

San José, miércoles 1 de octubre de 2025
OFICIO N° 11320-2025-DHR

Para: Sr. Edel Reales Noboa
Secretaria del Directorio
Asamblea Legislativa
alexis.chacon@asamblea.go.cr, hugash.sanchez@asamblea.go.cr, proyectosdeley@dhr.go.cr

De: **Juan Carlos Pereira Jiménez**
Defensor Adjunto de los Habitantes

JUAN CARLOS PEREIRA
JIMENEZ (FIRMA)
Firmado digitalmente por JUAN
CARLOS PEREIRA JIMENEZ
(FIRMA)
Fecha: 2025.10.01 12:09:56 -06'00'

Asunto: Criterio al Proyecto de Ley para la construcción, mejora y administración de las paradas de autobús, tren y taxi. Expediente Legislativo N° 23162.

Estimado señor:

Reciba un cordial saludo. En atención a la solicitud de criterio realizada a la Defensoría de los Habitantes de la República sobre el Proyecto de Ley para la construcción, mejora y administración de las paradas de autobús, tren y taxi, expediente legislativo N° 23162 y de acuerdo con el estudio realizado por la Dirección de Gobernanza Pública, se procede a presentar las siguientes observaciones:

Resumen Ejecutivo

El artículo 1° del texto actualizado establece que esta iniciativa de ley pretende atender la necesidad de mejora en las instalaciones de espera para los usuarios de transporte público. Para ello se busca normar las condiciones de funcionamiento y atender la construcción de la infraestructura necesaria para que garantice el acceso y las condiciones de funcionamiento óptimas de acuerdo con diseños apropiados y técnicamente elaborados con la más rentable inversión en términos de eficiencia y ahorro de los recursos utilizados, en el marco de la menor afectación de los intereses de los particulares.

Desde la perspectiva de la Defensoría de los Habitantes, este proyecto tiene varios beneficios para la población, pero se destaca el de mejorar la accesibilidad e inclusión social, con la instauración de una red de paradas con un diseño universal que facilitará el acceso a personas adultas mayores, con discapacidad y niños y niñas. Lo anterior, dentro del marco de las disposiciones de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley N° 7600 del 2 de mayo de 1996. Otra fortaleza es que la declaratoria de servicio público y el otorgamiento de un financiamiento inicial permitirá que se alcancen los objetivos propuestos en la iniciativa.

Por otra parte, la Defensoría de los Habitantes identificó desafíos en la sostenibilidad de este proyecto ya que el mismo está propuesto para ser desarrollado en un quinquenio y que posteriormente sería a través de los recursos que se capten del arrendamiento de espacios publicitarios o del hecho que los

2025-2034 Segundo Decenio Internacional para las Personas Afrodescendientes
“Afrodescendientes: reconocimiento, justicia y desarrollo”



Teléfono: 4000-8500



Calle 22, Ave. 7. Barrio México
San José, Costa Rica



correspondencia@dhr.go.cr
Apdo. Postal: 686-1005 San José

gobiernos locales inviertan el 50% del superávit anual en paradas de autobús o taxis en su cantón, una vez certificado dicho superávit por la auditoría municipal y comunicado a la Contraloría General de la República.

Adicionalmente, se plantea la necesidad de que exista una efectiva coordinación interinstitucional y por ende el establecimiento de protocolos en los cuales se determinen las responsabilidades de cada institución, de acuerdo con las competencias asignadas por ley.

La Defensoría de los Habitantes manifiesta su **conformidad parcial** con la iniciativa en los términos consultados.

Competencia del mandato de la Defensoría de los Habitantes de la República

La función de la Defensoría de los Habitantes se encuentra delimitada por la protección de los derechos y los intereses de los habitantes, así como velar porque el funcionamiento del sector público se ajuste a la moral, la justicia, la Constitución Política, las leyes, los convenios, los tratados, los pactos suscritos por el Gobierno y los principios generales del Derecho.

Además, de conformidad con los principios relativos al estatuto y funcionamiento de las instituciones nacionales de protección y promoción de los Derechos Humanos (**Principios de París**) la Defensoría de los Habitantes de la República está facultada para emitir dictámenes o informes relativos a la protección y promoción de los derechos humanos.

En el caso de los proyectos de ley, según los Principios de París, la institución cuenta con la potestad para emitir criterios, de manera que se respeten los principios fundamentales en materia de derechos humanos. Finalmente es competencia de esta institución promover y asegurar que la legislación, los reglamentos y las prácticas nacionales se armonicen con los instrumentos internacionales de derechos humanos en los que el Estado sea parte, y que su aplicación sea efectiva, así como promover la ratificación de esos instrumentos y garantizar su aplicación.

Análisis del contenido del proyecto

Resulta importante destacar que esta iniciativa es conteste con lo externado por la Defensoría de los Habitantes en torno a la necesidad de que se realice una debida regulación sobre el establecimiento de las paradas de autobús, tren y taxi.

Al respecto, en el trámite del expediente N° 270197-2018-SI –entre otras cosas- se señaló, lo siguiente: *Sobre la escasa regulación relativa a la instalación de casetas de autobús, el Reglamento de los Derechos de Vía y Publicidad Exterior, Decreto Ejecutivo N° 29253-MOPT, define los "Escampaderos" –casetas de autobús- como estructuras ubicadas en el derecho de vía de las carreteras nacionales, para ser utilizadas por las y los usuarios del servicio público de transporte remunerado de personas en paradas autorizadas, y en las cuales se puede incluir información institucional y/o comercial.*

El Capítulo VIII de la norma establece algunas regulaciones sobre tales estructuras. Por ejemplo, señala que Ingeniería de Tránsito debe autorizar el diseño de la caseta y luego el CTP autorizar su instalación, para lo cual remitirá al permisionario interesado la lista de paradas de autobús; señala que la estructura básica de los parabuses incluye el mensaje publicitario, iluminación, techo, área para sentarse e

2025-2034 Segundo Decenio Internacional para las Personas Afrodescendientes
"Afrodescendientes: reconocimiento, justicia y desarrollo"



Teléfono: 4000-8500



Calle 22, Ave. 7. Barrio México
San José, Costa Rica



correspondencia@dhr.go.cr
Apdo. Postal: 686-1005 San José

información sobre la ruta respectiva; establece las dimensiones de la estructura en atención a "la Ley de Discapacitados"; impone al permisionario la suscripción de una póliza de responsabilidad civil; y precisa otros aspectos relacionados con la exhibición de publicidad.

Como se puede apreciar, la norma no vincula este mobiliario urbano con la calidad del servicio ni con el confort, resguardo, accesibilidad y en definitiva los derechos de las y los usuarios, sino que enfatiza en sus aspectos comerciales, sobre todo la exhibición de publicidad. De hecho, la norma parte de que son los permisionarios –empresas privadas– los interesados en instalar casetas de autobús, en lugar de prever la forma en que el Estado garantizará la dotación de este mobiliario allá donde las rutas carezcan de interés comercial, para el uso y disfrute de las y los usuarios.

Hasta este punto, se puede concluir que la normativa del país en materia de casetas de autobús resulta escueta y claramente omisa en cuanto a la vinculación de ese mobiliario urbano con el ejercicio de derechos. Pero es necesario profundizar en las razones por las que dicho equipamiento guarda relación con los derechos humanos y consecuentemente, en las razones por las que su carencia contribuye a vulnerar esos derechos, especialmente tratándose de ciertas poblaciones en condición de vulnerabilidad. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL)¹, ha recopilado algunos conceptos relacionados con la movilidad y los derechos humanos. Así, define la **accesibilidad** como la facilidad con que la gente puede viajar, y relaciona el concepto con la **equiparación de oportunidades**, es decir la adaptación del espacio físico a las necesidades de todas las personas; las **barreras al transporte** como los obstáculos que dificultan el uso de un sistema de transporte en condiciones de seguridad, comodidad y autonomía para todos y todas; las **personas con movilidad reducida** como aquellas que tienen permanente o temporalmente limitada su capacidad de moverse, incluyendo las que exhiben alguna discapacidad o una condición especial (adultos mayores, embarazadas, personas con niños pequeños, con muletas, con problemas óseos, etc.); y el **transporte accesible** como aquel diseñado con criterios de accesibilidad universal, que puede utilizarse en condiciones de seguridad, comodidad y autonomía por cualquier persona.

La CEPAL también documenta diferencias en los patrones de movilidad de diferentes colectivos. En relación con el género, documenta que los hombres exhiben una movilidad pendular, es decir con un origen y destino fijo, viajan solos y generalmente sin carga, y en horarios de mayor demanda del servicio cuando circulan más unidades de transporte, por lo que deben esperar menos tiempo para abordar la respectiva unidad, en cambio, la movilidad femenina suele ser poligonal, es decir múltiples viajes con diferentes objetivos en cada trayecto, con carga física (coches de bebé, bultos o compras), al cuidado de personas con movilidad reducida y en horarios de menor demanda del servicio y por tanto con menos unidades circulando, lo que implica mayores tiempos de espera. En términos etarios, las personas mayores utilizan proporcionalmente más el transporte público que los más jóvenes, y lo hacen durante horarios con menor demanda y por tanto con menos unidades circulando, por lo que deben esperar más tiempo para abordar.

De acuerdo con lo anterior, las y los usuarios del transporte público tienen necesidades muy diferentes en cuanto al equipamiento de ese servicio, y la sola espera de una unidad de transporte para el abordaje,

¹ CEPAL (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. Serie Comercio Internacional, N° 152. Naciones Unidas. Santiago.

puede representar una verdadera barrera a la movilidad, especialmente para las personas con movilidad reducida, aunque también para sus cuidadores o acompañantes, usualmente mujeres. Así, la inexistencia de una estructura que garantice al menos un lugar donde sentarse y un techo para resguardarse de la lluvia o del sol –en un país tropical-, implica una barrera a la movilidad y por tanto una limitación de ese derecho humano, que afecta en mayor medida a colectivos con especiales condiciones de vulnerabilidad.

Luego, si el sistema de transporte público carece de infraestructuras que favorezcan una equiparación de oportunidades y una adaptación del espacio físico a las necesidades de los colectivos vulnerables, dicho sistema no es accesible y por tanto, además de una vulneración a derechos individuales como el derecho a la movilidad o el derecho a la igualdad y no discriminación, también se produce una violación a derechos colectivos como el derecho a servicios públicos de calidad y el derecho a la movilidad sostenible, en tanto las limitaciones en el equipamiento del transporte público estimulan el uso y abuso del transporte privado, con sus implicaciones sobre las emisiones de carbono y el medio ambiente.

La Defensoría de los Habitantes identifica varios beneficios con la aprobación de este proyecto de Ley, tales como:

1. Permite mejorar la accesibilidad e inclusión social ya que se generaría una red de paradas con un diseño universal que facilita el acceso a personas adultas mayores, con discapacidad y niños y niñas, para lo cual se toma en consideración el criterio técnico emitido por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) y las buenas prácticas internacionales que permitan estandarizar y regular la infraestructura y equipamiento de las paradas, para su entrega a la municipalidad.
2. Genera un aumento de la seguridad y un ordenamiento del espacio público, en el tanto, la ubicación de las mismas responde a criterios técnicos emitidos y a la vez determina que según el incremento de usuarios que implique la obra, será obligatoria la ubicación de las bahías necesarias para instalar las nuevas paradas de autobuses que se consideren necesarias.
3. Incorpora un financiamiento inicial y sostenibilidad económica al prever un aporte anual por un período de cinco años de 1.000 millones de colones del Consejo de Seguridad Vial COSEVI, lo cual facilita que las municipalidades accedan a recursos para cumplir con este cometido, lo cual viene a ser un incentivo para inicial para la ejecución de estos proyectos.
4. Presentación de planes de ejecución de los recursos asignados a los programas de mejora en infraestructura de paradas ante la Contraloría General de la República.

Recomendaciones

A partir de lo indicado en los párrafos precedentes, la Defensoría de los Habitantes plantea las siguientes recomendaciones:

1. Valorar la sostenibilidad post-quinquenio: Esta iniciativa define aportes por cinco años, por lo que se recomienda analizar la pertinencia de plantear fuentes de financiamiento para el mantenimiento o eventual reposición de las casetas que se encuentren dañadas. Tómese en consideración que los

2025-2034 Segundo Decenio Internacional para las Personas Afrodescendientes
“Afrodescendientes: reconocimiento, justicia y desarrollo”



Teléfono: 4000-8500



Calle 22, Ave. 7. Barrio México
San José, Costa Rica



correspondencia@dhr.go.cr
Apdo. Postal: 686-1005 San José

recursos que se tendrían eventualmente para sostener esta iniciativa, se obtendrían del arrendamiento de espacios publicitarios. Por otra parte, la Defensoría de los Habitantes identificó desafíos en la sostenibilidad de este proyecto, ya que se dependerá del arrendamiento de espacios publicitarios o de la eventual inversión que los gobiernos locales realicen del 50% del superávit anual, una vez certificado dicho superávit por la auditoría municipal y comunicado a la Contraloría General de la República.

2. Establecer un acompañamiento a las municipalidades: En vista de que no todos los gobiernos locales tienen la misma capacidad a nivel administrativo para abordar proyectos y licitaciones, resulta necesario que se determine quién va a brindar la asesoría a los gobiernos locales en este sentido.
3. Uso de espacios publicitarios: Si bien el uso de espacios publicitarios se convierte en una fuente de financiamiento, debe valorarse el establecimiento de límites a efectos de que no se prioricen los intereses comerciales sobre la accesibilidad y seguridad que debe privar en el establecimiento de este tipo de infraestructura. Asimismo, que se verifique y garantice que la ubicación de las vallas publicitarias de suelo, no obstaculicen el tránsito, ni la visibilidad de los usuarios sobre la carretera. Importante, recordar lo que ocurrió en su momento con la instalación de los MUPIS, dado que algunos no respetaban las distancias establecidas originalmente y en donde la Sala Constitucional, a través del Voto N° 2000-01004 de las a las doce horas con quince minutos del veintiocho de enero del dos mil, tramitado bajo el número de expediente 99-007523-0007-CO, resolvió lo siguiente:

"En mérito de lo expuesto, se acoge parcialmente el recurso únicamente en contra de la Municipalidad de Goicoechea y solo en relación con la denominada "valla publicitaria" o mobiliario urbano de información (mupi) colocado en las inmediaciones del L.N.Q.S. (Goicoechea), que deja un espacio de un metro (1 metro) para el libre tránsito peatonal, según informó el Alcalde de la Municipalidad de Goicoechea (folio 111). En tal razón, se le ordena que dentro del plazo de ocho días hábiles contados a partir de la notificación de este fallo, proceda a retirarlo o bien colocarlo de forma que se respete un espacio de un metro veinte centímetros de libre paso peatonal."

4. Coordinación Interinstitucional: Considera la Defensoría de los Habitantes que debe generarse una correcta articulación de las instituciones que participan en esta iniciativa, sea MOPT, Municipalidades, COSEVI y el INCOFER, para que los objetivos puedan cumplirse eficazmente. Si bien el proyecto considera al Consejo de Transporte Público como instancia técnica consultiva, podría valorarse el establecimiento de protocolos de coordinación entre las instituciones involucradas en este proceso, conforme a las competencias conferidas en el ordenamiento jurídico vigente.

En virtud de lo expuesto en los párrafos anteriores, la Defensoría de los Habitantes expresa su conformidad parcial con la eventual aprobación del proyecto de ley en los términos consultados.

La Defensoría de los Habitantes de la República agradece la deferencia consultiva.

JPA/CLU/APG

