DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IIN -080-2019

INFOMRE DE: PROYECTO DE LEY

“LEY DE MOVILIDAD PEATONAL”

EXPEDIENTE N° 21.318

INFORME INTEGRADO

ELABORADO POR:

JORGE BOGARÍN NAVARRO
RUTH RAMÍREZ CORELLA
ASESORES PARLAMENTARIOS

SUPERVISADO POR:

GEORGINA GARCÍA ROJAS

GASTÓN VARGAS ROJAS

AUTORIZACIÓN FINAL

FERNANDO CAMPOS MARTINEZ

DIRECTOR

30 DE SETIEMBRE DE 2019

ASAMBLEA LEGISLATIVA
de la República de Costa Rica

TABLA DE CONTENIDO

I.- RESUMEN DEL PROYECTO DE LEY 3

II.- CONSIDERACIONES SOCIO-AMBIENTALES 4

1.- IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO 4
2.- REGULACIONES PARA EL ADECUADO DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE ACERAS 5
3.- DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE ACERAS EN LAS MUNICIPALIDADES 6
4.- DISTRIBUCIÓN DE LOS FONDOS POR MUNICIPALIDADES 7

III.- ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTICULADO 9

ARTÍCULO 1 9
ARTÍCULO 2 10
ARTÍCULO 3 12
ARTÍCULO 4 14
ARTÍCULO 5 15
ARTÍCULO 6 15
ARTÍCULO 7 15
ARTÍCULOS 8 16
ARTICULO 9 18
ARTÍCULO 10 19
ARTÍCULOS 11 Y 12 19
ARTÍCULO 13 19
ARTÍCULO 14 20
ARTÍCULO 15 20
ARTÍCULO 16 21
ARTÍCULO 17 21
ARTÍCULO 18 22
ARTÍCULO 19 22
ARTÍCULO 20 22
ARTÍCULO 21 23
ARTÍCULO 22 23

TRANSITORIOS: 25

TRANSITORIO I- 25
TRANSITORIO II- 25
TRANSITORIO IV 26

IV. ASPECTOS DE TECNICA LEGISLATIVA 26

V. ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO 26

VOTACIÓN 26
DELEGACIÓN 26
CONSULTAS 27
Obligatorias: 27
Facultativas 27
NORMATIVA: 27

AL-DEST- IIN -080-2019

INFORME INTEGRADO[1]

"LEY DE MOVILIDAD PEATONAL"

EXPEDIENTE N° 21318

I.- RESUMEN DEL PROYECTO DE LEY

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 N.º 9329.

[1] Informe elaborado por los Licenciados Ruth Ramírez Corella MLA y Jorge Bogarín Navarro, Asesores Parlamentarios. Supervisado por MSc. Georgina García Rojas y MSc. Gastón Vargas Rojas, Jefes de Áre., Revisión y aprobación final a cargo de la Lic. Fernando Campos Martínez, Director a.i. del Departamento de Servicios Técnicos.

II.- CONSIDERACIONES SOCIO-AMBIENTALES

1.- Importancia del espacio público

De acuerdo con el análisis de Lanamme/UCR (2018) en Costa Rica, la deficiencia en la calidad de las aceras es un problema que se evidencia en cada uno de los 82 cantones que lo componen. Aceras en mal estado, con obstáculos, estrechas o inclusive la inexistencia de las mismas provoca que las personas tengan que utilizar, en muchos casos, los carriles de circulación destinados a los vehículos motorizados en las carreteras y caminos para su movilización.2

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2016), el 48 % de las muertes en accidentes de tránsito alrededor del mundo corresponde a adultos jóvenes con edades entre los 15 y 44 años. Por otro lado, se estima que aproximadamente 275 000 peatones fallecen al año a nivel mundial, producto de accidentes de tránsito (OMS, 2015).

De acuerdo con las estadísticas del Consejo de Seguridad Vial (2017) durante los últimos tres años habían fallecido 170 peatones en Costa Rica en el sitio de la colisión. Este panorama nacional ocasiona no solo pérdidas individuales sino también pérdidas económicas para la sociedad y para todos los ciudadanos costarricenses debido a los altos costos que conllevan los tratamientos médicos, además de una reducción de la fuerza laboral y productiva del país.

Aunado al deficiente estado de las aceras a nivel nacional, el aumento de accidentes de tránsito y la inseguridad peatonal, los municipios carecen de un sistema de gestión de activos públicos relacionados con la infraestructura peatonal del país que incluya una evaluación de las aceras y priorización de las intervenciones necesarias
para poder brindarle al peatón y a la sociedad mejores condiciones de infraestructura peatonal; lo anterior motiva la generación de una herramienta que permita determinar las condiciones de la infraestructura vial peatonal por medio de criterios de evaluación.

Los sistemas de infraestructura vial son las arterias de una ciudad puesto que permiten que se desarrolle una comunidad, que las personas vivan en ella, que se construyan edificaciones, que existan opciones de trabajo y que haya interacción; además de permitir que se unan los espacios públicos.

El espacio público produce beneficios sociales, económicos y físicos de trascendencia. La Guía para el diseño y la constitución del espacio público en Costa Rica expone que una vía pública con calidad espacial puede generar

[2] Lanamme/UCR (2018) Vega, Vanesa; Hernández, Henry. Metodología para evaluación de aceras como parte de la gestión de activos urbanos en Costa Rica. Programa Infraestructura del Transporte, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, PITRA – Lanamme UCR.

beneficios tales como integración ciudadana a través de un sentimiento de unidad, identidad e igualdad de derechos, así como fluidez en las comunicaciones.

Es a raíz de la interacción que se da entre la infraestructura, espacio público y sus ciudadanos, que se da la relevancia de proveer espacios seguros y accesibles a los peatones.

En relación con los modos de transporte utilizados para los viajes de salida y de regreso en el Gran Área Metropolitana (GAM), se destaca que el 24,2 % de los viajes de salida fueron realizados caminando y 19,0 % de los viajeros caminaban de regreso a su hogar; quedando en manifiesto que el caminar a sus diversas actividades es el segundo modo de transporte más utilizado en la GAM.

Una adecuada infraestructura dirigida a los peatones, resulta ser una opción viable dentro del modo de viaje de personas que se trasladan caminando y las aceras son un elemento indispensable en los sistemas de transporte sostenibles.

Además, una red de infraestructura peatonal fomenta la actividad física ya que promueve un estilo de vida saludable, se mejora la condición física de los habitantes de la zona, la movilidad sostenible ayuda a reducir la emisión de gases contaminantes y congestionamiento vehicular al disminuir el uso de los vehículos motorizados; pero principalmente permite la disminución de accidentes y fatalidades de los peatones.

La gestión de la infraestructura peatonal por parte de los gobiernos locales o instituciones que las administran debe contar con herramientas asequibles que garanticen un correcto mantenimiento y condiciones accesibles para la población. A partir de lo anterior, se propone una metodología para evaluación de aceras como parte de la gestión de activos urbanos en el país.

2.- Regulaciones para el adecuado diseño y construcción de Aceras

Las características físicas y de diseño para la construcción de aceras se encuentran estipuladas en el marco legal costarricense a través de:

-Reglamento a la Ley 7600,
-Reglamento de Construcciones,
-Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamiento y Urbanizaciones,
-Código Municipal,
-Reglamentos específicos de las municipalidades y el
-Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR-2010.

Algunas otras referencias para el adecuado diseño y construcción son las Normas Técnicas de Costa Rica y las guías emitidas por el Instituto Costarricense del Cemento y del Concreto.

3.- Diagnóstico de la gestión de aceras en las municipalidades

A efectos de contar con un diagnóstico sobre la gestión que realizan los gobiernos locales de las aceras, se muestran los principales datos arrojados por la encuesta aplicada a 15 municipalidades por el Lanamme/UCR (2018) para su estudio sobre una metodología para "Evaluación de aceras como parte de la gestión de activos urbanos en Costa Rica"[3].

De acuerdo con los datos recopilados por Lanamme/UCR (2018), siete de quince (47%) municipalidades consideran las aceras como parte de los activos municipales; sin embargo, otras siete municipalidades concuerdan que este tipo de activo no se incluye como un activo municipal ni vial, ya que estos son responsabilidad de los propietarios. Únicamente la municipalidad de Santa Bárbara de Heredia clasifica las aceras como otro tipo de activos (6%).

El 80 % de las municipalidades encuestadas respondieron que cuentan con un sistema de gestión de activos de transporte. La mayoría indican que gestionan otros activos municipales, estos son calles, caminos, cordones de caño, aceras, sistema de aguas pluviales; en otras palabras, los componentes del derecho de vía y otros como inmobiliario (terrenos, edificios municipales, parques) y mobiliario.

Para el caso de las aceras es notoria la falta de uso de recursos y en especial recursos tecnológicos para ayudar al seguimiento del estado de las aceras. Nueve de las 15 municipalidades (60%) mencionaron que no utilizan ningún tipo de recurso; tres de las 15 encuestadas (20%) le dan seguimiento por medio de la ubicación de las aceras en su cantón; otras tres de 15 utilizan sistemas cartográficos georreferenciados (ArcGis); y solamente cuatro municipalidades (27%) utilizan recursos de modelos de deterioro, edad de las aceras, volumen de tránsito de peatones y fotografías aéreas o satelitales. (Lanamme/UCR ;2018)

Ninguna de las municipalidades encuestadas utiliza la fecha de la última inspección ni la vida útil de las aceras. Cabe resaltar que todas las municipalidades que mencionaron haber utilizado este tipo de recursos, lo hacían ocasionalmente, solo cuando eran necesarios, pero únicamente se les da

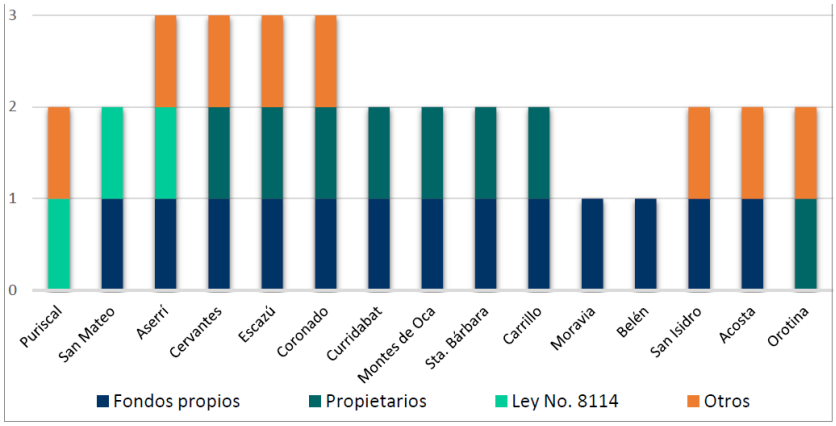
[3] Se seleccionaron 15 municipalidades por medio del Índice de Gestión Municipal, por sus siglas IGM, que la Contraloría General de la República (CGR, 2016) utiliza para calificar anualmente la gestión municipal de los 81 cantones del país. Fueron seleccionadas de forma aleatoria al menos tres municipalidades por cada una de las cuatro categorías saber: Curridabat, Moravia, San Isidro de Heredia, Montes de Oca, Concejo de Distrito de Cervantes de Alvarado, Orotina, Puriscal, Acosta, Aserrí, Coronado, Escazú, Carillo, Belén, Santa Bárbara de Heredia y San Mateo.

seguimiento si se interpone una queja en específico y no como un procedimiento de rutina.

Las metodologías para la elaboración del presupuesto anual de proyectos de aceras, ya sean de conservación, operación y mantenimiento, son principalmente por decisiones del alcalde, disposiciones propias de la municipalidad y quejas interpuestas por los usuarios.

Es evidente que los fondos asignados para este tipo de proyectos actualmente no se manejan de una manera proactiva, por el contrario, se manejan de manera reactiva, puesto que hasta que algún habitante presente una queja o recurso legal ante la municipalidad se da una respuesta. De igual manera, los encuestados mencionaron que no existe un registro priorizado de las aceras a las que les deben dar mantenimiento, principalmente, por la falta de planificación e inventario. (Lanamme/UCR ;2018)

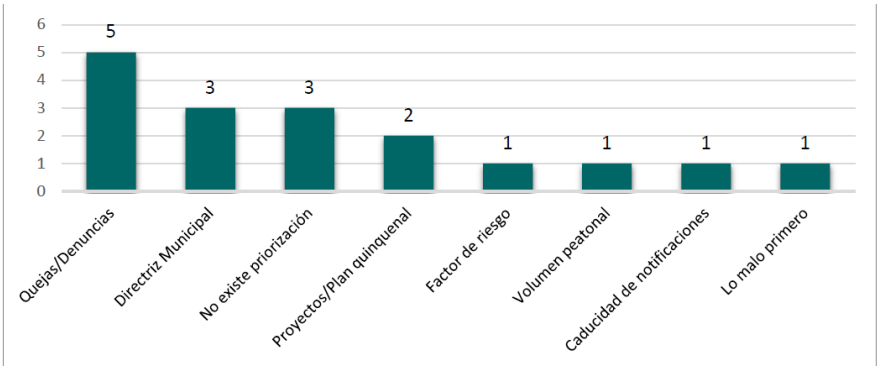
4.- Distribución de los fondos por municipalidades



Fuente: Lanamme/UCR

Como se observa en la Figura anterior se detalla la distribución de los fondos por cada una de las municipalidades encuestadas. Predominan las municipalidades que utilizan dos tipos de fondos para realizar las obras: los fondos propios y los fondos que recolectan al cobrarle a los propietarios por las obras realizadas. (Lanamme/UCR ;2018)

Razones municipales para intervenir en la construcción o mantenimiento de aceras



Fuente: Lanamme/UCR 2018

De acuerdo con la Figura anterior, se ilustra cómo en las municipalidades, en general, la razón de mantenimiento para las aceras se da mayoritariamente por atención de quejas. Es claro que no las están incluyendo como parte de su patrimonio y por lo tanto no consideran relevante intervenir en los procesos de construcción y mantenimiento. (Lanamme/UCR ;2018)

5.- Conclusiones

Es importante concluir que las aceras no son solamente un espacio de infraestructura, sino que remiten a otros factores importantes a considerar; por ejemplo, estas permiten que las personas se empoderen de sus ciudades y asuman una ciudadanía activa dentro de sus entornos.

Dada la importancia de la movilidad peatonal, es responsabilidad del Estado generar políticas públicas en las cuales se contemplen las ciudades amigables para todas las edades, sexos, condiciones físicas, entre otros, en donde puedan transitar las personas de manera accesible y segura.

De acuerdo con los datos arrojados en el estudio realizado por el (Lanamme/UCR; 2018) es recomendable que cada municipalidad genere estrategias para implementar sistemas que permitan el mantenimiento, la construcción y la reparación de las aceras, por cuanto se ha evidenciado que existe un vacío importante en esta materia.

De las municipalidades encuestadas, el 80 % indicaron que cuentan con sistemas de gestión de activos de transporte y el 47 % incorporan las aceras como parte de los activos municipales. Sin embargo, ninguno conoce los términos de vida útil, curvas de deterioro, niveles de servicio; ninguna utiliza indicadores peatonales ni el conteo de la cantidad de atropellos en el cantón para establecer cuáles son los proyectos de aceras que requiere de intervenciones inmediatas.

Únicamente una municipalidad de las quince entrevistadas, tiene conocimiento de los metros de acera en buen estado; por lo anterior, (Lanamme/UCR ;2018) se deja en evidencia que la mayor parte de las municipalidades encuestadas no cuentan con bases de datos con las características actuales de la infraestructura que gestionan. Siendo complicado destinar los recursos de acuerdo con las necesidades del cantón.

Además, los registros de los activos en forma digital por las municipalidades son muy básicos y no aptos para llevar un registro de inventario de un sistema de gestión vial disponible para todos los funcionarios de Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM) y otros departamentos de cada municipalidad.

La mayoría de los fondos destinados a proyectos de aceras surgen en consecuencia de las denuncias interpuestas por los usuarios debido al mal estado o a la falta de aceras y no como parte de las labores de mantenimiento y prevención del deterioro de esta infraestructura.

Se subraya que las únicas mediciones físicas que realizan las UTGVM durante las inspecciones son de dimensionamiento (ancho y longitud). No realizan mediciones de pendientes ni ningún tipo de mediciones de deterioro. Quedando de manifiesto que todos los aspectos incluidos en la Ley 7600 y su reglamento son incluidos de manera parcial y de esta manera no se garantiza el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad al no procurar que se cumplan con todos los mandatos y deberes de ley.

Las municipalidades consultadas tampoco tienen un sistema de retroalimentación del servicio de aceras y de las necesidades de infraestructura peatonales; las municipalidades conocen de la demanda y del desempeño de sus servicios a través de las quejas. No tienen conocimiento de medidas de desempeño, únicamente cuando el servicio que brindan está obsoleto o no cumple con la función de movilidad y seguridad. Esta carencia de evaluación de la condición de las aceras prueba la importancia de desarrollar una guía de evaluación de aceras. (Lanamme/UCR ; 2018)

III.- ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTICULADO

Artículo 1

Este artículo se refiere al objeto de la Ley, y señala como tal, el "*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".*

No se precisa a qué sistema de transporte se refiere esta norma, esto es importante, ya que, si se trata de un marco jurídico debe quedar claro, por ejemplo, si se afecta o no la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial vigente.

En criterio de esta asesoría esa frase "*a través del fortalecimiento de la autonomía municipal consagrado en el artículo 169*[4] *constitucional*" es innecesaria, esto porque Costa Rica cuenta con un único ordenamiento jurídico y las normas coexisten según las reglas de aplicación del derecho, de forma tal, que conforme a la regla de jerarquía de las normas, lo señalado en la Constitución Política es una norma superior que priva sobre lo señalado en la ley, por lo que no es necesario hacer en las leyes un eco, una extensión o una reflejo de las normas constitucionales, salvo que, el legislador desee crear un focus de atención especial en relación con la ley y la norma constitucional.

Artículo 2

Este artículo se refiere a los fines de esta ley. En relación a lo señalado en el inciso a) que señala la movilidad inclusiva como un derecho fundamental, cabe considerar que los derechos fundamentales son los que se encuentran regulados en la Constitución Política, ahora bien, de los derechos fundamentales devienen otros derechos, un ejemplo claro, es el caso del derecho a la salud que deviene del derecho fundamental a la vida. Por lo que el *derecho a una movilidad inclusiva*, puede devenir de otros derechos fundamentales como lo son el derecho a un ambiente sano y equilibrado, el derecho a la igualdad y la libertad de tránsito.

El inciso b) señala como fin el "*Atribuir, como competencia del Estado costarricense, la construcción de las aceras y todos sus componentes en las* ***vías nacionales***".

Los incisos c), y d) se refieren a 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. Más que un fin se trata de una función o competencia.

Sobre los puntos señalados reviste especial importancia poder conocer en casos se trata de vías nacionales y en qué casos se trata de vías cantonales, por considerarlo de utilidad para el análisis del proyecto en estudio esta asesoría se permite transcribir lo señalado por la Procuraduría General de la República mediante opinión Jurídica No. 144-2018, sobre las vías cantonales y aceras:

> *"Los* **caminos públicos***, según su función se clasificarán en* ***Red Vial Nacional*** *y* ***Red Vial Cantonal****. Según la Ley General de Caminos Públicos, No. 5060 de 22 de agosto de 1972, artículo 1º, a la* ***Red Vial Nacional*** *pertenecen todas las carreteras nacionales, ya sean primarias (red de rutas troncales, para servir a corredores,*

[4]Artículo 169.- La administración de los intereses y servicios locales en cada cantón, estará a cargo del Gobierno Municipal, formado de un cuerpo deliberante, integrado por regidores municipals de elección popular, y de un funcionario ejecutivo que designará la ley.

caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia), secundarias (rutas que conectan cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generan una considerable cantidad de viajes interregionales o intercantonales) o terciarias (rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias y que constituyen las vías principales para los viajes de una región, o entre distritos importantes). Forman parte de esta Red, las calles de travesía o conjunto de carreteras nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles que unen dos secciones de carretera nacional en el área referida, de conformidad con el artículo 3º de la Ley General de Caminos Públicos. // Por otro lado, la ***Red Vial Cantonal*** *está formada por los caminos vecinales (caminos públicos que suministran acceso directo a fincas y a otras actividades económicas rurales; unen caseríos y poblados con la Red Vial Nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia), las calles locales (vías públicas incluidas dentro del cuadrante de una área urbana, no clasificadas como travesías urbanas de la Red Vial Nacional) y los caminos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como caminos de herradura, sendas o veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios (artículo 2º de la Ley General de Caminos Públicos). // En esa misma línea, la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, N° 9329 del 15 de octubre de 2015, reconoce 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****. Asimismo, se considerarán como parte de la red vial cantonal, las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos." (artículo 2). //Respecto a su administración, tratándose de rutas nacionales le corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mientras que la administración de la red vial cantonal es competencia de las municipalidades (artículo 1º de la Ley General de Caminos Públicos y artículo 1 de la Ley 9329 del 15 de octubre de 2015) (ver criterio C-150-98 del 30 de julio de 1998 de la Procuraduría General). // El artículo 4 de Ley de Construcciones, N° 833 del 2 de noviembre de 1949, define qué se entiende por vía pública, al indicar: "Artículo 4º.- Definición.* ***Vía pública*** *es todo terreno de dominio público y de uso común, que por disposición de la autoridad administrativa se destinare al libre tránsito de conformidad con las leyes y Reglamentos de planificación y que de hecho esté destinado ya, a ese uso público. Según su clase, las vías públicas se destinarán, además, a asegurar las condiciones de aireación e iluminación de los edificios que las limitan; a facilitar el acceso a los predios colindantes; a la instalación de cualquier canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o destinados a un servicio público." // Asimismo, el artículo 5 de dicha normativa señala que las vías públicas son inalienables e imprescriptibles y, por lo tanto, no podrá constituirse sobre ellas*

hipoteca, embargo, uso, usufructo ni servidumbre en beneficio de una persona determinada, en los términos del derecho común. // En esa misma línea, el artículo 2 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley 5060 del 22 de agosto de 1972, reconoce que las carreteras y caminos públicos son de naturaleza demanial. Señala dicho artículo: "Artículo 2º.- Son propiedad del Estado todos los terrenos ocupados por carreteras y caminos públicos existentes o que se construyan en el futuro. Las municipalidades tienen la propiedad de las calles de su jurisdicción. (…) (Así reformado por ley No. 6312 de 12 de enero de 1979, artículo 1º)" // Como se aprecia de las normas anteriores, las vías públicas constituyen terrenos de dominio público y, por tanto, no sería posible su apropiación u ocupación por parte de particulares, tal como lo determina el artículo 261 del Código Civil al indicar: "ARTÍCULO 261.- Son cosas públicas las que, por ley, están destinadas de un modo permanente a cualquier servicio de utilidad general, y aquellas de que todos pueden aprovecharse por estar entregadas al uso público. Todas las demás cosas son privadas y objeto de propiedad particular, aunque pertenezcan al Estado o a los Municipios, quienes para el caso, como personas civiles, no se diferencian de cualquier otra persona."// En esa misma línea, el artículo 28 de la Ley General de Caminos establece de manera general la prohibición tanto a los gobiernos locales como al MOPT de "otorgar permisos o derechos de ocupación, disfrute, uso o simple posesión del derecho de vía de los caminos públicos o ejercer actos que impliquen en cualquier forma tenencia de los mismos por parte de las personas".

Por otra parte, debe considerarse que la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal señala como está compuesta la Red Vial Cantonal. Asimismo, la Ley de tránsito contiene entre sus definiciones la Red Vial Cantonal y Red vial Nacional. Se recomienda revisar a fin de que no se den contrariedades entre estas normas.

Artículo 3

Este artículo declara de interés público la movilidad peatonal integral e inclusiva. Y señala que la promoción y divulgación estarán a cargo de las municipalidades, y contarán con el apoyo de una serie de instituciones. Cabe señalar que conforme a la autonomía municipal la promoción y divulgación de la movilidad peatonal, va a depender de la voluntad de cada una de estas corporaciones; asimismo, el apoyo que brinden las demás instituciones dependerá de la voluntad de estas y las posibilidades y disposición que tengan de colaborar.

Las declaratorias de interés público y cultural son un pronunciamiento formal que realiza el Estado costarricense a través del Ministerio de Cultura y Juventud, para reconocer el valor de actividades y productos de valor cultural producidas por personas físicas y jurídicas cuyo contenido e impacto promueve afirmativamente la expresión creativa y el patrimonio cultural del país.

En tal sentido, se anotan algunas precisiones sobre el concepto de "*interés público*"; según la Sala Constitucional[5] el concepto incluido por el constituyente de 1949 relativo a "*leyes de interés público*", corresponde a lo que en doctrina se conoce como de "*orden público*", es decir, aquéllas mediante las que interviene el Estado a fin de asegurar superlativamente en la sociedad un asunto positivizado, que bien puede estar relacionado a su organización moral, política, social o económica.

> *"El interés público, también conocido como interés general, interés común o interés de la comunidad, es un concepto jurídico indeterminado que, en su acepción tradicional, es sinónimo de utilidad, conveniencia de los más frente a los menos, de la sociedad ante los particulares, del Estado sobre los súbditos."*[6]

Por su parte la Procuraduría General de la República se ha referido a este concepto jurídico manifestando que:

> *"El interés público es un concepto jurídico indeterminado, su contenido dependerá de quién, de dónde y cuándo se defina. (…). En principio, podemos definir interés público, como aquello que afecta o interesa a la generalidad, se configura como perteneciente a todos y cada uno de los componentes de esa generalidad; no es la suma del interés particular, pues es el interés que todos los miembros de una colectividad poseen por igual en virtud de su pertenencia a esa categoría. La satisfacción del interés público conlleva el desarrollo de actividades cuya gestión y tutela, le corresponde directamente a la Administración Pública; sin embargo, a pesar de lo anterior, pueden ser gestionados por entes públicos no estatales o los particulares o mediante otro tipo de organizaciones dedicadas a actividades que se enmarcan dentro del concepto de interés público."*[7]

Asimismo, el órgano Procurador[8] se refirió sobre este mismo concepto al indicar que:

> *"(…) sería de interés público todo aquello que interesa, afecta o es de utilidad a la comunidad o al común de los ciudadanos, por ello siempre hay un interés público en la existencia y funcionamiento de los servicios públicos, más no todo aquello que es de interés público constituye, necesariamente, un servicio público. De ahí que, como vimos en relación con nuestro ordenamiento positivo, existen muchas organizaciones o agrupaciones privadas que son consideradas o declaradas de interés o*

---

[5] Sala Constitutional, Sentencia N° 01441-1992, de las 15:45 horas del 2 de junio de 1992.

[6] CABANELLAS DE TORRES, (Guillermo). En: https://es.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres.

[7] Procuraduría General de la República en el Dictamen C-111-99 del 2 junio de 1999.

[8] Procuraduría General de la República el Dictamen C-136-94 del 22 de agosto de 1994.

*de utilidad pública, **por la labor que desarrollan**, aunque su finalidad o propósito no sea el brindar un servicio público propiamente, tal y como ha sido definido..”*[9]

De conformidad con lo expuesto, se puede deducir que la satisfacción del interés público es todo aquello que afecta o interesa a la colectividad; el concepto se desarrolla en función de las actividades que le competen fundamentalmente a la Administración Pública. Nuestro ordenamiento jurídico permite que dichas actividades sean gestionadas por entes públicos no estatales, los particulares u otros tipos de organizaciones.

Artículo 4

Este artículo pretende desarrollar unos principios sobre los que se regirá la movilidad peatonal. Los principios constituyen mandatos de optimización de un determinado valor o bien jurídico; tienen, además, un carácter informador del ordenamiento jurídico. Por lo que en algunos casos debe revisarse si se trata en efecto de principios o de definiciones o de disposiciones concretas que se desean aplicar, por ejemplo, lo que se dispone en cuanto a la movilidad inclusiva.

En cuanto al principio de protección a la vida este deviene de la norma constitucional del artículo 21 de la Constitución Política de Costa Rica, por lo que su inclusión en una ley viene a convertirse en eco de la norma constitucional que puede resultar innecesario. El principio de calidad de vida no es necesario señalarlo en la Ley, tómese en cuenta que el artículo 50 constitucional ya señala obligación del Estado y como derecho de toda persona un ambiente sano y ecológicamente equilibrado

En cuanto al principio denominado Pacificación vial este se refiere al principio de accesibilidad mencionado, se recomienda revisar la redacción de estos principios.

De igual forma, lo referente a los paisajes urbanos esta tutelado en al artículo 89 de la Constitución Política que dentro de los fines culturales del Estado señala la protección de las bellezas naturales.

Este principio de Transparencia es un claro eco de los derechos constitucionales señalados en los artículos 27 y 30 de la carta fundamental, por lo que no amerita repetirlo en la ley.

En lo referente a la coordinación interinstitucional lo que se señala como un principio en este caso es una definición de lo que se espera se entienda como coordinación institucional de manera concreta para los efectos de la movilidad

[9] Ídem, PGR. C 136-94.

peatonal. Se recomienda valorar si eso debe más bien contenerse en el articulado de la ley.

Artículo 5

Se recomienda hacer una revisión de las definiciones incluidas en este artículo, sobre su necesidad y pertinencia, además, revisar que no se vean afectadas otras normas en las cuales se definen los mismos términos, como es el caso de las definiciones de acera, vía pública, peatón, que están en la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, Ley 9078 artículo 2.2. De igual forma, revisar las definiciones que contiene la Ley de Caminos. Lo anterior a fin de que si bien lo que se desea con este proyecto es crear un marco jurídico en relación con la movilidad peatonal, debe tenerse el cuidado de que las norma coexistan conforme a las reglas de aplicación, ya sea la regla de la jerarquía de las normas, la de ley posterior deroga la anterior –si son del mismo rango- y la ley de la especialidad, la ley especial rige sobre la general.

Artículo 6

Este artículo señala obligaciones para el Mopt, en cuanto a incorporar en la ejecución de los proyectos -cuando los estudios así lo determinen- las intervenciones necesarias para la movilidad peatonal.

También se señala que las Municipalidades podrán definir las intervenciones necesarias para la movilidad peatonal vía reglamento municipal, a falta de reglamentos municipales se adoptarán la normativa técnica nacional definida por el ente rector. Debe precisarse a cuál ente rector se refiere.

Artículo 7

Señala que 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.

Surge la duda a esta asesoría si tratándose de una disposición como la de: *“no otorgar los permisos constructivos, en caso de no entregar los proyectos finales con las obras de movilidad peatonal internas y externas que sean necesarias”,* al menos los requerimientos mínimos de esas obras deberían estar especificados en la Ley, y además, garantizar un mínimo debido proceso a fin de que cumplir con el subprincipio de regulación mínima de los actos y el principio de seguridad jurídica.

Artículos 8

Este artículo crea obligaciones para las corporaciones municipales en materia de mantenimiento de la red vial cantonal, seguridad vial para los peatones, vialidad peatonal.

De seguido se transcribe algunas consideraciones es en torno al principio de la autonomía municipal consagrada en los artículos 169[10] y 170[11] constitucionales.

> *"En Costa Rica el régimen municipal es una modalidad de Administración descentralizada de tipo territorial, según se desprende del párrafo primero del artículo 168 constitucional. Se define, principalmente, en los artículos 169 y 170 de la Constitución Política que señalan, en lo que interesa, que la "administración de los intereses y servicios locales estará a cargo del Gobierno Municipal formado por un cuerpo deliberante de elección popular y de un funcionario ejecutivo que designa la ley" (hoy día Alcalde Municipal); es, a su vez, un "sistema corporativo que goza de autonomía y de recursos económicos propios (competencia presupuestaria)". De la enunciación de los principales rasgos jurídicos de la Corporación municipal, resulta absolutamente claro que se derivan ciertos elementos, a saber: la existencia de una jurisdicción territorial* ***para atender los intereses y servicios del nivel local****; la constitución de una población fincada en lazos de vecindad, de manera que todo habitante del Cantón es munícipe; el gobierno es formado por dos órganos diferenciados (Concejo y Alcalde) con funciones y relaciones entre ellos definidas; con una naturaleza corporativa de institución; y con garantía constitucional de independencia (autonomía); así como la materia objeto de su administración, que está formada por todo aquello que sea o constituya "interés y servicio local" y esté autorizado en la normativa.*
>
> *Desde el punto de vista político, las municipalidades son gobiernos representativos con competencia sobre un determinado territorio (Cantón), con personalidad jurídica propia y potestades públicas frente a sus munícipes (vecinos/habitantes del cantón); en ese sentido, operan de manera descentralizada frente al Gobierno de la República, y gozan de autonomía constitucionalmente garantizada y reforzada que se manifiesta en materia política, al determinar sus propias metas y los medios normativos y administrativos en cumplimiento de todo tipo de servicio público, para la satisfacción del bien común en su comunidad. Puede decirse, en síntesis, que las municipalidades o gobiernos locales son entidades territoriales de naturaleza corporativa y pública no estatal, dotadas de independencia en materia de gobierno y funcionamiento, lo que quiere decir, por ejemplo, que la autonomía municipal involucra aspectos*

[10] Artículo 169.- La administración de los intereses y servicios locales en cada cantón, estará a cargo del Gobierno Municipal, formado de un cuerpo deliberante, integrado por regidores municipales de elección popular, y de un funcionario ejecutivo que designará la ley.

[11] Artículo 170.- Las corporaciones municipales son autónomas. En el Presupuesto Ordinario de la República, se les asignará a todas las municipalidades del país una suma que no será inferior a un diez por ciento (10%) de los ingresos ordinarios calculados para el año económico correspondiente. La ley determinará las competencias que se trasladarán del Poder Ejecutivo a las corporaciones municipales y la distribución de los recursos indicados.

tributarios, que para su validez requieren de la autorización legislativa, también la contratación de empréstitos, pero elaboran y disponen de sus propios ingresos y gastos[12].

La Sala Constitucional, ha desarrollado el concepto de autonomía municipal, en el sentido de que:

> *"En Costa Rica el régimen municipal es una modalidad de la descentralización territorial, según se desprende del párrafo primero del artículo 168 constitucional.(…) Desde el punto de vista político, las municipalidades son gobiernos representativos con competencia sobre un determinado territorio (cantón), con personalidad jurídica propia (…), y gozan de autonomía constitucionalmente garantizada y reforzada que se manifiesta en materia política, al determinar sus propias metas y los medios normativos y administrativos en cumplimiento de todo tipo de servicio público."*[13]

Además, la Sala Constitucional ha indicado:

> *"Gramaticalmente, es usual que se diga que el término "autonomía", puede ser definido como "la potestad que dentro del Estado pueden gozar municipios, provincias, regiones u otras entidades de él, para regir intereses peculiares de su vida interior, mediante normas y órganos de gobierno propios". Desde un punto de vista jurídico doctrinario, esta autonomía debe ser entendida como la capacidad que tienen las Municipalidades de decidir libremente y bajo su propia responsabilidad, todo lo referente a la organización de determinada localidad (el cantón, en nuestro caso). Así, algún sector de la doctrina ha dicho que esa autonomía implica la libre elección de sus propias autoridades; la libre gestión en las materias de su competencia; la creación, recaudación e inversión de sus propios ingresos; y específicamente, se refiere a que abarca una autonomía política, normativa, tributaria y administrativa, […]Nuestra doctrina, por su parte, ha dicho que la Constitución Política (artículo 170) y el Código Municipal (artículo 7 del Código Municipal anterior, y 4 del vigente) no se han limitado a atribuir a las municipalidades de capacidad para gestionar y promover intereses y servicios locales, sino que han dispuesto expresamente que esa gestión municipal es y debe ser autónoma, que se define como libertad frente a los demás entes del Estado para la adopción de sus decisiones fundamentales."*[14]

---

[12] Sala Constitutional Expediente: 94-000757-0007-CO.

[13] Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Voto N° 5445-99, de las catorce horas treinta minutos del catorce de julio de mil novecientos noventa y nueve.

[14] Ídem, SC, Voto N° 5445-99.

*La **autonomía política** de las corporaciones municipales se encuentra garantizada en el artículo 169 de la Constitución Política, según el cual el gobierno municipal, integrado por regidores municipales de elección popular y por un funcionario ejecutivo que designará la ley, el cual es el encargado de la administración de los intereses y servicios locales. Esta potestad de auto-gobernarse se encuentra complementada por la potestad de adoptar las decisiones fundamentales de la corporación libre de la injerencia del Estado (autonomía administrativa) y la de contar con patrimonio y presupuesto propio para la atención de sus funciones (autonomía financiera). Además, la doctrina y la jurisprudencia mencionan la autonomía normativa, entendida como la posibilidad de dictar los reglamentos autónomos de organización y servicio, así como la autonomía tributaria, según la cual el gobierno municipal hace allegar a sus arcas los recursos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. En este último caso se trata de que la iniciativa en materia de creación, modificación, extinción o exención de los tributos municipales compete a las municipalidades, aun y cuando la autorización de los referidos tributos corresponda a la Asamblea Legislativa (artículo 121, inciso 13), de la Constitución Política)"*

Considera esta asesoría que, la función que se incluye en esta ley a las Municipalidades relacionadas con aspectos de movilidad peatonal y la construcción y mantenimiento de aceras forma parte de la administración de los intereses y servicios locales en cada cantón, que está a cargo del Gobierno Municipal, el cumplimiento a cabalidad de esta función va a depender de cada una de las municipalidades.

Se considera que el proyecto no afecta la autonomía municipal dado que no se están eliminando competencias, ni creando funciones que no les corresponden a estas corporaciones. Como se dirá, si corresponde consultar el proyecto de ley a las municipalidades, pero no por ello, implica una votación calificada del proyecto.

Articulo 9

Señala que 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. Debe aclararse que se entiende por "nodos institucionales".

Cabe transcribir lo apuntado por la Sala Constitucional en relación con las competencias del Estado y de las Municipalidades:

"Todo esto implica, necesariamente, que para poder definir correctamente la conformación del Estado Costarricense debe existir un ensamble exacto en la suma de los Gobiernos Municipales en su conjunto e individualmente, en orden a las relaciones y funcionamiento coordinado con el Gobierno de la República, para evitar la coexistencia simultánea de esferas de poder de

diferente origen y esencia, la duplicación de los esfuerzos nacionales y locales, y la confusión de derechos y obligaciones entre las diversas partes involucradas.[15]

Artículo 10

Este artículo señala la obligación para las entidades públicas y privadas de contar con la aprobación de la respectiva corporación municipal previo a cualquier colocación de cualquier tipo de mobiliario urbano en zonas destinadas a la movilidad peatonal, tanto en vías nacionales como en cantonales,

Artículos 11 y 12

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. Se señala, además, la responsabilidad de todo ciudadano de velar por el cuido y resguardo de la infraestructura pública de las aceras.

Artículo 13

Este artículo reforma el artículo 83 del Código Municipal Ley 7794, introduciendo en los servicios que prestan las municipalidades el de ***construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras.***

Asimismo, en lo que respecta al cobro de tasas y servicios añade los servicios de ***construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras***

También, en la reforma al artículo 83 se agregó que, 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."

Otro aspecto novedoso que se incluye en la reforma al artículo 83 del Código municipal es que la Municipalidad podrá disponer como capital de trabajo para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal de 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[16] dentro del plan quinquenal, o el 5% de los recursos

[15] Sala Constitucional Expediente: 94-000757-0007-CO.

[16] 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

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. El impuesto de bienes inmuebles es un impuesto de carácter nacional; el cambio de destino que se da de lo recaudado, implica un cambio en un elemento esencial del tributo, por lo que conforme al artículo 121 inciso 13) de la Constitución Política implica que el proyecto deba ser votado por la Asamblea Legislativa y no podría ser delegado a una Comisión con Potestad Legislativa Plena.

Por técnica legislativa este artículo debe ser ubicado en un Capítulo de reforma a leyes.

Artículo 14

Este artículo adiciona un artículo 83 bis a la Ley N.° 7794 del Código Municipal que señala 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.

Por técnica legislativa este artículo debe ser ubicado en un Capítulo de reforma a leyes.

Dado que lo señalado en este artículo tiene que ver con posteriores obligaciones de pago para el ciudadano, conviene revisar la necesidad de que exista una comunicación previa a este, lo mismo que garantizar un mínimo debido proceso en caso de impugnaciones.

Artículo 15

Este artículo señala que el Estado y las municipales construirán las aceras y vías peatonales de acuerdo con los principios de integridad y accesibilidad, en busca del bien común. Agrega, además, que si un bien inmueble, se ve comprometido en su acceso por las aceras o vías peatonales que construya el Estado o las Municipalidades, su propietario o poseedor deberá realizar las modificaciones

complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

necesarias por su cuenta, para habilitar la salida a la vía pública de su bien inmueble.

Sobre este punto es claro que el Estado y las Municipalidades tendrán que valorar y ponderar una serie de derechos fundamentales y derechos humanos como el derecho a la propiedad privada, la libertad de comercio y empresa, derecho de tránsito, derecho a la salud y el derecho a la igualdad. Es claro que conforme la Ley General de Administración Pública en cuanto a la responsabilidad del Estado y sus instituciones este responde en caso de causar daño.

Artículo 16

Señala este artículo que, 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. Esta disposición, además, señala la facultad de las municipalidades de cobrar medio salario base al propietario o poseedor en caso de cualquier alteración o modificación sin autorización previa.

Considera esta asesoría que esos aspectos que se pueden considerar eventualmente alterados o modificados deben estar previstos claramente en las normas jurídicas para garantizar la seguridad jurídica, y en para imponer la multa debe además garantizarse un mínimo debido proceso.

En el análisis del artículo 8 se mencionó que esta función que se está precisando en el Código Municipal es coherente con las funciones municipales de servicio local.

Considera esta asesoría que debe precisarse lo relativo a casos en que los ciudadanos construyan por su cuenta las aceras, en cuanto al diseño de un procedimiento o sistema de reconocimiento o devolución por parte de la Municipalidad o el Estado al ciudadano.

Artículo 17

Este artículo señala que las municipalidades 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.

Al respecto considera esta asesoría que debe diseñarse un sistema que dé efectivo aviso a los ciudadanos para que estos conozcan con antelación que reparación o sustitución de obras le sería incluido en su pago de tributos municipales. Además, garantizar un debido proceso en caso de que el ciudadano requiera realizar algún tipo de reclamo o impugnación.

Artículo 18

Este artículo señala que al infractor reincidente se le castigara con la multa establecida, más un cincuenta por ciento de la misma; cabe señalar que las sanciones o multas por reincidencias pueden aplicarse siempre y cuando se valoren aspectos como la conducta, el bien tutelado y el monto de la multa en el caso concreto y que estas sean razonables y proporcionables.

Artículo 19

Señala que las municipalidades 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, aun cuando estas sean rutas nacionales.

Artículo 20

En primer lugar, se hace ver un problema de técnica legislativa que tiene este proyecto de ley que se hará ver en el apartado de Aspectos de Técnica Legislativa y es que no se identifican correctamente los capítulos o secciones de esta Ley.

Lo recomendable es crear un artículo que se denomine Reformas a leyes. Se recomienda que la eliminación del inciso d) del artículo 84 del Código Municipal que se hace en este artículo 20 se una con lo que se está modificando en el artículo 23 del proyecto, y así se trate de una reforma al artículo 84.

Por el fondo, ve puede apreciar que el artículo 84 señala las obligaciones que conforme al plan regulador deberán cumplir las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras, por cualquier título, de bienes inmuebles. En la propuesta se elimina lo obligación de construir las aceras frente a sus propiedades y darles mantenimiento.

La derogación propuesta de ese inciso cobra sentido ya que por otra parte el artículo 83 del Código Municipal Ley 7794, se reforma introduciendo en los servicios que prestan las municipalidades el de ***construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras*****.** Y, en lo que respecta al cobro de tasas y servicios añade los servicios de ***construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras***

Artículo 21

Este artículo deroga el inciso d) del artículo 85 del Código Municipal, Ley N° 7794 y señala que se corra la numeración. El artículo 85 se refiere a las multas aplicables por incumplimiento de las obligaciones señaladas en el artículo 84, el inciso d) que se pretende eliminar establece una multa de quinientos colones (¢500,00) por metro cuadrado del frente total de la propiedad, por no construir las aceras frente a las propiedades ni darles mantenimiento.

Nótese que se elimina la tanto la obligación del ciudadano como la multa por no construir las aceras y darles mantenimiento, ya que esta función se le establece expresamente para el Estado y las Municipalidades.

Artículo 22

Este artículo reforma el artículo 2 de la Ley de Caminos N.º 5060.

Artículo 2 Ley de caminos	Reforma propuesta
Artículo 2º.- Son propiedad del Estado todos los terrenos ocupados por carreteras y caminos públicos existentes o que se construyan en el futuro. Las municipalidades tienen la propiedad de las calles de su jurisdicción. Las carreteras y caminos públicos únicamente podrán ser construidos y mejorados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes. Sin embargo, con previa autorización de dicho Ministerio, las municipalidades y las instituciones descentralizadas del Estado, que tengan funciones relacionadas con la construcción de vías públicas, podrán ejecutarlas directamente o a través de terceros. Tratándose de caminos nuevos o ampliaciones, las partes interesadas solicitarán al Ministerio los estudios y recomendaciones técnicas de rigor, debiendo, en este caso, indicar los recursos económicos de que disponen para realizar. Cumplido este requisito, el Ministerio deberá pronunciarse, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de recibo de la solicitud. De no pronunciarse dentro de este término los interesados podrán realizar las	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.**

obras, sin que le Ministerio pueda excluirse de sus programas de mantenimiento y mejoramiento. (Así reformado por ley No. 6312 de 12 de enero de 1979, artículo	

Se llama la atención en cuanto que la Ley de Tránsito por vías Públicas Terrestres estableció en sus definiciones que compone la red vial nacional y la ley red vial cantonal. Para garantizar la seguridad jurídica se recomienda revisar si la redacción propuesta debe o no ajustarse a lo señalado en la Ley citada. A fin de evitar que se produzcan contradicciones normativas.

Ley N° 7794. Código Municipal	**EXPEDIENTE 21.318**
(…) 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. 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 ~~que asuma, por cuenta propia, la construcción o el mantenimiento de las aceras~~ cuando se demuestre, mediante un estudio socioeconómico, que los propietarios o poseedores por cualquier título carecen de recursos económicos suficientes ~~para emprender la obra.~~	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.

Esta asesoría recomienda que se precise a cuáles omisiones se refiere la norma, ya que el articulado en dos ocasiones remite párrafos anteriores. Además, se recomienda valorar el hecho de que el ciudadano pueda contar con una comunicación previa sobre todo si luego le corresponderá asumir los costos de la obra. Por otra parte, a fin de evitar algún tipo de arbitrariedad, lo recomendable es que la norma precise cuál es la autoridad pública competente de realizar el estudio socioeconómico que se señala en ese artículo.

TRANSITORIOS:

Transitorio I-

Se da las municipalidades un plazo de seis meses para reglamentar la ley. Debe corregirse y en vez de decir a partir de su aprobación, diga a partir de su publicación.

Las normas transitorias tienen la función de regular en forma temporal determinadas situaciones, con el fin de ajustar o acomodar la normativa nueva o la de dar un tratamiento jurídico distinto y temporal, de carácter excepcional, a ciertas situaciones.

Por su parte, el rige de la Ley es una fórmula que se coloca al final de las leyes. Conforme lo señala la Constitución Política en el artículo 129, las leyes surten efectos desde el día que ellas designen; a falta de ese requisito, diez días después de su publicación en el Diario Oficial, ya el proyecto contiene una frase final que dice “Rige a partir de su publicación”.

Por lo que la frase final de ese transitorio “Esta ley regirá una vez cumplido el plazo indicado”, no es correcta y debe eliminarse.

Transitorio II-

Se señala en este transitorio un plazo 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.

Por su parte, el rige de la Ley es una fórmula que se coloca al final de las leyes. Conforme lo señala la Constitución Política en el artículo 129, las leyes surten efectos desde el día que ellas designen, a falta de ese requisito, diez días después de su publicación en el Diario Oficial, por lo que la frase final de ese transitorio

"Esta ley regirá una vez cumplido el plazo indicado", no es correcta y debe eliminarse, ya el proyecto contiene una frase final que dice: "Rige a partir de su publicación".

Transitorio III

Este transitorio no es correcto porque como ya se indicó el rige de la Ley es una fórmula que se coloca al final de las leyes, y conforme lo señala la Constitución Política en el artículo 129, las leyes surten efectos desde el día que ellas designen, a falta de ese requisito, diez días después de su publicación en el Diario Oficial, ya el proyecto contiene una frase final que dice: "Rige a partir de su publicación".

Además, la ley una vez publicada es de acatamiento obligatorio. Debe aclararse, a qué infracciones se refiere este transitorios y lo relativo al plazo de dos meses que se pretende.

IV. ASPECTOS DE TECNICA LEGISLATIVA

Este proyecto tiene oportunidades de mejora en lo que a técnica legislativa se refiere, y que no tiene una estructura adecuada del articulado y nótese que los títulos que contiene como. "Disposiciones Generales", "Gestión de Calidad", "Competencias"; no se identifican en Capítulos y Secciones.

Se debe replantear la estructura del articulado, por ejemplo: el título "Financiamiento, tasas y Multas", debería ser "Reforma a varias leyes". En los artículos 13 y 14 se recomienda hacer un artículo para cada una de las leyes a modificar. Revisar los artículos 20, 23 ambos son reformas al artículo 84. Debe revisarse en qué casos se trata de modificaciones, reformas, adiciones y derogaciones. También, se recomienda corregir la redacción de los transitorios conforme se apunta en este informe.

V. ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO

Votación

El proyecto de ley requiere para su aprobación de la mayoría absoluta de los diputados presentes para su aprobación de conformidad con el 119 constitucional.

Delegación

En razón de que en el artículo 13 del proyecto de ley se modifica el destino de un impuesto nacional, conforme al artículo 121 inciso 13) esa es una atribución exclusiva de la Asamblea Legislativa, entiéndase el Plenario Legislativo, por lo

que el proyecto de ley no puede ser delegado en una Comisión con Potestad Legislativa Plena.

Consultas

Obligatorias:

- Municipalidades del País.
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, INVU
- Instituto de Fomento Municipal IFAM
- Instituto Mixto de Ayuda Social IMAS
- Instituto de Desarrollo Rural INDER
- Conaddis
- Asociaciones de personas con discapacidad

Facultativas

- Defensoría de los Habitantes
- Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- Conavi
- Cosevi
- Unión de gobiernos locales
- Ministerio de Vivienda
- Dinadeco

Normativa:

- ✓ Constitución Política de la República de Costa Rica, 7 de noviembre de 1949
- ✓ Código Municipal, Ley 7794.
- ✓ Ley especial de Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal
- ✓ Ley 8114 Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria
- ✓ Ley de Transito por las vías públicas terrestres. Ley 9078.

Elaborado por: jbn – rrc
/*lsch// 30-9-2019
c. archivo