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten.
- j) **Escalones:** elementos de la superficie de desplazamiento que representan una discontinuidad para solventar una diferencia de nivel, por medio de una diferenciación de planos paralelos horizontales en los cuales se apoyan los pies para subir o bajar.
- k) **Finca:** Es el inmueble inscrito en el Registro Inmobiliario como unidad jurídica, según el Reglamento a la Ley de Catastro Nacional, Decreto Ejecutivo N° 34331-J, y sus reformas o la normativa que lo sustituya.
- l) **Franja podotáctil:** Superficie con relieve y con contraste visual, para permitir a las personas con discapacidad visual detectar un itinerario específico (patrón de encaminamiento) o la presencia de un peligro (patrón de advertencia) utilizando el bastón de movilidad, sintiéndola con los pies o identificándola visualmente.
- m) **Franja verde y/o de mobiliario:** segmento en el cual se localiza la vegetación, instalaciones y el mobiliario/equipamiento.
- n) **Línea de propiedad:** La que demarca los límites de la propiedad en particular.
- o) **Mobiliario urbano:** es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancas, barreras de tráfico, buzones, bolardos, picobas, paradas de transporte público, teléfonos públicos, rótulos señales de tránsito, postes, hidrantes entre otros.
- p) **Mobiliario urbano para información (MUPI):** Estructuras que se colocan dentro de las áreas de libre tránsito peatonal, para información de la ciudadanía, sobre determinados productos y actividades comerciales, avisos de interés general u ornato.
- q) **Movilidad:** Modos de desplazamiento de personas y bienes, producidos en un ámbito o territorio y referido a una duración determinada, número total de desplazamientos o viajes, medio de transporte o modos de realizarlo, tipos de vehículos utilizados e intensidades medias diarios de tránsito, en lugares concretos.
- r) **Obstáculo en vía peatonal:** Todo aquel elemento que interfiera con la movilidad universal fluida y continua.
- s) **Obra nueva de acera:** Obra que se construye en un terreno donde no existe infraestructura de tránsito peatonal previa o que sustituye aquellas que no cumplen con los parámetros mínimos de accesibilidad. Incluye aquellos casos en los cuales lo que se reconstruye

1 Guía integrada para la verificación de accesibilidad en el espacio físico CFIA

repara en más de un cuarenta por ciento (40%) una acera existente ubicada frente a un inmueble específico en los términos descritos en el presente reglamento.

- t) **Paso peatonal:** Espacio acondicionado, a nivel o desnivel de la superficie de ruedo vehicular, con demarcación o señalización horizontal y vertical, que tiene como finalidad facilitar y asegurar la circulación peatonal y la de los demás modos de transporte activos para cruzar de forma segura una calle.
- u) **Peatón:** Persona que se moviliza a pie. Dentro de esta categoría se incluyen a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sea que utilizan sillas de ruedas u otros dispositivos que no permiten alcanzar velocidades mayores a 1 O km/h para su movilidad.
- v) **Predio:** Terreno, propiedad, lote, finca o fundo, inscrito o no en el Registro Público.
- w) **Prioridad peatonal:** Se refiere a jerarquización en el uso de las vías públicas y en la planificación de la movilidad, en concordancia con la promoción de modos más sostenibles y seguros.
- x) **Rampa:** Plano inclinado dispuesto para subir y bajar por él, en distintos niveles.
- y) **Reconstrucción:** Es la renovación completa de un elemento o estructura, con previa demolición parcial o total de esta.
- z) **Vías peatonales:** Vía pública terrestre que ocupa, total o parcialmente, el área comprendida por el derecho de vía jerarquizado para un uso prioritario por parte del peatón. En dichas vías, la utilización por otros modos de transporte estará restringida o prohibida, a excepción de vehículos de emergencias y otros que las administraciones locales o nacionales consideren como indispensables con su debida justificación técnica. Estas vías incluyen las alamedas y bulevares.
- aa) **Vía pública:** Es todo terreno de dominio público y de uso común, inalienable e imprescriptible, que por disposición de la autoridad administrativa se destina al libre tránsito de conformidad con las leyes y reglamentos de planificación; incluye acera, cordón, caño, calzada, franja verde, así como aquel terreno que de hecho esté destinado ya a ese uso público. Además, se destinan a la instalación de cualquier canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o destinado a un servicio público. De conformidad con la Ley de Caminos Públicos, se clasifican en red vial nacional y red vial cantonal. (Así reformado en *La Gaceta* N°89 del 22 de mayo del 2018).

Sección II

Régimen competencial en materia de movilidad peatonal

Artículo 4°—**Responsabilidad compartida.** La responsabilidad de que la infraestructura peatonal en el cantón de San Isidro se ajuste a las condiciones mínimas y parámetros técnicos dispuestos por el ordenamiento jurídico es compartida entre la sociedad civil, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Municipalidad de San Isidro de Heredia. Las competencias específicas de cada uno de estos actores, serán las establecidas en el presente reglamento, la Ley de Movilidad Peatonal, N° 9976, el Código Municipal, Ley N° 7794, la Ley de Caminos Públicos, N° 5060 y cualquier otra norma presente o futura que por su rango resulte aplicable.

Artículo 5°—**Coordinación entre la Municipalidad y el MOPT.** Será responsabilidad de la Municipalidad a través de la Unidad Técnica de Gestión Vial y la Alcaldía Municipal

como máxima autoridad administrativa, llevar a cabo las coordinaciones pertinentes con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes cuando sea necesario requerir su intervención en vías públicas que se encuentren bajo su administración al amparo del artículo 1 de la Ley General de Caminos Públicos, N° 5060.

De igual forma, podrá el Concejo Municipal apoyar las gestiones de esta naturaleza que realice la Administración Municipal mediante la adopción de un acuerdo formal que así lo disponga.

Deberá existir respaldo documental e histórico de todas las gestiones que se realicen al amparo del presente numeral.

Artículo 6°—**Responsabilidades de las personas propietarias o poseedoras de bienes inmuebles.** De conformidad con lo previsto en el artículo 84 de Código Municipal, es responsabilidad de las personas propietarias o poseedoras de bienes inmuebles la construcción de las aceras frente a sus fundos cuando se trate de una obra nueva en los términos del artículo 22 del presente reglamento.

Asimismo, todo proyecto de obra que pretenda la habilitación o rehabilitación de un inmueble para efectos habitacionales, comerciales, industriales o de servicios, deberá incluir la construcción de la acera que enfrenta al bien dentro del trámite del permiso constructivo. La verificación de este requerimiento y cumplimiento será una competencia directa de la Dirección de Control Urbano y la Inspección Municipal, quienes podrán asesorarse para efectos de la verificación de condiciones mínimas con la Unidad Técnica de Gestión Vial.

De igual forma, serán responsables de velar por el resguardo y cuidado de las aceras ya existentes, debiendo hacerse cargo de aquellas reparaciones derivadas de un uso inadecuado o extraordinario de ese espacio público, incluyendo el desarrollo de actividades comerciales autorizadas por la Municipalidad de San Isidro que tengan un impacto directo y especial sobre la infraestructura peatonal. Se entenderá por especial y directo aquel impacto que no deriva del tránsito peatonal.

Cuando para efectos de realizar trabajos sobre el respectivo inmueble se afecte la seguridad de las personas peatonas o el tránsito vehicular sobre la acera, la persona propietaria o poseedora debe solicitar a la Unidad Técnica de Gestión Vial el permiso para el cierre temporal y establecer una ruta alterna que complete el espacio caminable y accesible como alternativa segura durante toda la intervención.

Asimismo, los poseedores o propietarios deberán mantener libres de huecos y/u obstáculos las superficies de las aceras que enfrentan sus fundos. Se encuentra prohibido proyectar cualquier tipo de estructura sobre la superficie de tránsito peatonal.

Artículo 7°—**Solicitud de permiso para la intervención, reparación y construcción de obra nueva de acera.** Previo a la construcción o intervención de aceras por parte de las personas propietarias o poseedoras de bienes inmuebles, el proyecto deberá contar con el visto bueno formal de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, cumpliendo con las especificaciones que esta dependencia administrativa establezca de forma previa.

En principio, estos proyectos de obra por su bajo impacto y al ser desarrollados en área pública, no estarán obligados a contar con un profesional responsable de la obra ni trámite ante el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, con excepción de aquellos casos especiales en que a consideración de la instancia técnica resulte necesario.

En todo caso, las responsabilidades civiles que puedan derivar de estos proyectos de obra serán cargadas por la persona propietaria o poseedora.

Para efectos de este trámite, la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal administrará un formulario en el cual se deberá consignar como mínimo la información de la persona propietaria o poseedora, su compromiso de cumplir con las condiciones técnicas mínimas dispuestas por la Unidad y el apartado donde se disponga el visto bueno o el rechazo del proyecto.

Artículo 8°—Daños a la infraestructura peatonal. Cuando una persona usuaria o cualquier particular genere daños sobre la infraestructura peatonal en función del uso inadecuado de la misma, será responsable económicamente de su reparación. Para tales efectos, la Unidad Técnica de Gestión Vial gestionará el cobro mediante resolución administrativa, resolución que además de las formalidades de ley, deberá informar del daño provocado, la identificación del infractor y de la acción mediante la cual se produjo el daño, las pruebas en que se sustente, costo aproximado y el plazo para llevar a cabo la reparación en caso de que la misma pueda realizarla el infractor de forma directa.

Si cumplido el plazo indicado en la resolución la persona responsable del daño no procedió con la reparación, la Unidad Técnica de Gestión Vial iniciará con los trámites necesarios para llevar a cabo la obra de forma directa. Una vez realizada la reparación de forma directa, se trasladará el expediente al Departamento de Servicios Jurídicos junto con un informe final donde se indique el costo de la obra, con tal de que se inicien las gestiones judiciales pertinentes para hacer el reclamo económico.

Artículo 9°—Participación en la etapa de construcción de infraestructura peatonal. En caso de que la zona con necesidad de intervención se encuentre fuera del casco urbano o de la priorización establecida en los instrumentos de planificación, se podrán realizar mejoras en la infraestructura peatonal mediante la modalidad participativa de obras bajo el marco de un convenio que tenga como parte a la corporación municipal y personas miembro de la sociedad civil, incluyendo grupos organizados, particulares o asociaciones, sin que necesariamente dicha relación conlleve el traslado horizontal de fondos públicos.

Artículo 10.—Respeto del derecho de vía. La porción del derecho de vía que es utilizada para el tránsito peatonal, exista o no infraestructura, deberá ser respetado por cualquier sujeto de derecho público o privado.

En caso de que se encuentre obstrucción en la vía peatonal, se otorgará a la empresa, particular o institución correspondiente, un plazo de entre 1 a 30 días naturales para remover la obstrucción y dejar el derecho de vía en óptimas condiciones según se establece en este reglamento. Dicho plazo podrá ampliarse hasta un año en casos muy calificados donde la remoción en tiempos menores pueda afectar gravemente un servicio público esencial.

CAPÍTULO II

De las competencias municipales en materia de movilidad peatonal

Sección I

Aspectos generales

Artículo 11.—Competencias municipales. Es una competencia de la Municipalidad el mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras dentro de la red vial cantonal, de conformidad con la priorización contenida en los

instrumentos de planificación regulados en este reglamento y la Ley N° 9976. Esta competencia no suprime en ningún momento las competencias asignadas en el Código Municipal a las personas poseedoras y propietarias de bienes inmuebles, sino que les complementa.

También será competencia de la Municipalidad la construcción de obra nueva de acera en los supuestos y términos previstos en el presente reglamento, siendo trasladable su costo de forma directa a las personas propietarias o poseedoras de bienes inmuebles.

Sección II

Planificación de la intervención municipal

Artículo 12.—Plan cantonal de movilidad sostenible. La corporación municipal, por medio de la Junta Vial Cantonal y con apoyo de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, deberá diseñar y aprobar el plan de movilidad sostenible del cantón incorporándolo al Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo. Durante el periodo que se diseña o actualiza el instrumento de planificación de movilidad sostenible, la Junta Vial Cantonal realizará la priorización con base en la tabla de la norma INTE W85 y el artículo 9 de la Ley de Movilidad N° 9976.

Artículo 13.—Competencias de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Además del resto de competencias descritas en el presente reglamento, la Unidad Técnica de Gestión Vial será la instancia técnica encargada de ejecutar el plan cantonal de movilidad sostenible. Asimismo, dicha dependencia participará activamente en todo proyecto de obra pública municipal que pueda tener influencia o impacto en la movilidad peatonal del cantón y en la formulación de políticas, procedimientos y cambios al marco regulatorio interno relacionados con la materia.

Artículo 14.—Diagnóstico. La corporación municipal deberá desarrollar una etapa de diagnóstico dentro del proceso de elaboración del plan de movilidad sostenible. Durante esta etapa se deberá incluir la infraestructura peatonal dentro del inventario de la Red Vial Cantonal, estableciendo así indicadores que permitan analizar y documentar las necesidades de todas las personas, con respecto a sus desplazamientos peatonales e intermodales, así como las condiciones de infraestructura del cantón, distrito o área a intervenir.

Los resultados de este diagnóstico deberán de ser incluidos en el plan vial quinquenal y en el resto de los instrumentos de planificación que mantenga la Municipalidad.

La corporación municipal procurará utilizar instrumentos como: encuestas de origen-destino, mapeo de actores, estadísticas de seguridad, grupos focales, el índice de Movilidad Activa y/u otros indicadores técnicos y sociales para levantar y monitorear la información necesaria.

Artículo 15.—Participación ciudadana. La Municipalidad deberá organizar, dentro de la etapa de diagnóstico, al menos un procedimiento de participación ciudadana por medio de la persona encargada de la promoción social dentro de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Dicho procedimiento de participación ciudadana contará al menos con la convocatoria de los siguientes actores:

1. Asociaciones de desarrollo comunal.
2. Organizaciones sociales legalmente constituidas.
3. Otros grupos organizados de la comunidad, tales como comité de caminos, colectivos en movilidad, entre otros, estén o no constituidos como persona jurídica formal.
4. Consejo de distrito.

5. Activistas independientes.
6. Personas físicas o jurídicas con licencia comercial.

Los resultados de dichas consultas serán valorados como insumos en los planes de movilidad, y se deberán vincular con el plan quinquenal y el plan de desarrollo municipal.

Artículo 16.—Recomendaciones de la sociedad civil. Podrán ser incluidas dentro del planeamiento, aquellas recomendaciones de las personas usuarias relacionadas a las necesidades y usos de la infraestructura peatonal. Las corporaciones municipales procurarán incluir en sus planes quinquenales o estratégicos municipales la posibilidad de desarrollar intervenciones de urbanismo táctico, siempre y cuando las condiciones del espacio y presupuesto así lo permitan.

Artículo 17.—Mecanismo formal. La Municipalidad establecerá canales físicos y tecnológicos para que la población pueda reportar el deterioro de la infraestructura peatonal o la existencia de conflictos de movilidad donde se exponga la seguridad o integridad de las personas peatonas.

Para ello, se mantendrá una boleta a ser llenada por la persona interesada, que contenga al menos la información personal incluyendo un medio para contactarle, el sitio donde se encuentra la infraestructura deteriorada o el conflicto, la condición de vulnerabilidad en caso de existir (personas con discapacidad, grupos etarios, entre otros) y de ser posible fotografías que sirvan de respaldo; dicha boleta que deberá incluirse en el expediente de la respectiva calle que al efecto mantenga la unidad y deberá tomarse en cuenta en los procedimientos de planificación.

En todo caso, la atención a estos requerimientos y solicitudes está sujeto al plan de movilidad sostenible que haya aprobado la organización.

Sección III

Competencias municipales en materia de infraestructura peatonal

Artículo 18.—Priorización. Las obras destinadas al mejoramiento, reparación o construcción de infraestructura peatonal que realice de forma directa la Municipalidad, deberán vincularse necesariamente con la priorización incluida en los instrumentos de planificación aprobados al efecto. Ello como parte de un compromiso de transparencia en la inversión pública y de respeto a los resultados del proceso de diagnóstico y participación ciudadana incluidos en el plan de movilidad sostenible.

Se tendrán como casos de excepción, aquellas obras que deban realizarse en función de órdenes judiciales vinculantes o cuando respondan a procesos de urgencia debidamente catalogados como tales por el Comité Municipal de Emergencia.

Artículo 19.—Reparación o sustitución directa. Aun cuando en casos puntuales sea responsabilidad de una persona particular la reparación o sustitución directa de aceras de conformidad con lo dispuesto en el presente reglamento, la Municipalidad ejecutará las obras de manera directa cuando sea necesario para la continuidad de los servicios de acuerdo con lo regulado en el artículo 16 de la Ley de Movilidad Peatonal N° 9976. En tales casos, la Administración deberá trasladar el costo de la obra a la persona particular, de conformidad con el procedimiento dispuesto para la construcción de obras nuevas de acera de forma directa.

Artículo 20.—Dispositivos de seguridad. La Municipalidad se encuentra facultada para colocar en las aceras, cualquier dispositivo tendiente a garantizar la seguridad de las personas

ciudadanas y proteger la infraestructura pública conforme al artículo 11 de la Ley de Movilidad Peatonal N° 9976. La colocación de tales dispositivos no puede ir en contra de las normas técnicas que establecen parámetros mínimos de accesibilidad y diseño universal, cuya valoración será competencia de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

La instalación de elementos o artículos de seguridad por particulares queda sujeto a la aprobación del municipio o del Ministerio de Obras Públicas y Transportes dependiendo de la naturaleza de la vía. Cualquier dispositivo que no cumpla con los parámetros dispuestos en este numeral, podrán ser removidos directamente por parte de la Municipalidad sin necesidad de procedimiento alguno ni notificación previa.

Artículo 21.—Eliminación de obstáculos. La Municipalidad podrá eliminar cualquier obstáculo existente en la vía pública peatonal que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal.

El costo efectivo de las obras tendientes a eliminar dichos obstáculos será cargado por la institución a la persona propietaria o poseedora, o quien en su defecto haya colocado el obstáculo a intervenir. Para efectos del cobro, se seguirá el mismo procedimiento que para la construcción de obra nueva, entendiéndose que en tales casos no operan las excepciones al cobro por razones de vulnerabilidad.

Artículo 22.—Construcción de obra nueva de acera. La Municipalidad se encuentra facultada para realizar las labores de construcción de obra nueva de acera de forma directa, tomando en cuenta la definición dispuesta en el presente reglamento y la Ley N° 9976.

Para efectos de que la Administración determine si la obra a desarrollar repara la acera ubicada frente a un inmueble en porcentajes mayores o menores al 40% se tomarán en cuenta los siguientes parámetros:

1. Todo tramo de acera o infraestructura peatonal cuyo deterioro supere un cuarenta por ciento (40%) de la totalidad de su área total, será considerado como obra nueva y deberá reconstruirse totalmente.
2. El área total de un tramo será considerada como el ancho de la acera por el largo de la zona a reparar.
3. El área deteriorada será considerada como la suma de los rectángulos que circunscriban la superficie afectada. En caso de fracturas lineales, se tomará un rectángulo que cubra la misma desde el borde de acera más cercano y hasta 5 cm más adentro del punto más interno de la fractura.
4. En los casos en que se requiera realizar una reconstrucción de un tramo de la acera para mejorar la condición de niveles, rampas o gradas, entre otras, se tomará el “área deteriorada” como todo el sector que se debe reconstruir para lograr el ajuste de las pendientes máximas estipuladas por la legislación vigente.

En caso de que la topografía de un camino imposibilite alcanzar las pendientes permitidas, se ajustará a la pendiente del camino, lo cual deberá contar con la autorización de la Municipalidad por medio de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

Artículo 23.—Comunicación de la intervención. En los proyectos de construcción de obra nueva de acera, la Municipalidad se encuentra en la obligación de comunicar a la persona propietaria o poseedora el tipo de obra y las fechas programadas para su inicio y eventual finalización.

Dicha comunicación deberá llevarse a cabo al menos con quince días de antelación a la fecha de inicio del proyecto de obra. Para cumplir con este numeral, se tendrán como válidas las comunicaciones que se realicen en el inmueble que

enfrenta el área a intervenir. En caso de no existir viviendas habitadas en dichos inmuebles, la comunicación podrá realizarse en los lugares o medios que la persona propietaria o poseedora haya señalado para efectos tributarios o en su defecto, en las direcciones o medios que se logren ubicar mediante los servicios de localización con que cuente la organización.

La imposibilidad de comunicación una vez agotados los medios anteriores, no impedirá que la Municipalidad proceda con la ejecución del proyecto de obra y con el cobro respectivo, partiendo de que la construcción o reparación de la acera es una responsabilidad de la persona propietaria o poseedora cuya intervención municipal se lleva a cabo de forma supletoria.

Artículo 24.—Cobro del costo efectivo. El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará a las personas propietarias o poseedoras del inmueble. Una vez finalizado el proyecto de obra, la Municipalidad deberá para poner en conocimiento de la persona propietaria o poseedora el costo efectivo del proyecto y los medios para llevar a cabo el respectivo pago según lo dispuesto en el presente reglamento. Dicho traslado deberá seguir los mismos protocolos dispuestos para la comunicación detallada en el artículo anterior.

Artículo 25.—Trabajos de readecuación en propiedad privada. La persona propietaria o poseedora por cualquier título de bien inmueble cuyo acceso se vea comprometido por la construcción de aceras frente a su propiedad, deberá realizar por su cuenta las readecuaciones necesarias a lo interno del bien con tal de habilitar el ingreso a la vía pública.

Para tales efectos entiéndase por prohibida cualquier intervención a realizar sobre la vía pública sin contar con el aval de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Asimismo, se prohíbe extender los accesos de forma tal que ocupen cualquier porcentaje de la vía pública.

Artículo 26.—Construcción de obras de mantenimiento y rehabilitación. La construcción de obras de mantenimiento y rehabilitación que no puedan catalogarse como obra nueva de acera, será realizada por la Municipalidad con cargo a la tasa prevista en el artículo 83 del Código Municipal. En estos casos bastará con que la Municipalidad comunique la intervención a la comunidad mediante las redes sociales oficiales y la página web con al menos dos días hábiles de antelación, sin perjuicio de otros medios que se consideren adecuados partiendo del tipo de intervención y el tiempo destinado a esta.

Cuando las obras de mantenimiento o rehabilitación vayan a obstruir el acceso a un inmueble en un tiempo mayor a las diez horas, la Municipalidad sí deberá comunicar de forma directa a la persona que habita el mismo con al menos dos días hábiles de antelación.

Artículo 27.—Prohibición al aprovechamiento del espacio público. La corporación municipal no podrá otorgar permisos para el aprovechamiento de los espacios públicos dedicados al tránsito peatonal, cuando ello conlleve el irrespeto a los anchos mínimos de circulación. A modo de excepción, se podrá autorizar este aprovechamiento cuando parte del derecho de vía destinado a la circulación de vehículos sea destinado al tránsito peatonal cumpliendo con condiciones mínimas de seguridad y anchos de circulación.

Sección IV

Infraestructura y diseño

Artículo 28.—Infraestructura peatonal. Toda obra de infraestructura peatonal, sea desarrollada por parte de la Municipalidad o por particulares, deberá ajustarse a los requerimientos técnicos mínimos que se establecen en este

reglamento. Los parámetros descritos en la presente sección se tendrán por mínimos, bajo el entendido que cualquier obra que a criterio de la Unidad Técnica de Gestión Vial mejore las condiciones del tránsito peatonal, será avalada por la Municipalidad, siempre y cuando con ello no se incumplan otras normas técnicas.

Cuando órganos o entes públicos especializados en materia de diversidad, inclusividad o discapacidad emitan normas técnicas que establezcan mejores condiciones para el tránsito peatonal de las dispuestas en el presente reglamento, la Municipalidad podrá aplicarlas previo dictamen favorable formal de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Para tales efectos, podrá girarse consulta a la Comisión Municipal de Accesibilidad, a través del Concejo Municipal.

Artículo 29.—Aspectos generales de la infraestructura peatonal. En el diseño y construcción de infraestructura peatonal, deberán observarse los siguientes parámetros generales.

- a) Las aceras y la infraestructura peatonal deben diseñarse y construirse de forma tal que se garantice la continuidad del tránsito peatonal, evitando cambios abruptos de nivel, pendientes mayores a lo permitido en la normativa vigente tanto de manera longitudinal (de acuerdo con la topografía existente), como transversal, existencia de diferencias de nivel, obstáculos y elementos peligrosos, presencia de texturas no antideslizantes o derrapantes. Toda infraestructura peatonal, debe contar con un análisis previo para determinar una ruta accesible y con elementos físicos contemplados en el diseño universal.
- b) Las aceras e infraestructura peatonal deberán tener un ancho constructivo mínimo de franja caminable de acuerdo con los aforos o en su defecto lo que indique el plano de catastro dando una línea concordante con el entorno, sin presentar escalones; en caso de desnivel éste será salvado con rampa. Se deberá cumplir con el principio de esfuerzo físico bajo, de manera que el diseño debe ser usado, cómoda y eficazmente, sin requerir de mayor esfuerzo físico.
- c) Las cajas, los registros o medidores de la Empresa de Servicios Públicos de Heredia S. A. o cualquier otro dispositivo que deba ser colocado en las aceras, no deben sobrepasar o estar inferiores al nivel final de la acera y deberán tener una cubierta adecuada antideslizante. El mantenimiento de estos dispositivos y el cumplimiento de estos parámetros mínimos es responsabilidad de las personas propietarias del predio que enfrente la infraestructura peatonal.
- d) Cuando en proyectos de infraestructura privada deba llevarse a cabo la construcción de las aceras que enfrentan el inmueble a intervenir el ancho será establecido por la Municipalidad conforme al estudio técnico respectivo. Asimismo, establecerá la Municipalidad las especificaciones mínimas de las aceras a construir.
- e) Cualquier elemento urbano que se desee colocar, como postes, hidrantes, torres de telefonía, arbustos o cualquier otro, se deberá colocar en la franja de mobiliario respetando y dejando la franja caminable libre de obstáculos.
- f) Las aceras deben tener una superficie antideslizante de materiales cementicios, continuos y regulares, manteniendo una pendiente en sentido transversal de máximo 3% y mínimo 2%.
- g) La infraestructura peatonal nueva deberá contar con un diseño constructivo técnico que resuelva las necesidades estructurales.

- h) Las corporaciones municipales cuentan con la potestad de modificar el perfil de la calle completa para el rediseño de las vías (peatonal, ciclista y vehicular).
- i) La infraestructura peatonal deberá ajustarse a lo establecido en Ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad N° 7600 y su reglamento, incluida la utilización de una franja podotáctil y el respeto por los mínimos establecidos para anchos y porcentajes de pendiente, entre otros.
- j) Los proyectos de naturaleza urbanística y condominal, deberán contemplar en todo momento las disposiciones técnicas establecidas en el presente reglamento. El cumplimiento de tales disposiciones, puede conllevar el rechazo del proyecto por parte de la Municipalidad.

Artículo 30.—Materiales y texturas en la infraestructura peatonal. Toda infraestructura peatonal deberá cumplir con la condición de ser antideslizante aun en condiciones de humedad máxima. En caso de aceras existentes que presenten riesgo para las personas usuarias por no cumplir con esta condición, será responsabilidad de la persona propietaria o poseedora del bien que la enfrenta realizar las mejoras para que la superficie cumpla el requerimiento, so pena de someter el proyecto al procedimiento dispuesto en el presente reglamento para la construcción de obra nueva de acera por parte de la Municipalidad.

Artículo 31.—Rampas de acceso. En la construcción de infraestructura peatonal, deberán tomarse en cuenta las siguientes regulaciones con respecto al diseño e instalación de rampas:

- a) Con la finalidad de propiciar el flujo peatonal sobre las vías cantonales, será responsabilidad de la Municipalidad la construcción de rampas en las esquinas de las cuadras con tal de salvar la diferencia de nivel entre la acera y la calle. Dicha rampa deberá cumplir con una superficie antiderrapante, una gradiente máxima de 10% y un ancho entre 1,20 metros a 2 metros dependiendo de las condiciones particulares de la vía y la demanda peatonal, a criterio de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Asimismo, cuando existan porcentajes de pendiente, estas rampas deberán contar con barandas de protección de noventa centímetros de altura, de forma tal que se proteja la integridad de las personas peatonas y que ayuden a facilitar el tránsito de personas con discapacidad.
- b) En los casos donde los predios requieran de acceso vehicular, el desnivel entre la acera y calzada debe salvarse con rampas construidas desde el cordón del caño hacia el predio ocupando el ancho de la franja de mobiliario, excepto en las zonas residenciales con aceras que tienen área verde junto al cordón, en las cuales los cortes deben limitarse al ancho de tales áreas verdes. Los cortes para la entrada de vehículos a las fincas o lotes deben respetar el espacio de tránsito de la acera, así como el flujo de agua en el cordón de caño o cuneta y no deberán entorpecer ni hacer molesto el tránsito para las personas peatonas.

Para la construcción de rampas de acceso vehicular que requieran modificar los sistemas de drenaje, se debe mantener su capacidad hidráulica y por ningún motivo se deben obstruir o eliminar componentes tales como el cordón de caño, cunetas, espaldón, entre otros. Esto deberá ser aprobado por la Unidad Técnica de Gestión Vial o el MOPT según sea el caso.

- c) Donde exista desnivel entre la vía de circulación peatonal y la senda para el cruce de la calzada, debe implementarse infraestructura que garantice el cruce directo y fluido, según sea necesario.

Artículo 32.—Franjas verdes. La Municipalidad definirá por medio de la Junta Vial Cantonal los sectores de las vías públicas cantonales que contarán con franja verde. La creación de estas franjas deberá ajustarse a los siguientes requerimientos:

- a) Las áreas verdes tendrán preferiblemente una dimensión de 40 cm de ancho, a menos que por algún motivo justificado deba presentar alguna reducción o ancho menor.
- b) Las soluciones basadas en la naturaleza (como árboles o arbustos), deben ser autorizadas por la Municipalidad antes de su colocación con el fin de asegurar que no afecten la visibilidad, transitabilidad, la seguridad ciudadana y la seguridad vial. En ninguna circunstancia se permitirá la instalación de especies cuyas raíces destruyan la infraestructura peatonal. Podrá mantener la institución un listado de especies permitidas para consulta de las personas interesadas. El mantenimiento de estas zonas verdes será una responsabilidad de los propietarios o poseedores de los bienes inmuebles que enfrentan dicha franja. La municipalidad podrá notificar por escrito los casos en que la vegetación resulte inapropiada o bien, por falta de mantenimiento.
- c) No se permite la instalación de especies con espinas o similar que puedan afectar la salud y seguridad del tránsito peatonal. Ello se aplicará tanto a la franja verde como al límite de propiedad de los inmuebles que enfrentan infraestructura peatonal.
- d) Cuando por las condiciones geométricas y topográficas, se requiera salvaguardar la integridad de los peatones en zonas de alto riesgo, se podrán construir obras de protección en las zonas verdes siempre y cuando no se afecte el tránsito peatonal. Toda obra de esta naturaleza que se pretenda realizar debe contar con el aval de la Unidad Técnica de Gestión Vial.
- e) En aquellas vías cuyo diseño contemple una franja verde entre la acera y el cordón de caño, se prohibirá cualquier obra de cementación que elimine esa condición de franja verde, con excepción del área correspondiente a las entradas de vehículo y peatones y la instalación de mobiliario urbano debidamente aprobado por la Municipalidad de San Isidro o el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Asimismo, dentro de esta franja verde podrán construirse las rampas de acceso peatonal.

Artículo 33.—Mobiliario urbano. Para la instalación de mobiliario dentro del derecho de vía de las calles públicas y la creación de franjas de mobiliario, deberán observarse las siguientes condiciones:

- a) La Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, dependiendo de la naturaleza de cada vía, definirán las secciones donde se ha de colocar el mobiliario urbano y serán las autoridades encargadas de llevar a cabo la aprobación expresa del señalamiento que pretendan instalar otras organizaciones públicas o privadas con facultades suficientes para ello.
- b) Todo el mobiliario urbano que se coloque en el cantón debe respetar la franja caminable sin afectar la continuidad de esta.

- c) Si la colocación del mobiliario afecta la franja caminable se deberán realizar todas las modificaciones necesarias para garantizar la continuidad e integridad de la infraestructura peatonal de acuerdo con las condiciones mínimas establecidas en el presente reglamento. Cualquier obra tendiente al reacomodo de la infraestructura peatonal ante la colocación necesaria de mobiliario urbano, deberá ser cargada económicamente por la proponente.
- d) Para la colocación en las aceras de cualquier elemento, ya sea rotulación, paradas, publicidad, postes de telecomunicaciones, la persona interesada deberá contar con el respectivo permiso constructivo por parte de la Municipalidad.
- e) Cuando los elementos que se pretendan colocar generen remuneración económica a la persona pública o privada, como en el caso de vallas publicitarias, MUPIS o similares, el proyecto además de contar con la aprobación de la Unidad Técnica de Gestión Vial para efectos de ubicación, deberá someterse a la Licencia Municipal y al pago del impuesto respectivo.
- f) Toda señalética u objeto saliente colocado en acera deberá estar a una altura mínima de 2,10 metros y no podrá entorpecer la franja caminable. Asimismo, dicho mobiliario no deberá sobrepasar la distancia transversal del ancho del cordón y caño.

Artículo 34.—**Bajantes y canoas.** La instalación de canoas y bajantes le corresponde a los propietarios o poseedores de bienes inmuebles que colinden con la vía pública. Dichos dispositivos deberán ajustarse a las siguientes condiciones:

- a) Toda edificación deberá instalar canoas y bajantes y colocar tubos para evacuar las aguas pluviales directamente al caño o cuneta, mediante entubado bajo el nivel de acera. Los bajantes serán colocados sobre la fachada de las edificaciones, cuyas paredes externas colinden con vía pública y no podrán salir de la pared más de 10 centímetros siempre y cuando la acera cumpla con un ancho mínimo de 1,20 metros. De no cumplirse este último supuesto, necesariamente el bajante deberá incorporarse dentro de la línea de propiedad.
- b) El alero terminado con los accesorios incluidos no sobrepasará un metro de ancho. Todo alero deberá contener su respectiva canoa y bajante y estos elementos deben estar sujetos de forma adecuada a la estructura. Dependiendo del ancho de las vías y al amparo del criterio experto de los funcionarios de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, se podrá reducir el ancho mínimo disponible para aleros y accesorios.
- c) Las canoas, alertos, bajantes y accesorios deberán respetar una altura libre de 2,30 metros sobre nivel de acera.
- d) La salida de las aguas debe canalizarse al sistema de drenaje (cordón de caño, cuneta, bordillo, o similares) o en su defecto a la calle. Por ningún motivo se permite la descarga directa a las aceras por el riesgo que puede provocar a las personas peatonas.
- e) Para canalizar la salida de las aguas pluviales, los interesados podrán intervenir el sistema de drenaje (cordón de caño, cuneta, espaldón) cuando éste exista, así como las aceras siempre y cuando no se vea afectado su correcto funcionamiento y geometría. En tales casos, la modificación al sistema de drenaje deberá contar con el visto bueno de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

Artículo 35.—**Cruces peatonales.** La relación entre cruces peatonales sobre vías públicas e infraestructura peatonal deberá ajustarse a los siguientes parámetros:

- a) Los cruces peatonales deberán contar con prioridad de paso propiciada por medidas de pacificación vial, como la demarcación, señalética y rampa correspondiente.
- b) Las superficies de las vías de circulación peatonales deben ser firmes, antideslizantes y sin obstáculos, debiéndose evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento, así como también por falta de mantenimiento.
- c) Deberá asegurarse con carácter prioritario, una correcta canalización de aguas sobre los sectores de la vía destinados al cruce peatonal, de manera que evite deterioros o daños sobre los mismos.

Sección V

Financiamiento de la infraestructura peatonal, cobro por servicios prestados y facilidades de pago

Artículo 36.—**Financiamiento.** De conformidad con lo previsto en la Ley de Movilidad Peatonal N° 9976 y el Código Municipal, N° 7794, la infraestructura peatonal que sea construida, rehabilitada u objeto de mantenimiento directo por parte de la Municipalidad, tendrá fuentes de financiamiento distintas dependiendo del tipo de obra desarrollada. Se establecen como fuentes de financiamiento la tasa por mantenimiento, rehabilitación y construcción prevista en el artículo 83 del Código Municipal, Ley N° 7794 y el cobro a la persona propietaria o poseedora de bienes inmuebles por el costo efectivo de obra nueva de acera previsto en el artículo 83 bis del mismo cuerpo de normas.

Artículo 37.—**De la tasa por mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras.** La Municipalidad de San Isidro cobrará una tasa de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83 del Código Municipal y el artículo 4 de Código de Normas y Procedimientos Tributarios. Mediante el cobro de esta tasa se financiarán los siguientes servicios:

1. Mantenimiento y rehabilitación de aceras que se encuentren en mal estado de conformidad con la calificación dada por la Unidad Técnica de Gestión Vial a partir de las disposiciones del presente reglamento.
2. Construcción de las aceras o infraestructura peatonal frente a propiedades cuyas personas propietarias o poseedoras demuestren carencia de recursos económicos suficientes de conformidad con el artículo 84 del Código Municipal. Asimismo, la tasa financiará el costo de los servicios necesarios para la realización de los estudios socioeconómicos correspondientes.
3. Como capital de trabajo para la construcción de aceras frente a las propiedades de las personas propietarias que no se acojan a la propuesta de construcción y pago que realice la municipalidad de conformidad con el artículo 83 bis del Código Municipal.

Artículo 38.—**Cálculo de la tasa.** El cálculo anual de la tasa deberá considerar el costo efectivo invertido. En los términos del presente reglamento, se entenderá por costo efectivo invertido el monto destinado por parte de la Municipalidad el año inmediato anterior en mantenimiento y rehabilitación de aceras y en la construcción de obra nueva de acera de conformidad con los parámetros descritos en el artículo precedente.

Asimismo, esta tasa incluirá el 10% de utilidad para desarrollo y el porcentaje correspondiente por concepto de gastos administrativos de acuerdo a la metodología prevista por la Municipalidad para el resto de tasas en el modelo tarifario respectivo.

La tasa se fijará y cobrará proporcionalmente entre los contribuyentes del distrito según el valor registrado de la propiedad. Se calculará en forma anual y se cobrará en tramos trimestrales sobre saldo vencido.

Artículo 39.—**Exclusión para el cálculo.** En el cálculo de esta tasa no deberá incluirse el monto invertido por la institución en construcción de obra nueva de acera cuando resulte viable el cobro del costo efectivo de la obra a los propietarios o poseedores de bienes inmuebles de conformidad con el artículo 83 bis del Código Municipal.

Artículo 40.—**Exenciones.** De conformidad con lo previsto en el artículo 83 del Código Municipal, la Municipalidad cobrará un cincuenta por ciento (50%) de esta tasa en el caso de inmuebles que constituyan bien único de los sujetos pasivos cuando se trate de personas físicas y cuando tales bienes tengan un valor máximo equivalente a cuarenta y cinco salarios base establecidos en el artículo 2 de la Ley 7337, de 5 de mayo de 1993.

Esta exención será aplicable únicamente a aquellos sujetos pasivos que realicen ante el Departamento de Bienes Inmuebles el trámite de exención del impuesto sobre bienes inmuebles en los términos de la Ley N° 7509, sin necesidad de que realicen un trámite o documento adicional.

La Municipalidad podrá eximir del cobro por concepto de construcción de obra nueva de las aceras cuando se demuestre, mediante un estudio socioeconómico que practique la corporación municipal, que los propietarios o poseedores por cualquier título carecen de recursos económicos suficientes para realizar dicho pago.

Artículo 41.—**Vigencia de la tarifa.** La tarifa derivada de la prestación de este servicio entrará en vigencia treinta días después de la publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*, una vez superado el trámite de audiencia dispuesto por la Municipalidad para el resto de tasas municipales.

Artículo 42.—**Del cobro de la obra nueva.** El costo efectivo de las obras nuevas de acera podrá pagarse, a solicitud de la persona propietaria o poseedora, en pagos mensuales o trimestrales hasta en el plazo máximo de 24 meses.

Para tales efectos la persona propietaria o poseedora deberá suscribir un compromiso de pago ante el Departamento de Rentas y Cobranzas el cual se registrará en los sistemas informáticos tributarios de la Municipalidad. Dicho compromiso de pago tendrá carácter independiente de aquellos regulados en el Reglamento para la gestión del cobro administrativo y judicial de la Municipalidad de San Isidro de Heredia, por lo que no se someterá a los requerimientos de los arreglos de pago ahí descritos.

Artículo 43.—**Falta de suscripción del compromiso.** La falta de suscripción del compromiso de pago dentro del plazo de quince días hábiles posteriores a comunicada la finalización de las obras y el costo, genera la obligación de la persona propietaria o poseedora de reembolsar el costo efectivo en el plazo máximo de ocho días hábiles. De lo contrario, deberá cancelar por concepto de multa un cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra e implicará el registro de la deuda completa en el sistema tributario municipal y el sometimiento de la deuda a las reglas descritas en el Reglamento para la gestión del cobro administrativo y judicial de la Municipalidad de San Isidro de Heredia.

Artículo 44.—**Compromisos entre terceros.** No podrá invocarse contra la Administración ninguna cláusula suscrita entre privados que exima a la persona propietaria o poseedora del pago de las obras previstas. No obstante, cualquier persona tercera podrá pagar por la persona deudora mediante la figura de la subrogación.

Artículo 45.—**Disponibilidad de fondos.** La municipalidad, a partir de la vigencia de la Ley de Movilidad Peatonal N° 9976, dispondrá como capital de trabajo, para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal, el cinco por ciento (5%) de los recursos provenientes de la Ley 7509, Impuesto sobre Bienes Inmuebles, de 9 de mayo de 1995, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un uno por ciento (1%) anual hasta llegar a un mínimo de un uno por ciento (1%) anual de forma permanente.

De igual manera podrá disponer de los fondos indicados en el inciso b) del artículo 5 de la Ley 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y Ley 9329, Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, según la planificación que realice la municipalidad.

CAPÍTULO III

Disposiciones Finales

Artículo 46.—**Vigencia.** El presente reglamento entrará a regir una vez que se proceda con su publicación en *La Gaceta* una vez superada la fase de consulta pública de conformidad con el trámite previsto en el artículo 43 de Código Municipal.

Artículo 47.—**Derogación.** El presente reglamento deroga cualquier disposición municipal interna que se le oponga.

2da vez.

San Isidro de Heredia, 14 de marzo del 2023.—Seidy Fuentes Campos, Secretaria a.i. del Concejo Municipal.—1 vez.—O. C. N° 348.—Solicitud N° 411035.—(IN2023730678).

MUNICIPALIDAD DE LIBERIA

CONCEJO MUNICIPAL

Que mediante acuerdo del Concejo Municipal, artículo cuarto de la Sesión Extraordinaria N° 223-2023, celebrada el 1° de febrero de 2023, aprobó realizar las siguientes modificaciones al Reglamento de Organización y Funcionamiento del Comité Cantonal de Deportes y Recreación de Liberia:

Derogar el Inciso 5 del artículo 16.- Suscribir los contratos o convenios que celebre el Comité, previo aprobación y autorización del Concejo Municipal.

Adicionar el inciso 17 del artículo 11, que en lo sucesivo se leerá así: 17) Gestionar ante el Concejo Municipal, los contratos y convenios para su aprobación y autorización al Presidente de la Junta Directiva para que suscriba los contratos y convenios.

Adicionar el inciso 18 del artículo 11, que en lo sucesivo se leerá así: 18) Gestionar ante el Concejo Municipal los reglamentos que elabore el Comité Cantonal de Deportes y Recreación de Liberia, para su aprobación.

Adicionar el artículo 74 bis, que en lo sucesivo se leerá así:

El cargo de asistente recreativo, debe ser ocupado por una persona que reúna las condiciones impuestas en el concurso, entre ellas: