

De conformidad con las disposiciones del artículo 113 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el Departamento Secretaría del Directorio incorpora el presente texto al Sistema de Información Legislativa (SIL), de acuerdo con la versión electrónica suministrada.

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

**PROYECTO DE LEY**

**LEY PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y ADMINISTRACIÓN DE LA  
PARADAS DE AUTOBÚS, TREN Y TAXI**

**FRANCISCO NICOLÁS ALVARADO  
DIPUTADO**

**EXPEDIENTE N° 23.162**

## PROYECTO DE LEY

### LEY PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y ADMINISTRACIÓN DE LA PARADAS DE AUTOBÚS, TREN Y TAXI

Expediente N° 23.162

En la actualidad, las instalaciones destinadas a ser paradas para abordar autobuses, trenes y taxis se encuentran en condiciones muy disimiles, al mismo tiempo tenemos paradas excelentes y otras en paupérrimas condiciones. En muchas zonas ni siquiera existen. En el mismo Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035<sup>1</sup> se reconoce que:

*“Habitualmente el transporte público tiene un efecto beneficioso sobre la calidad ambiental de los centros urbanos, por cuanto reduce el uso del vehículo privado y la congestión vial. En las áreas urbanas centrales de la GAM y en especial de San José se produce el fenómeno opuesto: el sistema de autobuses acrecienta la congestión vial y contribuye al deterioro urbano”*  
[...]. (PNT 2011-2035, diapositiva 5)

Las paradas de abordaje de las formas de transporte público señaladas requieren de una gestión, protección y mantenimiento real y perenne en el territorio nacional. El usuario lo merece y junto con el estado de las unidades de transporte, la calidad de las paradas y su seguridad son factores determinantes para favorecer la utilización de medios de transporte público, en sustitución de los vehículos particulares. En la

<sup>1</sup> MOPT, Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica (2011): Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. Recuperado de [https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/informacionrelevante/planificacion/planTransportes/pnt/lut/p/z1/nZFNC4JAEIZ\\_Sw-evzpgfWbe1SLRFS7BsL2Fhm6FumOXfT-qSIRbNbYbnGXhngEEErIjvKY-rVBRx1vRbZuycpY3KQkPqr10NCfU8dRkSnFIFNm3ANolZkjGI-txH1RwhsF98bBVBKxhaKqLtD\\_x3zd991kvYur9gLbCT6DjBk-gL2QH0ErhAuOZ2L8-Qoq9anJgZXJMyqSUb2UzPIXV5TgRUMK6rmUuBM8S-SByCbuUk7hWELVJuORhGGHqnPXsTslg8ADqeCuN/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/informacionrelevante/planificacion/planTransportes/pnt/lut/p/z1/nZFNC4JAEIZ_Sw-evzpgfWbe1SLRFS7BsL2Fhm6FumOXfT-qSIRbNbYbnGXhngEEErIjvKY-rVBRx1vRbZuycpY3KQkPqr10NCfU8dRkSnFIFNm3ANolZkjGI-txH1RwhsF98bBVBKxhaKqLtD_x3zd991kvYur9gLbCT6DjBk-gL2QH0ErhAuOZ2L8-Qoq9anJgZXJMyqSUb2UzPIXV5TgRUMK6rmUuBM8S-SByCbuUk7hWELVJuORhGGHqnPXsTslg8ADqeCuN/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) diapositiva 5.

actualidad podemos indicar que: *“Pese a su gran importancia para la sociedad y la economía de Costa Rica, el transporte público se encuentra en un estado indigno”*<sup>2</sup>. Debe de alarmarnos la falta de mantenimiento, y la carencia, de las paradas de autobuses y taxis, especialmente en las zonas rurales del país. Dentro del estudio citado, se apunta a que el:

*“transporte público de personas en Costa Rica tiene [...] un inmenso factor social porque brinda movilidad a una gran cantidad de personas para que puedan llegar a sus destinos, ya sea para trabajar, estudiar, hacer compras hacer visitas, etc. [...] esta movilidad es elemental para atraer clientes; quien no tiene cómo llegar a la tienda no puede comprar. Además, los (as) empleados (as) sin carro propio tienen que llegar a tiempo cada mañana al trabajo. Por lo tanto, toda la economía nacional depende de un servicio de transporte público eficiente y puntual. Si por culpa del transporte se acumulan los retrasos, la empresa perderá productividad y competitividad en el mercado. Además, un transporte público deficiente puede provocar que una empresa no encuentre el personal necesario y calificado para su negocio, aunque el salario sea atractivo, una persona especialista que viva en Tres Ríos lo pensará mucho antes de aceptar un trabajo en Escazú”*.<sup>3</sup>

En virtud de un análisis de la dimensión social con la que cuenta el fenómeno del transporte público se yergue la inminente necesidad de mejorar las instalaciones de espera, para el abordaje de los usuarios. Es especialmente relevante el caso de las personas con condiciones especiales que dificultan el acceso a las instalaciones y paradas. Ejemplos de esto son frecuentemente indicados en la prensa: *“los huecos, desniveles en aceras y gradas son algunos de los obstáculos que, con gran frecuencia, sortean las personas para llegar a la calle, además de varillas salidas*

---

<sup>2</sup> Koepff, Julian *El Transporte Público en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica* (San José Costa Rica: Fundación Friedrich Ebert, Agosto 2015), p.9.

<sup>3</sup> *Ibíd.* pp. 2-3

*del cemento*<sup>4</sup>. Muchos de estos defectos se encuentran en las calles y en las aceras. No obstante, las municipalidades no siempre se responsabilizan del estado de las paradas de forma completa, ya que el abordaje que se le ha dado al mantenimiento de estas instalaciones suele enfatizarse en el techo y asientos, dejando a las aceras, la iluminación y las rampas de acceso como cuestiones secundarias. Se sabe que *“Nada se gana con poner rampas en los buses, si las municipalidades no arreglan las paradas y las hacen accesibles”*.<sup>5</sup>

Es necesario reconocer que, el malestar con las instalaciones de abordaje no afecta exclusivamente a los usuarios del transporte público, sino también, a los transportistas. En el caso de los autobuses, el fomento de buenas condiciones materiales en los puntos de abordaje de pasajeros fomentaría una mayor afluencia de los mismos, generando mayores ingresos y facilitando a los extranjeros y foráneos el uso de este medio de transporte, - especialmente en las áreas urbanas- en las cuales se encuentra la mayor concentración de líneas de autobuses. Para las metrópolis modernas es imprescindible un transporte público de calidad y con un uso extendido entre los ciudadanos, por lo que elementos como un techo, mapas de las ciudades con las conexiones a otros transportes públicos y líneas de autobús, aceras sin huecos o tuberías que sobre salgan de las mismas y asientos para los usuarios son condiciones completamente básicas. El malestar popular por las condiciones actuales de muchas de las paradas es generalizado<sup>6</sup>.

De la misma manera, en áreas rurales la propagación de paradas de bus de calidad facilitaría y daría mayor confort a los usuarios, ya que en muchos casos los puntos de abordaje no cuentan con un sitio en el cual las personas puedan esperar el transporte, ni siquiera asientos o techos. Esto se repite con el transporte por medio de

---

<sup>4</sup>Alberto Barrantes en La Nación, *Rampa en buses es insuficiente para personas con discapacidad* (San José Costa Rica, 2015). Recuperado de <https://www.nacion.com/el-pais/la-calidad-de-las-paradas-de-bus-es-tema-olvidado/7DLTB5QKMFDTPIFEDE43QIYBC4/story/>

<sup>5</sup> Ibídem.

<sup>6</sup> Por brindar un ejemplo entre muchos, ver: *Mal estado de paradas de autobús en San José*. del martes, 19 de Enero del año 2016. Recuperado de: <http://www.repretel.com/actualidad/mal-estado-de-paradas-de-autobus-en-san-jose-15921> Así mismo, se puede ver en: *Paradas de autobús están en mal estado*. del Martes, 10 de Mayo de 2016. Recuperado de: <http://www.cr.atv.ned.cl/actualidad/paradas-autobus-mal-estado-30843> Ambos reportes son del medio Repretel. Igualmente, del periódico La Nación, ver: *Parada de buses en Alajuela con daños y fallas sanitarias*. del 14 de septiembre del 2019, por Juan Diego Córdoba.

taxi, ya que es realmente extraño encontrar puntos de abordaje para utilizar este transporte que brinden estas facilidades básicas. Por estas carencias, muchos usuarios no utilizan los puntos establecidos como puntos de abordaje de los taxis, sino que se sientan en las paradas de autobús, provocando un desuso de este medio de transporte y generando que los transportistas deban ir en busca de los clientes, *“la problemática que se da por estacionar en lugares que no están demarcados como paradas de taxis”*<sup>7</sup>.

Por lo tanto, es necesaria la declaración de la gestión y mantenimiento de las instalaciones y paradas de transporte público como parte integral de los servicios que las municipalidades o que el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), han de brindar, -en los casos de los transportes por carretera- y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) en las estaciones de tren. De tal forma, que de dicha declaratoria germinan las responsabilidades administrativas que aseguren el correcto funcionamiento, la conexión intermodal y la construcción de las paradas de dichos medios de transporte, en un marco de calidad y seguridad congruente con las necesidades y posibilidades del país, unificando los criterios diversos que se utilizan en la actualidad para crear, dar soporte y mantenimiento a las instalaciones de paradas para transportes públicos y enfrentando la falta de este servicio que padecen en todo el país muchísimos usuarios.

Así mismo, es menester proveer a los responsables de este servicio, de diversos instrumentos para garantizar que la gestión y mantenimiento de las paradas pueda realizarse con la vocación a perpetuar las buenas condiciones, a las que se aspira, con un énfasis en las corporaciones municipales. Un mecanismo idóneo para tal empresa es la asignación de un financiamiento directo que el Consejo de Seguridad Vial deberá brindar, y de recursos que las asociaciones público-privadas deben generar, para el aprovechamiento legítimo de espacios publicitarios y la

---

<sup>7</sup> Ugarte, Joselyne. *Taxis ocupan paradas de autobuses mientras Tránsito asegura que vigila problemática pero “falta personal”*. (San José, crhoy.com, 2015). Recuperado de: <https://archivo.crhoy.com/taxis-ocupan-paradas-de-autobuses-mientras-transito-asegura-que-vigila-problematica-pero-falta-personal/nacionales/>

construcción y mantenimiento de paradas, ya que partimos del reconocimiento de que no todas las municipalidades cuentan con las mismas condiciones económicas que les permitan financiar el estado óptimo de estos espacios, por lo que se requiere del sector privado que ayude en tal tarea, y pueda obtener por esto una ganancia justa y apropiada.

Por otro lado, hemos considerado la suma de dos mil millones de colones del presupuesto de COSEVI en virtud de las cifras que provienen de la ejecución del presupuesto de esa institución que, en el período 2012 tuvo una sub ejecución de seis mil millones, en 2013 de cinco mil millones, en 2014 de trece mil millones y en 2015 de siete mil millones.<sup>8</sup> Por lo tanto, la cifra de dos mil millones representa, como máximo, el cuarenta por ciento de la sub ejecución más baja o el diecisiete de la más alta, por lo que el traslado de este monto, en realidad no representa una afectación a la ejecución de obra pública por parte del Consejo.

El Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) de la Universidad de Costa Rica, será el encargado del diseño y fiscalización de la idoneidad de las casetas de pasajeros, buscando integrar un diseño seguro, de bajo costo, funcional y de fácil mantenimiento, dentro del objetivo general de maximizar el servicio. Se velará también por la adaptación de las paradas existentes a los parámetros y lineamientos que se establezcan.

En materia de taxis se legisla en el sentido de obligar a los responsables de fijar las paradas a ubicarlas prioritariamente frente a espacios y predios públicos, con lo que se elimina la molestia que muchos vecinos deben soportar en distintos lugares del país de tener frente a su casa o comercio una parada de taxis que genera ruido, humo, tránsito y aglomeraciones, haciendo que la prestación del servicio sea más gravosa para unos que para otros, con la evidente disparidad en materia de cargas impuestas por la administración.

---

<sup>8</sup> Ver el documento de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda “**Consejo de Seguridad Vial DE-583-2016. Informe Presupuesto Ordinario 2017**”, Noviembre 2016. pág. 20.

Respecto a las estaciones de tren, se busca que en las paradas solo se permita la carga y descarga de pasajeros en los andenes, nunca sobre la vía del tren, que las estaciones cuenten con sistemas de información adecuados, que los usuarios puedan esperar sentados bajo techo la unidad que les transportará, que se aprovechen todos los espacios y no como sucede ahora, que grandes secciones de las estaciones parecen destinados a museo y no al servicio público. En el mundo, joyas arquitectónicas como las estaciones de Moscú, son espacios seguros, bien vigilados y conservados, pero puestos completamente al servicio de los ciudadanos. Para favorecer estas mejoras se faculta al INCOFER a arrendar espacios publicitarios o comerciales, en aras de un mejor servicio público.

Un papel importante se le asigna a la Contraloría General de la República quien debe evaluar el nivel de cumplimiento del Programa de Mejora en infraestructura para los usuarios de Transporte Público que cada autoridad responsable deberá presentar anualmente.

Por las razones indicadas hago del conocimiento de sus señorías el presente proyecto de ley y les solicito su aprobación.

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

**LEY PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y ADMINISTRACIÓN DE LA  
PARADAS DE AUTOBÚS, TREN Y TAXI**

**CAPÍTULO I**

**ARTÍCULO 1.- Objeto.**

El objeto de la presente ley es atender la necesidad de mejora en las instalaciones de espera para los usuarios de transporte público. Para ello se busca normar las condiciones de funcionamiento y atender la construcción de la infraestructura necesaria para que garantice el acceso y las condiciones de funcionamiento optimas de acuerdo a diseños apropiados y técnicamente elaborados con la más rentable inversión en términos de eficiencia y ahorro de los recursos utilizados, en el marco de la menor afectación de los intereses de los particulares. La seguridad, la comodidad, el financiamiento público-privado, y la multifuncionalidad e interconexión de líneas y servicios serán los principios que fundamenten la prestación de este servicio público.

**ARTÍCULO 2.- Declaratoria de servicio público.**

Declárase servicio público la instalación, el desarrollo, la operación y el mantenimiento de paradas de autobús, taxis y estaciones de trenes. A partir de tal declaratoria se entenderá como una obligación de las Administraciones Públicas la prestación de este servicio a partir de un plan anual de expansión y funcionamiento y, en consecuencia, se entiende exigible la responsabilidad de las mismas por ausencia o mala prestación de dicho servicio, incluida la colocación de mapas o indicaciones de la ruta en donde se encuentren ubicadas.



**ARTÍCULO 3.- Entidades responsables.**

El desarrollo de la red de casetas en las paradas de autobús, su construcción, operación y mantenimiento, serán responsabilidad de las municipalidades cuando

- a) se trate de rutas cantonales o;

- b) Cuando su gestión haya sido acordada con el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).

En el caso de las vías nacionales la responsabilidad, salvo en caso de convenio con otro ente público corresponderá al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).

Tratándose del sistema de transporte ferroviario, esta responsabilidad corresponderá de manera integral al Instituto Costarricense de Ferrocarriles, (INCOFER), y en el de las paradas de taxis al Consejo de Seguridad Vial, (COSEVI). El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) será el responsable de la planificación de un sistema de transporte intermodal que articule los distintos medios, con paradas y estaciones integradas para facilitar el transporte urbano e interurbano.

**ARTÍCULO 4.- Del financiamiento.**

Para la construcción de casetas de las paradas de autobús y taxis las Municipalidades recibirán un aporte anual de mil millones de colones del Consejo de Seguridad Vial, (COSEVI) por un lapso de cinco años, que se distribuirán según los siguientes criterios:

- I El cincuenta por ciento (50%), según la extensión de la red vial de cada cantón inventariada por los gobiernos locales y debidamente registrada en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

- II. El treinta y cinco por ciento (35%), según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación y Política

Económica (Mideplan). Los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.

III. El quince por ciento (15%) restante será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades.

Adicionalmente, las municipalidades podrán invertir hasta un cincuenta por ciento de su superávit anual en paradas de autobús o taxis en su cantón, una vez certificado dicho superávit por la auditoría municipal y comunicado a la Contraloría General de la República.

La ejecución de estos recursos se realizará bajo la modalidad participativa de ejecución de obras. El destino de los recursos lo propondrá, a cada concejo municipal, una junta vial cantonal o distrital de seguridad vial, en su caso, nombrada por el mismo concejo, la cual estará integrada por representantes del gobierno local y de la comunidad, postulados previa convocatoria pública y abierta.

Para la construcción de casetas de las paradas de autobús y taxis en rutas nacionales, el Consejo de Seguridad Vial, (COSEVI) por un lapso de cinco años, deberá destinar un monto anual de mil millones de colones.

#### **ARTÍCULO 5.- Licitaciones.**

Las Municipalidades realizarán procesos licitatorios para arrendar espacios publicitarios en las casetas de las paradas de autobús y taxis. Para estos efectos el oferente podrá participar mediante una modalidad que incluya la construcción de la caseta, según el diseño que corresponda del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), y su entrega a la Municipalidad. A cambio, podrá disponer del espacio publicitario, pudiendo subarrendarlo a terceros, cuando asuma por entero los costos de la construcción y de su mantenimiento durante un período de hasta diez años.

La licitación podrá incluir el uso de las precintas de la caseta y la ubicación de vallas publicitarias de suelo que no obstaculicen el tránsito, ni la visibilidad de los usuarios sobre la carretera, así como la disponibilidad de información sobre el horario de los buses, servicios turísticos como mapas y otros que se consideren de interés para el público.

Las Municipalidades están autorizadas a exonerar a los adjudicatarios de espacios publicitarios en las casetas de las paradas de autobús y taxi del pago de cualquier tributo por la colocación de publicidad y propaganda, cuando medie contrato de construcción de nuevas casetas en paradas que no disponen de esas instalaciones, acogiendo a los parámetros fijados en los modelos elaborados por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME).

#### **ARTÍCULO 6.- De la instancia técnica.**

Designase al Consejo de Transporte Público como instancia técnica consultiva que, coordinará con los responsables, todo lo referente a la definición de los tipos de casetas, sus diseños, ubicaciones, dispositivos de seguridad, dispositivos electrónicos, dispositivos de transmisión de ondas para telefonía celular, características y prioridad de instalación y mantenimiento, tomando en consideración, entre otras, las condiciones climáticas locales y de demanda de servicio.

#### **ARTICULO 7.- De las estaciones de Tren.**

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles será el ente público responsable por las estaciones de pasajeros para los usuarios de ese servicio.

Entre sus obligaciones estará el permitir el uso de un espacio techado suficiente para que los usuarios esperen las unidades en servicio y garantizar que tanto el

abordaje como el descenso de pasajeros se realice de manera ordenada y segura en los andenes, evitando que se realicen sobre la línea férrea.

El INCOFER podrá suscribir contratos de arrendamiento de espacios publicitarios o comerciales que permitan financiar sistemas de comunicación e información a los usuarios y mejoras en las terminales, y deberá usar las estaciones en funcionamiento de manera que sus salas e infraestructura estén al servicio de los usuarios, mejorando la comodidad, la conservación, el orden, la seguridad y el uso responsable de las instalaciones, la venta de tiquetes y su verificación previa, antes del abordaje de los trenes.

#### **ARTICULO 8.- De las paradas de taxis.**

El Consejo de Transporte Público establecerá las paradas de taxis, de manera que se ubiquen prioritariamente al costado de espacios y edificios públicos, en atención al principio de igualdad de cargas de la decisión administrativa y la menor afectación a los vecinos, en materia de contaminación, espacio, aglomeración y similares; aspectos que serán considerados individualmente.

#### **ARTICULO 9.- De la evaluación de los programas.**

Corresponderá a la Contraloría General de la República recibir anualmente un plan de ejecución de los recursos asignados a los Programas de Mejora en infraestructura de paradas para los usuarios de Transporte Público que se elaborará por cada una de las autoridades responsables.

A partir del año siguiente, deberá evaluar la liquidación del gasto, el nivel de cumplimiento y tomar las medidas disciplinarias cuando corresponda.

**ARTICULO 10.- Del acceso a internet y transmisión de red celular.**

Las municipalidades mediante convenios de alianza público-privadas podrán autorizar la instalación de dispositivos que permitan el acceso libre y gratuito de internet y dispositivos de transmisión de red celular en las paradas de autobús y taxi a cambio de publicidad. Esta facultad es extensiva al INCOFER para efectos de las estaciones de tren y al COSEVI para paradas en ruta nacional.

**CAPÍTULO II  
REFORMAS A OTRAS LEYES**

**ARTÍCULO 11.-** Modifícase el inciso f) del artículo 16 de la Ley de Planificación Urbana, N° 4240, de 15 de noviembre de 1968, y sus reformas. El texto dirá:

**"Artículo 16.-**

**[...]**

**d)** El estudio de la circulación, por medio del cual se señale, en forma general, la localización de las vías pública principales y de las rutas y terminales del transporte, **así como las paradas de buses, taxis y trenes, cuando corresponda;**

**ARTÍCULO 12.-** Reformase el artículo 87 de la Ley de construcciones, N° 833, de 2 de noviembre de 1949, y sus reformas. El texto dirá:

**"Artículo 87.-** La municipalidad ejercerá vigilancia sobre las obras que se ejecuten en su jurisdicción, así como sobre el uso que se les dé. Además, tendrá la misión de vigilar la observancia de los preceptos **de esta Ley.**

**Según el incremento de usuarios que implique la obra, será obligatoria la ubicación de las bahías necesarias para instalar las nuevas paradas de autobuses que se consideren necesarias. Esa densificación de**

**usuarios será determinada por vía reglamentaria. El terreno necesario será aportado por el propietario de las obras nuevas.**

**Al desarrollador, la entidad o empresa promotora de obras públicas o privadas que construyan nuevas urbanizaciones, centros comerciales, multifamiliares, construcciones sujetas al régimen de propiedad horizontal, industria o comercio, en general, les corresponderá instalar las casetas de autobús de conformidad con el diseño y materiales indicados en el modelo que corresponda al flujo de pasajeros previsto según el Consejo de Nacional de Vialidad y el Laboratorio de Materiales y Diseño Estructural de la Universidad de Costa Rica. Las municipalidades deberán verificar, en los proyectos o las edificaciones señalados en el párrafo anterior, que las estructuras se encuentren debidamente instaladas de manera que resista el vandalismo. El cumplimiento de estos requisitos será obligatorio para la aceptación de las obras conforme al reglamento de esta ley."**

**ARTÍCULO 13.-** El Reglamento de esta Ley será emitido en un plazo máximo de seis meses, contado a partir de su publicación.

Rige a partir de su publicación.

**Francisco Nicolás Alvarado**  
**Diputado**

**El expediente legislativo aún no tiene Comisión asignada**