**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

# LEY DE MOVILIDAD PEATONAL

**PAOLA ALEXANDRA VALLADARES ROSADO Y**
**OTRAS SEÑORAS DIPUTADAS Y SEÑORES DIPUTADOS**

**EXPEDIENTE N.º 21.318**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS**
**UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

PROYECTO DE LEY

# LEY DE MOVILIDAD PEATONAL

Expediente N.° 21.318

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Jurídicamente, los espacios de la vía pública destinados a la movilidad han sido escasamente regulados; y los preceptos que existen se encuentran dispersos en diversas normas, generando incertidumbre, confusión e inseguridad jurídica a las municipalidades, a los munícipes, y en específico, a quienes las utilizan.

El objetivo de este proyecto es crear una ley de bases que permita armonizar y unificar conceptos, tanto técnicos como jurídicos, garantizando la existencia de espacios públicos destinados a una movilidad peatonal que se encuentren unificados con los demás componentes que conforman las vías públicas.

En idéntico sentido, la ley tiene por objeto fomentar relaciones de cooperación y coordinación entre las administraciones públicas con potestades y atribuciones sobre los espacios destinados a la movilidad, pues estos también están destinados a integrar diversas infraestructuras -tales como ductos y soportes para cableado-.

La movilidad inclusiva, particularmente la urbana, se ha convertido en un asunto prioritario que, en gran medida, ha venido a definir la fijación de políticas públicas, tanto nacionales como locales, buscando mejorar la calidad de vida de los habitantes; y que, a su vez, se refleja en un proyecto país que tiene por finalidad mejorar el sistema de transporte, promoviendo para ello la promulgación de nuevas normas jurídicas, como la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

Dentro de esa necesaria tendencia que pretende garantizar espacios públicos destinados a la movilidad, adquieren especial relevancia las aceras, utilizadas por los ciudadanos.

Sin embargo, pese a que las personas no pueden transitar por las zonas de las vías que están destinadas a los vehículos, en todo el país existe una considerable cantidad de vías públicas que no disponen de aceras, ni cruces peatonales, ni espacios exentos al tránsito de vehículos, que sean seguros y aptos para el desplazamiento de las personas.

Tal cual se ha indicado, a pesar de la variedad de normas jurídicas que, de un modo u otro, contemplan las aceras, esa regulación deviene insuficiente. Por ejemplo, el Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones -del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU)- define los

criterios aplicables a las aceras de los desarrollos urbanísticos, sin determinar, con la precisión debida, las especificaciones técnicas de su diseño; aspecto que vino a solventar, aunque parcialmente, el Reglamento a la Ley N.º 7600, denominada Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, que estatuye características técnicas de las aceras, como el ancho y la pendiente.

Aunado a los problemas indicados, tampoco se han tomado en consideración las miles de personas que día a día se desplazan caminando a realizar sus actividades personales, laborales, educativas, recreativas, deportivas o de ocio; ni tampoco se han ponderado los diversos grupos de la población con necesidades específicas, tales como niños, adultos mayores, personas con movilidad reducida o alguna discapacidad física, y mujeres embarazadas, quienes deben afrontar infinidad de inconvenientes derivados del estado actual de las aceras del país, dentro de las que destacan la presencia de postes para cableado, desniveles, accesos heterogéneos a propiedades privadas, diversidad de dimensiones y materiales utilizados para la construcción o mantenimiento; y en el peor de los casos, su inexistencia.

Por eso, el estado actual de estas áreas de las vías públicas siguen representando un potencial riesgo a la integridad física de los personas, a pesar de que la citada Ley N.º 7600 ha venido a definir criterios técnicos que deben cumplir las aceras para garantizar la seguridad de las personas cuando se desplazan, independientemente de su condición física.

Ahora bien, desde la perspectiva jurídica, otro de los factores que genera incertidumbre es la gestión de las aceras y su correspondiente responsabilidad, porque los artículos 84 y 85 del Código Municipal asignan a las municipalidades la rectoría sobre esos espacios públicos cuando las vías son cantonales; pero simultáneamente le establecen a los propietarios adyacentes a las vías la obligación de construir y mantener en buen estado las aceras. No obstante, esa norma omite la fijación de criterios técnicos uniformes para las aceras, siendo válido afirmar que la legislación vigente, además de escasa, es confusa, pues no le provee a las municipalidades las herramientas necesarias para desarrollar de manera adecuada, pronta y cumplida, estas trascendentales áreas destinadas a una movilidad inclusiva bajo altos estándares de seguridad.

En años recientes, al realizar el traslado de competencias a favor de las municipalidades, derivado del mandato constitucional que promueve la descentralización de potestades y atribuciones para fortalecer el régimen local, se dictó la Ley N.º 8114, cuyo artículo 5, inciso b), determina que un porcentaje del impuesto será destinado a favor de las municipalidades "…*para la atención de la red vial cantonal, monto que se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación. Una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se utilizarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal".*

Esa misma norma legal incluye a las aceras dentro de la red vial cantonal, junto con las ciclovías, los pasos, las rutas peatonales y las áreas verdes y de ornato; espacios públicos que de manera conjunta conforman el derecho de vía.

Bajo esa misma tesis se promulgó la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, N.º 9329, cuyo artículo segundo reitera que la red vial cantonal está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

Por consiguiente, ante la realidad descrita en esta exposición de motivos, el presente proyecto de ley busca definir, con meridiana claridad, los parámetros técnicos y jurídicos necesarios que permitan a todos los usuarios de esta área de las vías públicas, hacer uso óptimo de estas, garantizando su integridad física bajo criterios de igualdad de condiciones, independientemente de su condición.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

# LEY DE MOVILIDAD PEATONAL

## DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1- Objeto

La presente ley tiene como objeto establecer las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, de conformidad en el sistema de transporte y espacios públicos, priorizando la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, a través del fortalecimiento de la autonomía municipal consagrado en el artículo 169 constitucional.

ARTÍCULO 2- Fines

a) Garantizar el derecho fundamental a una movilidad inclusiva, de forma integral en todos los entornos físicos, atendiendo el principio de igualdad.
b) Atribuir, como competencia del Estado costarricense, la construcción de las aceras y todos sus componentes en las vías nacionales.
c) Trasladar a las corporaciones municipales, con carácter exclusivo, la gestión de las aceras en vías cantonales; lo que incluye la construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación de este espacio.
d) Establecer el mantenimiento de las aceras posterior a su construcción, tanto en vías nacionales como en vías cantonales a las corporaciones municipales.
e) Establecer las normas legales que permitan a los entes municipales la planificación, administración, mantenimiento, financiamiento de las aceras.
f) Introducir los planes cantonales de movilidad sostenible como un instrumento de planificación de acatamiento obligatorio para el sector municipal.

ARTÍCULO 3- Declaratoria de interés publico

Se declara de interés público la movilidad peatonal integral e inclusiva. La promoción y divulgación, tanto de esta declaratoria como de la presente ley, estarán a cargo de las municipalidades, y contarán con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), del Consejo Nacional de Transporte Público (CTP), del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), del Consejo Nacional de Seguridad Vial (Cosevi), del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA), del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), de la Asociación de Alcaldes e Intendentes (ANAI), del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (Mivah), del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), de las compañías

prestadoras de servicios de electricidad, de las compañías de suministro de agua potable, de las compañías de telecomunicaciones e infraestructura de redes, del Instituto de Desarrollo Rural (Inder), de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (Dinadeco), y del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (Conapdis).

ARTÍCULO 4- Principios

La movilidad peatonal se basa en los siguientes principios:

**Movilidad inclusiva**: consiste en la jerarquía de la movilidad segura y sostenible, estableciendo el orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte. La jerarquización los ubica, por su orden, así: peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga, automóviles y demás medios de transporte.

**Protección a la vida**: consiste en asegurar el principio constitucional de la inviolabilidad de la vida humana consagrado en el art 21 de la Constitución Política de Costa Rica.

**Calidad de vida:** busca garantizar una alta calidad de vida, de conformidad con lo establecido por la Constitución Política en el artículo 50, a través de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

**Pacificación vial:** principio que procura diseñar, operar y mantener las vías públicas con el fin de mejorar su seguridad y accesibilidad para todas las personas.

**Integridad y accesibilidad**: bajo el principio de igualdad, los espacios públicos destinados a la movilidad inclusiva han de ser accesibles para todos los habitantes, garantizando la uniformidad de todas las estructuras de movilidad peatonal.

**Paisajes urbanos**: unificar, estandarizar, normalizar, la producción física nacional de espacios urbanos y espacios peatonales horizontales, adecuados a los contextos humanos, culturales, sociales, económicos y entornos cantonales.

**Transparencia**: busca asegurar el acceso a la información pública que consta en los departamentos administrativos de conformidad con los artículos 27 y 30 constitucionales con el fin de disminuir la incertidumbre en cuanto al manejo y distribución de los recursos destinados para el fin competente.

**Coordinación interinstitucional:** Consiste en la coordinación de competencias entre instituciones relacionadas con servicios públicos de compañías prestadoras de servicios de electricidad, las compañías de suministro de agua potable, las compañías de telecomunicaciones e infraestructura de redes, y además con

comités de camino y organizaciones comunales, y su integración por medio de las sendas peatonales.

ARTÍCULO 5- Definiciones

**Vías peatonales:** Vía pública terrestre que ocupa, total o parcialmente, el área comprendida por el derecho de vía para un uso prioritario por parte del peatón. En dichas vías, la utilización por otros modos de transporte estará restringida o prohibida, con excepción de vehículos de emergencias y otros que las administraciones locales o nacionales consideren como indispensables con su debida justificación técnica.

**Acera:** Área de la vía pública terrestre destinada al uso por parte de los peatones, para garantizar su movilidad, seguridad y conectividad entre las diferentes partes de un territorio determinado.

En dicho espacio únicamente se permitirá la circulación de peatones y la instalación de servicios; aunque puede estar destinado a un uso compartido con modos activos de transporte siempre y cuando su diseño sea adecuado para tales fines, garantizando en primera instancia la seguridad de los peatones.

**Accesibilidad:** son las medidas adoptadas por las instituciones públicas y privadas para asegurar que las personas con discapacidad tengan acceso, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público. Estas medidas incluyen también la identificación y eliminación de dichas barreras.

**Calle pública (calzada):** camino, vía, ruta o carretera de dominio público donde transitan y comparten distintos modos de transporte como bicicletas, automóviles, autobuses, vehículos pesados y otros vehículos rodantes. Las calles públicas ejercen un rol fundamental en la vida pública de la ciudad y de sus barrios, debido a su función de comunicar las diferentes partes de un territorio, formando una red interconectada.

**Deterioro de estructura:** cuando 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 que imposibilite o limite la movilidad peatonal, incluye superficies que no son antideslizantes, falta de tapas en cajas de registro y materiales expuestos como varillas o mallas.

**Espacio público:** se entiende como el conjunto de los espacios de flujos (personas, comunicaciones y bienes) de dominio público. Se construye tanto de manera física por medio de la integración y conectividad de sus partes, como de forma simbólica por las interacciones sociales que se producen en él. Por su naturaleza, es el lugar donde se expresa lo colectivo, reflejando la diversidad de

población y el tipo de funcionamiento de una sociedad. Por tanto, es de dominio público, donde se reconoce el derecho a circular libremente, a la accesibilidad del espacio público y a tener una ciudad habitable: el derecho a la ciudad.

**Movilidad sostenible:** el concepto de movilidad sostenible tiene un enfoque que se entiende como un cambio de paradigma en la planeación y entendimiento de los sistemas de transporte. Es decir, una transición del concepto de transporte al de movilidad. La movilidad sostenible prioriza a la persona y considera todos los modos de transporte para satisfacer las necesidades de movilización. Busca que los individuos satisfagan las necesidades de acceso a sitios y actividades en completa seguridad, de manera consistente con la salud humana y con la de los ecosistemas.

**Movilidad activa:** uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse de un lugar a otro, además de la movilidad peatonal; por ejemplo, patinetas, bicicletas, sillas de rueda o patines.

**Obra nueva de acera:** aquella que se construye en un terreno donde no existen elementos o infraestructuras previas, o no cumple con parámetros mínimos de accesibilidad, tales como pendientes, anchos o no permite continuidad fluida por elementos transitorios como gradas o diferencia de niveles. También se considera obra nueva cuando el deterioro de la estructura de la acera, supera en más de un 40% del área total en el frente a la propiedad.

**Peatón:** persona que se moviliza a pie. Dentro de esta categoría se incluyen, de acuerdo con el constitucional principio de igualdad, a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sea que utilizan sillas de ruedas u otros dispositivos que no permiten alcanzar velocidades mayores a 10 km/h para su movilidad.

**Prioridad peatonal:** se refiere a la prioridad en el uso de las vías públicas y en la planificación de la movilidad, en concordancia con la jerarquía de movilidad sostenible, por medio de la promoción de modos más sostenibles y seguros de movilización, establecen la movilidad peatonal como el modo prioritario debido a su eficiencia en el uso de recursos y su función social.

**Paso peatonal:** espacio acondicionado, a nivel o desnivel de la vía pública, 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 una calle pública. Se deberá reducir la velocidad de los distintos modos de transporte para mejorar la seguridad de los pasos peatonales. Se estimula a los peatones utilizar estas zonas para cruzar las calles; sin embargo, no serán sancionados por la no utilización.

**Vía pública:** Espacio por donde circulan las personas, independientemente de su modo de transporte. Es de dominio público, y el Estado regula su funcionamiento.

Entre sus funciones se encuentran brindar accesibilidad de manera segura a oportunidades de ocio, económicas, educativas y laborales, así como habilitar actividades de socialización y disfrute de dichos espacios.

## GESTIÓN DE LA CALIDAD

ARTÍCULO 6- En el trazado o diseño del trayecto de toda obra nueva o de mejoramiento de la red vial, deberá analizarse, mediante estudio técnico, la viabilidad de incorporar las intervenciones necesarias para la movilidad peatonal. Cuando los estudios así lo determinen, el MOPT deberá incorporarlas en la ejecución de los proyectos. En el caso de las corporaciones municipales podrá definirlas vía reglamento municipal, a falta de reglamentos municipales se adopta normativa técnica nacional definida por el ente rector.

ARTÍCULO 7- Los desarrolladores inmobiliarios deben entregar los proyectos finales con las obras de movilidad peatonal internas y externas que sean necesarias, de conformidad con los reglamentos o requerimientos que al respecto emitan las municipalidades. Las municipalidades no otorgarán permisos constructivos si los proyectos sometidos a su conocimiento omiten la inclusión de esas obras.

## COMPETENCIAS

ARTÍCULO 8- Las municipalidades podrán incorporar en el plan de priorización quinquenal el mantenimiento de la red vial cantonal; y en sus planes anuales operativos, las propuestas técnicas, debidamente fundamentadas, que mejoren las condiciones de seguridad vial para los peatones. En materia de vialidad peatonal, este plan deberán incorporar las variables técnicas que permitan conectar los flujos peatonales con las principales obras de infraestructura de servicios públicos. Las municipalidades debe adoptar estas disposiciones en los reglamentos correspondientes.

En el caso de que no se incorpore dentro del plan quinquenal, las municipalidades deberán adoptar estas disposiciones en los reglamentos correspondientes.

En todo caso la municipalidad deberá tener certeza del origen presupuestario para desarrollar la estrategia del plan de acción por el que opte ejecutar.

ARTÍCULO 9- El Estado y las corporaciones municipales se arrogan la facultad de definir los criterios de priorización, considerando inicialmente nodos institucionales, centros educativos y de atención primaria.

ARTÍCULO 10- Las entidades públicas y privadas que realicen obras o colocación de cualquier tipo de mobiliario urbano en zonas destinadas a la movilidad peatonal, tanto en vías nacionales como en cantonales, previo a cualquier intervención deberán contar con la aprobación de la respectiva

corporación municipal, que establecerá los criterios de diseño, de acuerdo con sus requerimientos y necesidades.

ARTÍCULO 11- Las municipalidades se encuentran facultadas para colocar en las aceras, cualquier dispositivo necesario para garantizar la seguridad de los ciudadanos y proteger la infraestructura pública, siempre y cuando no se afecte el libre tránsito.

ARTÍCULO 12- Es responsabilidad de todo ciudadano de velar por el cuido y resguardo de la infraestructura pública de las aceras.

## FINANCIAMIENTO, TASAS Y MULTAS

ARTÍCULO 13- Modifícase el artículo 83, Ley N.º 7794 del Código Municipal, para que el texto indique lo siguiente:

Artículo 83- Por los servicios que preste, la municipalidad cobrará tasas y precios, que se fijarán tomando en consideración su costo más un diez por ciento (10%) de utilidad para desarrollarlos. Una vez fijados, entrarán en vigencia treinta días después de su publicación en el diario oficial La Gaceta. Los usuarios deberán pagar por los servicios de alumbrado público, limpieza de vías públicas, recolección separada, transporte, valorización, tratamiento y disposición final adecuada de los residuos ordinarios, mantenimiento de parques y zonas verdes, servicio de policía municipal, construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras y cualquier otro servicio municipal urbano o no urbano que se establezcan por ley, en el tanto se presten, aunque ellos no demuestren interés en tales servicios. En el caso específico de residuos ordinarios, se autoriza a las municipalidades a establecer el modelo tarifario que mejor se ajuste a la realidad de su cantón, siempre que este incluya los costos, así como las inversiones futuras necesarias para lograr una gestión integral de residuos en el municipio y cumplir las obligaciones establecidas en la Ley para la Gestión Integral de Residuos, más un diez por ciento (10%) de utilidad para su desarrollo.

Se faculta a las municipalidades para establecer sistemas de tarifas diferenciadas, recargos u otros mecanismos de incentivos y sanciones, con el fin de promover que las personas usuarias separen, clasifiquen y entreguen adecuadamente sus residuos ordinarios, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley para la Gestión Integral de Residuos. Además, se cobrarán tasas por los servicios y el mantenimiento de parques, zonas verdes y sus respectivos servicios y mantenimiento, construcción y rehabilitación de aceras. El cálculo anual deberá considerar el costo efectivo invertido más el costo de la seguridad que desarrolle la municipal en dicha área y que permita el disfrute efectivo. Dicho monto se incrementará en un diez por ciento (10%) de utilidad para su desarrollo; tal suma se cobrará proporcionalmente entre los contribuyentes del distrito, según el valor de la propiedad. La municipalidad calculará cada tasa en forma anual y las cobrará en tractos trimestrales sobre saldo vencido. La municipalidad queda

autorizada para emanar el reglamento correspondiente, que norme de qué forma se procederá para organizar y cobrar cada tasa.

En el caso de mantenimiento y rehabilitación de las aceras, el cálculo anual deberá considerar el costo efectivo invertido; la municipalidad cobrará tasas que se fijarán tomando en consideración su costo más un diez por ciento (10%) de utilidad para desarrollarlos, tal suma se cobrará proporcionalmente entre los contribuyentes del distrito, según el valor de la propiedad.

La municipalidad podrá ejercer la modalidad de vigilancia electrónica dentro de su territorio, el cual podrá organizar según los requerimientos del cantón. Para ello, debe procurarse el uso de tecnologías compatibles que permitan lograr, entre los cuerpos policiales, la mayor coordinación en la prevención, investigación y el combate de la criminalidad. Serán de interés público los videos, las señales, los audios y cualquiera otra información captada por los sistemas de vigilancia electrónica, por lo que deberán ser puestos a disposición de las autoridades competentes, para los efectos investigativos y probatorios pertinentes, en caso de requerirse.

La municipalidad podrá disponer, como capital de trabajo para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal, los fondos referidos en el artículo 5 inciso b) de la Ley N.º 8114 si se definió incorporar la planificación de la Ley N.° 9329 dentro del plan quinquenal, o el 5% de los recursos provenientes del impuesto de bienes inmuebles, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un 1% anual hasta llegar a un mínimo de un 1% de forma permanente.

ARTÍCULO 14- Agrégase al Ley N.° 7794 del Código Municipal el artículo 83 bis, para que el texto indique lo siguiente:

Las municipalidades y el Estado en el marco de sus funciones, quedan facultados para realizar las obras de construcción y mantenimiento de acera de forma directa, con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad de todos los ciudadanos, sin que medie comunicación previa al propietario.

El costo efectivo de estas obras se trasladará al propietario o poseedor por cualquier título de bienes inmuebles de acuerdo con el reglamento de cada institución. Se autoriza a las municipalidades y al Ministerio de Obras Públicas y Transportes establecer mecanismos de facilidades de pago respecto del cobro efectivo o financiamiento de las obras nuevas.

ARTÍCULO 15- El Estado y las corporaciones municipales construirán las aceras y vías peatonales de acuerdo con los principios de integridad y accesibilidad, en busca del bien común, todo aquel bien inmueble, que en su acceso se vea comprometido por estas obras, el propietario o poseedor por cualquier título deberá realizar las modificaciones necesarias por su cuenta, para habilitar la salida a la vía pública de su bien inmueble.

ARTÍCULO 16- Por cualquier alteración o modificación de las aceras o vías peatonales en cuanto a geometría, anchos, niveles, acabados y materiales, sin previa autorización, se impondrá una sanción de medio salario base al propietario o poseedor por cualquier título de bienes inmuebles. La municipalidad podrá ejecutar las obras de reparación o sustitución de forma directa, sin que medie comunicación alguna, de forma tal que el servicio no se vea afectado y el costo efectivo de las obras será incluido en la facturación de los tributos municipales.

ARTÍCULO 17- Las corporaciones municipales y el Estado podrán eliminar cualquier obstáculo existente en las aceras o vías peatonales que dificulte o interrumpan de alguna forma la movilidad peatonal, podrá ejecutar las obras de reparación o sustitución de forma directa, de forma tal que el servicio no se vea afectado y el costo efectivo de las obras será incluido en la facturación de los tributos municipales del propietario o poseedor por cualquier título de bienes inmuebles.

ARTÍCULO 18- Al infractor reincidente del artículo 16 de esta ley será castigado con la multa establecida en dicho artículo, más un cincuenta por ciento de la misma.

ARTÍCULO 19- Las corporaciones municipales cuando realicen obras de mantenimiento, y la misma pase a ser obra nueva de construcción de acera por el tamaño de intervención, podrá realizar el cobro definido en el artículo 15, aun cuando estas sean rutas nacionales.

## REFORMAS A OTRAS LEYES

ARTÍCULO 20- Derógase el inciso d) del artículo 84 del Código Municipal, Ley N.º 7794 y se corra la numeración.

ARTÍCULO 21- Derógase el inciso d) del artículo 85 del Código Municipal, Ley N.º 7794 y se corra la numeración.

ARTÍCULO 22- Refórmase el artículo 2 de la Ley de Caminos N.º 5060, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 2- Son propiedad del Estado todos los terrenos ocupados por carreteras y caminos públicos existentes o que se construyan en el futuro, con excepción de la red vial cantonal, que está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

ARTÍCULO 23- Modifícanse los siguientes párrafos del artículo 84 del Código Municipal, Ley N.º 7794, para que se lea:

Cuando se trate de las omisiones incluidas en el párrafo trasanterior de este artículo y la municipalidad haya conocido por cualquier medio la situación de peligro, la municipalidad suplirá la inacción del propietario, sin que medie comunicación previa al propietario y sin perjuicio de cobrar el precio indicado en el párrafo anterior. Si la municipalidad no la suple y por la omisión se causa daño a la salud, la integridad física o el patrimonio de terceros, el funcionario municipal omiso será responsable, solidariamente con el propietario o poseedor del inmueble, por los daños y perjuicios causados.

En todo caso y de manera excepcional, se autoriza a la municipalidad para eximir del cobro por concepto de construcción de obra nueva de las aceras cuando se demuestre, mediante un estudio socioeconómico del sector social del gobierno, que los propietarios o poseedores por cualquier título carecen de recursos económicos suficientes.

TRANSITORIO I- Las municipalidades tendrán seis meses a partir de la aprobación de la presente ley para reglamentar lo correspondiente. Esta ley regirá una vez cumplido el plazo indicado.

TRANSITORIO II- Las municipalidades tendrán un plazo de veinticuatro meses para elaborar e introducir y aprobar los planes cantonales de movilidad sostenible en sus cantones. Esta ley regirá una vez cumplido el plazo indicado.

TRANSITORIO III- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá un plazo de dieciocho meses para elaborar un plan nacional de movilidad peatonal.

TRANSITORIO IV- Una vez publicada esta ley las municipalidades tendrán un plazo de dos meses para socializar y dar a conocer los términos y alcances de la presente ley, una vez transcurridos estos dos meses se da por notificado las infracciones a esta ley a la población en general.

Rige a partir de su publicación.

Paola Alexandra Valladares Rosado

Ana Karine Niño Gutiérrez

Ana Lucía Delgado Orozco

Luis Fernando Chacón Monge

Franggi Nicolás Solano

Jorge Luis Fonseca Fonseca

Aida María Montiel Héctor

Wagner Alberto Jiménez Zúñiga

Yorleni León Marchena

Silvia Vanessa Hernández Sánchez

Daniel Isaac Ulate Valenciano

Roberto Hernán Thompson Chacón

Luis Antonio Aiza Campos

Gustavo Alonso Viales Villegas

María José Corrales Chacón

Carlos Ricardo Benavides Jiménez

Zoila Rosa Volio Pacheco

David Hubert Gourzong Cerdas

**Diputadas y diputados**

3 de abril de 2019.

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos en el Departamento de Servicios Parlamentarios.