ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN ESPECIAL QUE SE ENCARGARA DE ANALIZAR, ESTUDIAR, PROPONER Y DICTAMINAR LAS REFORMAS LEGALES CON RESPECTO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAÍS, Exp 20993

LEY DE MOVILIDAD PEATONAL

EXPEDIENTE No. 21.318

DICTAMEN UNÁNIME AFIRMATIVO

Martes 11 de febrero de 2020

SEGUNDA LEGISLATURA

(Del 1º de mayo del 2019 al 30 de abril del 2020)

SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS

(Del 1º de septiembre al 30 de noviembre de 2019)

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS II

DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

Dictamen Unánime Afirmativo

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los (as) suscritos (as) diputados (as) integrantes de la Comisión Especial que se Encarga de Analizar, Estudiar, Proponer, y Dictaminar las Reformas Legales con Respecto al Desarrollo de la Infraestructura del País, rendimos DICTAMEN UNÁNIME AFIRMATIVO al proyecto de ley de “LEY DE MOVILIDAD PEATONAL” Expediente Nº 21.318, iniciativa de la diputada Paola Valladares Rosado y otros Diputados y Diputadas, que fue publicado mediante La Gaceta Nº 94, Alcance N° 112 del 22 de mayo del 2019. Lo anterior con fundamento en las siguientes consideraciones:

1-OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto señala como objeto de la ley establecer las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, priorizando la movilidad de las personas de forma segura, ágil accesible e inclusiva, entre los fines de la ley se señala garantizar el derecho fundamental a una movilidad inclusiva, atribuir al Estado y las municipalidades la construcción y mantenimiento de aceras.

El proyecto establece varias definiciones y los principios que regulan la movilidad peatonal, además declara de interés público la movilidad peatonal integral e inclusiva y señala las instituciones que estarán a cargo de la promoción y divulgación de esa declaratoria.

Se establece que en el diseño de toda obra nueva o de mejoramiento vial, se deberá analizar mediante estudios técnicos la viabilidad de incorporar intervenciones necesarias para la movilidad peatonal, de igual forma, los desarrolladores inmobiliarios deberán entregar proyectos con las obras de movilidad peatonal internas y externas, de lo contrario, las municipalidades no otorgarán los permisos constructivos.

Se reforma y adiciona el Código Municipal para incluir dentro de los servicios que cobra la municipalidad la construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras y se elimina la obligación de las personas físicas y jurídicas de construir aceras frente a sus propiedades. Asimismo, se señala que la Municipalidad podrá disponer para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal, de los recursos a los que se refiere el artículo 5 inciso b) de la Ley 8114 y los recursos de la Ley No 9329.

1. SOBRE EL FONDO

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

En síntesis, se trata de una propuesta vanguardista que trasciende a la finalidad de convertirse en el instrumento que coadyuve al peatón a tener los espacios estructurales adecuados para poder transitar.

2. DE LA VOTACIÓN POR EL FONDO EN COMISIÓN

En la sesión extraordinaria N° 13 del martes 11 de febrero del 2020, de la Comisión Especial que se Encarga de Analizar, Estudiar, Proponer, y Dictaminar las Reformas Legales con Respecto al Desarrollo de la Infraestructura del País, por votación unánime se aprobó por el fondo el proyecto 21.318, “LEY DE MOBILIDAD PEATONAL.”

3. RECOMENDACIÓN FINAL

De conformidad con las argumentaciones expuestas, rendimos el presente DICTAMEN UNÁNIME AFIRMATIVO, sobre el proyecto de ley: LEY DE MOBILIDAD PEATONAL, Expediente Nº 21.318, y solicitamos al Plenario Legislativo su aprobación.

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 con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza 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 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 la red vial nacional.
c) Trasladar a las corporaciones municipales, con carácter exclusivo, la gestión de las aceras en la red vial cantonal; lo que incluye la construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación de este espacio.
d) Trasladar el mantenimiento de las aceras posterior a su construcción, en la red vial nacional 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 público

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), del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (Conapdis), Ministerio de Salud, Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

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.

Nodos institucionales: Espacios de alta convergencia y afluencia de personas en distintos modos de movilización, como en sitios de interés público e instituciones del Estado tales como educativas, financieras, de salud, de comercio, de servicios, entre otras.

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.

GESTIÓN DE LA CALIDAD

ARTÍCULO 6- En el trazado o diseño del trayecto de toda obra nueva o de mejoramiento de la red vial, se deberá incorporar la infraestructura que garantice la movilidad peatonal segura e inclusiva. El MOPT deberá incorporar el trazado y diseño del trayecto peatonal en la ejecución de todos sus proyectos. En el caso de las corporaciones municipales se podrá definir la infraestructura peatonal vía reglamento municipal. A falta de reglamentos municipales e institucionales se adopta normativa técnica nacional definida por el ente Nacional de Normalización en esta materia.

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 deberán 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 deberá incorporar las variables técnicas que permitan conectar los flujos peatonales con las principales obras de infraestructura de servicios públicos. Las municipalidades deben 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.

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.

ARTÍCULO 10- Las entidades públicas y privadas que realicen obras o colocación de cualquier tipo de mobiliario 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. El mobiliario a colocar deberá respetar el ancho mínimo de circulación peatonal libre de obstáculos, definido por el Ente Nacional de Normalización. Las corporaciones municipales podrán definir sus propios anchos mínimos de circulación peatonal libres de obstáculos en sus reglamentos, sin disminuir el establecido por esta ley. A falta de reglamentos municipales e institucionales se adopta normativa técnica nacional definida por el Ente Nacional de Normalización.

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 se respete el ancho mínimo de circulación peatonal libre de obstáculos definido por ley.

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- Modifíquese 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 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, 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. El cálculo anual deberá considerar el costo efectivo invertido más el costo de la seguridad que desarrolle la municipalidad 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 los servicios 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 el 5% de los recursos provenientes de la Ley de impuesto sobre bienes inmuebles No 7509, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un 1% anual hasta llegar a un mínimo de un 1% de forma permanente, o podrá disponer de los fondos indicados en el artículo 5 inciso b) de la Ley N. 8114 y Ley N. 9329 e incorporarlos dentro de la planificación anual y dentro del plan quinquenal.

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 labores de construcción de obra nueva 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 nuevas 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".

El Estado y las corporaciones municipales podrán establecer convenios para la recuperación del costo de obra nueva realizada por el Estado en las rutas nacionales.

ARTÍCULO 15- El Estado y las Corporaciones Municipales construirán las aceras y vías peatonales de acuerdo con los principios establecidos en esta norma y en busca del bien común. El propietario o poseedor por cualquier título de bien inmueble cuyo acceso se vea comprometido por estas obras deberá realizar las modificaciones necesarias por su cuenta para habilitar el acceso a la vía pública desde su bien inmueble sin realizar modificación alguna a la acera.

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 equivalente de medio salario base mensual, del auxiliar 1 definido en el artículo 2 de la ley N. 7337, al propietario o poseedor por cualquier título del bien inmueble involucrado. 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.

Posterior a la ejecución de las obras de reparación o sustitución, se le notificará al propietario registral el costo efectivo de las obras. La sanción y el costo efectivo de las obras será incluido en la facturación de los tributos municipales.

En los casos en que no se pueda notificar al propietario en los medios señalados a la corporación municipal, se aplicará en forma supletoria lo dispuesto por la Ley N° 8667, denominada Ley de Notificaciones Judiciales publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°20 del 29 de enero del 2009.

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, podrán 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- Cuando las corporaciones municipales realicen obras de mantenimiento y por el grado de deterioro estimen necesaria la construcción de una nueva acera, podrán realizar el cobro definido en el artículo 13 aun cuando se trate de rutas nacionales.

REFORMAS A OTRAS LEYES

ARTÍCULO 20- Modifíquese el artículo 84 del Código Municipal para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 84.-De conformidad con el plan regulador municipal, las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras, por cualquier título, de bienes inmuebles, deberán cumplir las siguientes obligaciones:

a) Limpiar la vegetación de sus predios ubicados a orillas de las vías públicas y recortar la que perjudique o dificulte el paso de las personas.

b) Cercar y limpiar tanto los lotes donde no haya construcciones y como aquellos con viviendas deshabitadas o en estado de demolición.

c) Separar, recolectar o acumular, para el transporte y la disposición final, los desechos sólidos provenientes de las actividades personales, familiares, públicas o comunales, o provenientes de operaciones agrícolas, ganaderas, industriales, comerciales y turísticas, solo mediante los sistemas de disposición final aprobados por la Dirección de Protección al Ambiente Humano del Ministerio de Salud.

d) Contar con un sistema de separación, recolección, acumulación y disposición final de desechos sólidos, aprobado por la Dirección de Protección al Ambiente Humano del Ministerio de Salud, en las empresas agrícolas, ganaderas, industriales, comerciales y turísticas, cuando el servicio público de disposición de desechos sólidos es insuficiente o inexistente, o si por la naturaleza o el volumen de desechos, este no es aceptable sanitariamente.

e) Cuando por urgencia o imposibilidad de espacio físico deben de colocarse materiales de construcción en las aceras, deberá utilizarse equipos adecuados de depósito. La municipalidad podrá adquirirlos para arrendarlos a los munícipes.

f) Instalar bajantes y canoas para recoger las aguas pluviales de las edificaciones, cuyas paredes externas colinden inmediatamente con la vía pública.

g) Ejecutar las obras de conservación de las fachadas de casas o edificios visibles desde la vía pública cuando, por motivos de interés turístico, arqueológico o histórico, el municipio lo exija.

h) Garantizar adecuadamente la seguridad, la limpieza y el mantenimiento de propiedades, cuando se afecten las vías o propiedades públicas o a terceros relacionados con ellas.

Cuando en un lote exista una edificación inhabitable que arriesgue la vida, el patrimonio o la integridad física de terceros, o cuyo estado de abandono favorezca la comisión de actos delictivos, la municipalidad podrá formular la denuncia correspondiente ante las autoridades de salud y colaborar con ellas en el cumplimiento de la Ley General de Salud.

Salvo lo ordenado en la Ley General de Salud, cuando los munícipes incumplan las obligaciones anteriores o cuando la inexistencia o mal estado de la acera ponga en peligro la seguridad e integridad o se limite la accesibilidad de los peatones, la municipalidad está facultada para suplir la omisión de esos deberes, realizando de forma directa las obras o prestando los servicios correspondientes. Por los trabajos ejecutados, la municipalidad cobrará al propietario o poseedor del inmueble el costo efectivo del servicio o la obra. El munícipe deberá 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 o el servicio, sin perjuicio del cobro de los intereses moratorios.

Con base en un estudio técnico previo, el Concejo Municipal fijará los precios mediante acuerdo emanado de su seno, el cual deberá publicarse en La Gaceta para entrar en vigencia. Las municipalidades revisarán y actualizarán anualmente estos precios y serán publicados por reglamento.

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 está obligada a suplir la inacción del propietario, previa prevención al munícipe conforme al debido proceso y sin perjuicio de cobrar el precio indicado en el párrafo anterior.

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 que practique la corporación municipal, que los propietarios o poseedores por cualquier título carecen de recursos económicos suficientes.

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

ARTÍCULO 22- Refórmese 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.

ARTICULO 23- Reformese el inciso b) del artículo No. 110 de la Ley No. 9078, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 110.- Estacionamiento. Todo vehículo estacionado deberá mantener activado el freno de emergencia. Además, los vehículos de carga de más de dos toneladas deben calzarse con las cuñas reglamentarias. En zonas urbanas, las llantas del vehículo deben quedar a una distancia no mayor de treinta centímetros (30cm) del borde de la acera”.

“Se prohíbe estacionar un vehículo en las siguientes condiciones:

[…]

b) En las calzadas o en las aceras, boulevares, parques, zonas verdes y en cualquier zona habilitada para la movilidad peatonal de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad de los demás.

TRANSITORIO I- Las municipalidades tendrán doce meses a partir de la publicación de la presente ley para reglamentar lo correspondiente.

TRANSITORIO II- Las municipalidades tendrán un plazo de entre dieciocho y veinticuatro meses para elaborar, introducir y aprobar los planes cantonales de movilidad sostenible en sus cantones.

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.

TRANSITORIO V- Las definiciones de esta ley modifican todas las anteriores que se le opongan, o que la contradigan, por virtud del principio de especialidad de esta ley.

Rige a partir de su publicación.

DADO EN SESIÓN DE LA COMISIÓN ESPECIAL QUE SE ENCARGARA DE ANALIZAR, ESTUDIAR, PROPONER Y DICTAMINAR LAS REFORMAS LEGALES CON RESPECTO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAÍS, San José, a los once días del mes de febrero de dos mil veinte.

Paola Valladares Rosado Carmen Irene Chan Mora

Marulin Azofeifa Trejos Luis Ramón Carranza Cascante

Luis Fernando Chacon Monge Dragos Dolanescu Valenciano

David Gourzong Cerdas Maria Vita Monge Granados

Walter Muñoz Cespedes

Diputadas y diputados