

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA.

PROYECTO DE LEY.

**“LEY PARA LA CREACIÓN Y REGULACIÓN DEL SISTEMA MUNICIPAL DE
TRANSPORTE PÚBLICO INTERDISTRITAL”**

VARIOS DIPUTADOS Y DIPUTADAS.

EXPEDIENTE N.º25.456.

2025

PROYECTO DE LEY.

“LEY PARA LA CREACIÓN Y REGULACIÓN DEL SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERDISTRITAL”

Expediente N.º25.456

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Este proyecto de ley establece el marco legal para que los gobiernos locales diseñen, implementen, operen y supervisen un sistema de transporte público interdistrital, garantizando un servicio eficiente, seguro, accesible y ambientalmente responsable. Lo anterior, pretende ser una respuesta a la congestión en vías principales, el rezago de las secundarias, la dependencia del vehículo privado y la fragmentación de rutas por falta de coordinación y normativa unificada.

Esta iniciativa plantea crear en cada municipalidad una Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL) con facultades para planificar rutas, licitar, concesionar con el CTP, supervisar, aplicar sanciones y coordinar con MOPT, ARESEP y la Contraloría. Entre sus herramientas destacan la ventanilla única digital, el silencio positivo para agilizar trámites, indicadores de desempeño monitoreados en tiempo real y participación ciudadana mediante comités y audiencias públicas.

La iniciativa busca reducir el tráfico, mejorar la accesibilidad y consolidar un sistema de transporte interdistrital inclusivo y sostenible, fortaleciendo la gobernanza local y la capacidad de respuesta municipal.

1. Hallazgos de la Auditoría Operativa sobre el servicio de autobús de la Contraloría General de la República

El Informe N.º DFOE-CIU-IAD-00008-2023, del 19 de diciembre de 2023, confirma de forma independiente las deficiencias estructurales del transporte público de autobús en Costa Rica. La CGR, como órgano contralor, identificó fallas en eficiencia, eficacia, calidad, accesibilidad y satisfacción de los usuarios, concluyendo que el marco actual es insuficiente y requiere una reforma urgente.

2. Diagnóstico de la Problemática del Transporte Público: Perspectiva Validada por la CGR

a) Indefinición y carencia de información

La CGR determinó que entre enero de 2020 y junio de 2023 no fue posible garantizar un servicio eficiente, eficaz y de calidad, debido a la falta de información esencial (tiempos de traslado, frecuencia, horarios, rutas, ubicación de paradas, métodos de pago). Herramientas como el SIR de ARESEP y el SICUT del CTP resultan

insuficientes o incompletas, lo que limita la planificación, supervisión y rendición de cuentas, en contravención con la Ley N.º 8292 de Control Interno.

Además, CTP y ARESEP carecen de estudios actualizados que integren demanda, flota y frecuencia, manteniendo un modelo inercial sin visión estratégica. Esta ausencia de datos en tiempo real convierte la toma de decisiones en especulativa y debilita la gobernanza, reduciendo a las instituciones a un rol de tramitadores de permisos en lugar de gestores del servicio.

La siguiente tabla, adaptada directamente del Informe de la CGR, ilustra la magnitud de la información básica ausente, lo que hace tangible la profundidad del déficit de datos en las autoridades nacionales de transporte.

Categoría de Información	Estado Actual (según CGR)	Implicación para la Gestión
Tiempos de traslado	No disponible	Impide planificación de viajes por usuarios y optimización de rutas.
Frecuencia operativa diaria	No disponible	No permite validar el cumplimiento contractual del servicio.
Métodos de pago disponibles	Insuficiente	Limita la diversificación y modernización de los sistemas de pago.
Horarios	No disponible	Dificulta la planificación de viajes por usuarios y la supervisión.
Rutas	Insuficiente/No homogénea	Impide el análisis de eficiencia y coherencia territorial.
Ubicación de las paradas	Insuficiente/No homogénea	Afecta la accesibilidad y la planificación de infraestructura.

Tabla 1: Información Básica No Remitida por CTP y ARESEP para la Planificación, Control y Ejecución del Servicio de Autobús (Según Auditoría CGR)

b) Barreras de accesibilidad y exclusión para poblaciones vulnerables

La CGR concluyó que la accesibilidad en el transporte público modalidad autobús no cumple los parámetros establecidos, afectando de forma desproporcionada a personas con discapacidad, adultos mayores y otros grupos vulnerables.

Principales deficiencias:

Rampas: De un total de 4765 unidades de autobús en el país, 237 "no cuentan con rampa o no se tiene la información". Además, datos complementarios de

inspecciones técnicas vehiculares de COSEVI (octubre-diciembre 2022) revelaron que 20 de 156 unidades inspeccionadas presentaban "defectos de funcionamiento de la rampa y/o elevador", con dos casos explícitamente sin espacio interno para sillas de ruedas. Este es un incumplimiento crítico, ya que el 100% de la flota (con 15 años o menos de vida útil) debería tener rampas perfectamente funcionales según la Ley N°. 7600.

Pasamanos: De 156 unidades analizadas, 23 (casi el 15%) presentaban "defectos de estado de barras y/o agarraderas", lo que llevó a la CGR a calificar la condición de accesibilidad de los pasamanos como "muy mala".

Asientos Preferenciales y Rotulación: La administración (CTP y ARESEP) carece de registros y verificación del cumplimiento de los asientos preferenciales obligatorios. Los datos de COSEVI indican que 10 de 156 unidades (6.4%) tenían "rotulación incompleta, en mal estado o nula" para asientos preferenciales.

Medios de Comunicación Auditivos-Visuales: Tanto el CTP como la ARESEP declararon explícitamente no disponer de información sobre unidades equipadas con medios de comunicación auditivos-visuales. Los datos de COSEVI sobre rotulación general mostraron que 95 de 156 unidades (60.89%) tenían "rotulación en mal estado o incompleta".

Estas carencias, pese a los mandatos legales y tratados internacionales, evidencian una falla sistémica de supervisión y priorización por parte del CTP y ARESEP, limitando el acceso a empleo, educación y salud y perpetuando la exclusión social.

Se suma la ausencia de un mecanismo accesible para planificar viajes y la falta de datos de movilidad desagregados por género, lo que invisibiliza las necesidades específicas de las mujeres, usuarias mayoritarias del servicio. Esta "ceguera de género" profundiza las desigualdades y limita la participación plena en la vida económica y social.

La siguiente tabla resume los hallazgos de accesibilidad de la CGR, proporcionando una base cuantitativa para la necesidad de reforma.

Característica de Accesibilidad	Estado Actual (según CGR)	Porcentaje/Cantidad de Unidades Afectadas	Observaciones de CGR
Unidades con rampa	Deficiente	237 de 4765 unidades sin rampa o sin información; 20 de 156 con defectos de funcionamiento.	100% de la flota (<=15 años) debería tener rampas funcionales según Ley 7600.
Pasamanos	Muy mala	23 de 156 unidades	Condición de

		con defectos (aprox. 15%).	accesibilidad "muy mala".
Asientos preferenciales	No hay registro/Deficiente	10 de 156 unidades con rotulación incompleta/nula (6.4%).	Obligatorio por Ley 7600, pero sin verificación ni cuantificación.
Medios comunicación auditivos-visuales	No hay información/Deficiente	95 de 156 unidades con rotulación en mal estado/incompleta (60.89%).	CTP y ARESEP no aportan información.

Tabla 2: Resultados de Accesibilidad en el Servicio de Autobús (Según Auditoría CGR)

c) Insatisfacción Ciudadana con la Calidad Percibida del Servicio

La auditoría de la CGR, basada en la ENPSP 2023 y encuestas de ARESEP (2020-2022), evidencia una insatisfacción generalizada con el servicio de autobús, reflejada en varios aspectos clave:

Comodidad: El 40.07% de los encuestados percibe negativamente la comodidad, con un aumento progresivo desde el 24.9% en 2020 hasta el 32.4% en 2022 según ARESEP.

Seguridad (paradas y viaje): El 38.4% se siente inseguro en las paradas y el 22% durante el viaje. La percepción de inseguridad a bordo aumentó del 29% en 2020 al 34.9% en 2022.

Atención al Cliente: El 26.6% reporta trato no amable, corroborado por ARESEP: 25.3% en 2020, 25.8% en 2021 y 30.4% en 2022.

Estado Físico de la Flota: El 39.6% considera la flota en mal estado, similar al 39.8% registrado en 2022. Esto sitúa la calidad del servicio en el límite inferior de lo aceptable.

La CGR resalta la falta de un modelo integral de fiscalización centrado en el usuario. Aunque ARESEP promovió normas nacionales desde 2018, el CTP aprobó un manual de evaluación de 2015 en 2023 sin actualizaciones. Además, la evaluación se suspendió entre 2020 y 2022 por la pandemia, eliminando el mecanismo para medir la prestación del servicio.

La insatisfacción creciente indica una crisis de confianza pública, que reduce el uso del transporte público y fomenta la migración hacia vehículos privados, generando congestión y problemas ambientales. El proyecto de ley busca reconstruir la confianza mediante transparencia, rendición de cuentas, participación ciudadana y vinculación de subsidios a indicadores de desempeño y satisfacción del usuario.

La siguiente tabla presenta los datos de percepción de calidad, consolidando la evidencia de la insatisfacción ciudadana.

Aspecto de Calidad	Percepción Negativa (ENPSP 2023 CGR)	Percepción Negativa (ARESEP 2020)	Percepción Negativa (ARESEP 2021)	Percepción Negativa (ARESEP 2022)
Comodidad	40.07%	24.9%	-	32.4%
Seguridad (espera)	38.4%	-	-	-
Seguridad (viaje)	22%	29%	-	34.9%
Atención al Cliente	26.6%	25.3%	25.8%	30.4%
Estado Físico Flota	39.6%	-	-	39.8%

Tabla 3: Percepción de la Calidad del Servicio de Autobús (Según Encuestas CGR y ARESEP)

d) Fragmentación, Descoordinación y Obsolescencia del Sistema Actual

El informe de la CGR evidencia un sistema de transporte fragmentado, con múltiples operadores y sin una visión estratégica compartida, lo que genera rutas superpuestas, frecuencias irregulares y falta de estudios actualizados sobre demanda y flota. La administración actúa como mero tramitador de permisos y concesiones, con 194 rutas pendientes de refrendo, 250 permisos activos y 76 rutas inactivas.

Esta fragmentación no solo provoca ineficiencia, sino también inequidad social y pérdidas económicas, fomentando el uso de vehículos privados. La CGR justifica la necesidad de cambio legislativo para abordar el problema como un impedimento crítico para el desarrollo económico y social del país.

e) Deficiencias Críticas en la Infraestructura de Paradas y Terminales

Las visitas de los auditores revelaron la ausencia de estándares mínimos en paradas, con estructuras improvisadas y falta de información sobre rutas, frecuencia, horarios y contactos para quejas. Existe una indeterminación interinstitucional sobre responsabilidades entre MOPT y CTP, y no hay guías oficiales de diseño inclusivo para peatones y usuarios.

Estas deficiencias afectan la seguridad, comodidad y percepción del servicio, impactando especialmente a poblaciones vulnerables y comprometiendo la eficiencia del sistema. La falta de planificación y autoridad local con facultades integrales ha generado servicios fragmentados y descoordinados, con rutas superpuestas y frecuencias inadecuadas.

El proyecto de ley propone facultar a las municipalidades mediante Unidades Técnicas de Transporte Local (UTTL) para planificar, supervisar y, si es necesario, operar el servicio. Incluye ventanilla única digital, indicadores de desempeño en tiempo real, participación ciudadana vinculante, transparencia mediante datos abiertos y auditorías externas, y con innovaciones como pago electrónico, integración tarifaria y veeduría digital. El objetivo es consolidar un sistema eficiente, inclusivo, sostenible y gestionado localmente.

3. Detallando la Problemática del Transporte Público en Costa Rica

El sistema de transporte público enfrenta desafíos estructurales que afectan la calidad de vida, generan costos económicos importantes y dificultan el desarrollo sostenible.

a) Fragmentación, Descoordinación y sus Consecuencias Operativas

El transporte público interdistrital se caracteriza por múltiples operadores y ausencia de visión estratégica, provocando rutas superpuestas, frecuencias irregulares y procedimientos administrativos dispersos. Esto dificulta la planificación, supervisión y transparencia en la gestión de recursos y subsidios.

En la Gran Área Metropolitana (GAM), el diseño radial de las rutas obliga a transbordos frecuentes; el 41% de los viajes requiere al menos un transbordo, aumentando costos y tiempo de traslado. La dispersión de terminales y la falta de una autoridad unificada fomenta el uso del vehículo privado, agravando la congestión y reduciendo la eficiencia del transporte público. La propuesta de ley centraliza la responsabilidad en la UTTL, permite planificación basada en estudios de demanda y busca hacer del transporte público una alternativa viable y atractiva, contribuyendo a la sostenibilidad urbana.

b) Impacto Socioeconómico de la Congestión y la Ineficiencia: Costos y Desigualdad

La congestión vial genera costos económicos significativos: en 2018, se estimó hasta un 3.8% del PIB anual, con desplazamientos intercantonales que superan los \$3,000 por trabajador. La congestión aumentó un 16% en 2023 y un 31% hasta agosto de 2024 respecto a niveles prepandemia, afectando distritos clave en San José, Alajuela, Heredia y otros.

Esta situación actúa como un “impuesto oculto”, reduciendo la competitividad y la productividad, y limitando el acceso a empleo, educación y servicios de salud, especialmente para sectores vulnerables. La falta de transporte eficiente profundiza desigualdades, perpetúa exclusión social y frena el desarrollo económico local. La iniciativa legislativa busca mejorar la eficiencia, reducir la congestión y fortalecer la equidad social, convirtiéndose en una inversión estratégica para el capital humano y el desarrollo inclusivo del país.

A continuación, se presenta una tabla que resume el crecimiento y los costos asociados a la congestión vial en Costa Rica según el Programa del Estado de la Nación:

Indicador	Valor/Descripción
Crecimiento de la Congestión Vial (respecto a prepandemia)	
2021	Reducción del 2.4%
2022	Aumento del 2.7%
2023	Aumento del 16%
Agosto 2024	Aumento del 31%
Costos Económicos Anuales	
Costo para el PIB	Hasta 3.8% del PIB
Costo por trabajador (desplazamiento intercantonal)	Más de \$3,000
Distritos con Mayor Congestión (ejemplos)	
San José	Catedral
Alajuelita	San Felipe
Escazú	San Rafael
Montes de Oca	Mercedes, San Pedro
Moravia	San Vicente
Santa Ana	Pozos
Alajuela	Garita, Guácima, Río Segundo, San Antonio, San José, San Rafael

Heredia	San Francisco, Ulloa
Belén	Ribera

Tabla 4: Crecimiento y Costos de la Congestión Vial en Costa Rica (2019-2024).

c) Deterioro de la Calidad de Vida y Barreras de Accesibilidad para Poblaciones en Condición de Vulnerabilidad

La congestión vial aumenta estrés, ansiedad e irritabilidad, afectando la salud mental y la calidad de vida de quienes pasan largas horas en el tráfico. Personas con discapacidad y adultos mayores enfrentan barreras físicas y económicas para acceder al transporte, pese a la Ley 7600 que garantiza accesibilidad universal. La falta de conectividad limita empleo, educación y servicios de salud, profundizando la exclusión social. El proyecto de ley propone un transporte eficiente, seguro, accesible y ambientalmente responsable, estableciendo la accesibilidad universal como principio rector para mejorar bienestar, equidad y derechos fundamentales.

d) Implicaciones Ambientales: Contaminación y Huella de Carbono

El predominio del vehículo privado aumenta emisiones, contaminación del aire y ruido, afectando la salud pública y obstaculizando la descarbonización. El Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050 proyecta que el 85% de la flota pública será cero emisiones en 2050, pero la dependencia del vehículo privado y la flota ineficiente frenan estos objetivos. Proyectos piloto de autobuses eléctricos son insuficientes sin un marco regulatorio y operativo sistémico. La propuesta de ley, al modernizar y descentralizar la gestión del transporte hacia municipalidades, promueve flotas limpias y modos activos, convirtiendo el transporte público en un catalizador clave de la descarbonización nacional.

4. Fundamentación del Nuevo Paradigma: La Gestión Municipal del Transporte

a) Fortalecimiento de la Gobernanza Local y la Autonomía Municipal

La autonomía municipal, consagrada en el artículo 170 de la Constitución y reforzada por la Ley N°8801, permite a los gobiernos locales administrar asuntos de interés comunitario. Experiencias previas, como la Ley N° 9329 de Transferencia de la Red Vial Cantonal, demuestran que la gestión local mejora eficiencia, mantenimiento y respuesta a emergencias. La descentralización permite a las municipalidades identificar y atender necesidades específicas de movilidad, optimizando recursos y toma de decisiones, y construyendo un transporte público eficiente, pertinente y valorado por la ciudadanía.

A continuación, se presentan ejemplos destacados de gestión municipal del transporte público en América Latina, que ilustran el potencial de este enfoque:

Ciudad/País	Iniciativa Destacada	Impacto/Enfoque
Santiago, Chile	Integración de autobuses eléctricos de dos pisos	Primera ciudad sudamericana en hacerlo, parte de la Red Metropolitana de Movilidad (RED), con énfasis en sostenibilidad y reducción de emisiones.
Ciudad de México, México	Modernización del sistema Metrobús	Autobuses de alta capacidad y diseño eficiente, operando con estándares europeos de emisiones.
Ciudades Brasileñas (ej. São Paulo, Curitiba)	Sistema "Tarifa Zero" y BRT (Bus Rapid Transit)	Modelo gratuito que prioriza inclusión y sostenibilidad. Curitiba es pionera en BRT con una red integrada de transporte (RIT) y un fuerte compromiso municipal con la vinculación urbanismo-transporte.
Bogotá, Colombia (TransMilenio BRT)	Sistema de autobuses de tránsito rápido	Ha demostrado crecimiento poblacional en zonas cubiertas y mejorado el acceso a mercados y servicios.

Tabla 5: Ejemplos Destacados de Gestión Municipal de Transporte Público en América Latina.

b. Eficiencia Operativa y Planificación Estratégica Centralizada (a nivel municipal)

El proyecto crea la Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL), centralizando planificación, concesión y supervisión a nivel municipal. La UTTL diseñará rutas basadas en estudios de origen-destino y proyecciones de demanda, ajustará frecuencias y flotas según criterios técnicos y de equidad, y elaborará un Plan Quinquenal de Rutas (PQR) actualizado cada cinco años con participación ciudadana y técnica. Este enfoque transforma un sistema fragmentado en uno proactivo, optimizando recursos y mejorando la calidad del servicio.

c. Modernización Administrativa: Ventanilla Única Digital y Silencio Positivo

Se implementará una ventanilla única digital para centralizar trámites de concesión, licencias y reportes, interoperable con instituciones nacionales. El mecanismo de silencio positivo establece plazos de 30 días hábiles para aprobar solicitudes automáticamente si la UTTL no responde. Estas herramientas reducen burocracia, aumentan transparencia, disminuyen costos operativos, facilitan cumplimiento normativo y fomentan confianza para atraer inversión privada.

d. Transparencia, Rendición de Cuentas y Participación Ciudadana Activa

El proyecto establece indicadores de desempeño (frecuencia, puntualidad, ocupación y satisfacción usuaria) monitoreados en tiempo real con GPS y conteo automático, vinculados a subsidios y sanciones. Los datos se publicarán mensualmente como datos abiertos, y los comités locales de transporte emitirán recomendaciones vinculantes sobre el PQR y evaluarán periódicamente el servicio. Auditorías externas reforzarán la fiscalización. Este modelo basado en datos y participación asegura eficiencia, rendición de cuentas, mejora continua y legitimidad del sistema, fomentando confianza entre gobierno, operadores y ciudadanía.

La siguiente tabla resume los beneficios clave de las herramientas de gestión propuestas en el proyecto de ley:

Herramienta de Gestión	Beneficios Clave
Ventanilla Única Digital	Agilización de trámites, reducción de costos operativos, mayor transparencia, interoperabilidad.
Silencio Positivo	Certeza jurídica, agilización de aprobaciones, protección ciudadana.
Indicadores de Desempeño	Gestión basada en resultados, monitoreo en tiempo real, base para subsidios/sanciones, promoción de mejora continua.
Datos Abiertos	Acceso a información pública, fiscalización ciudadana, planificación con datos confiables.
Comités Ciudadanos	Participación vinculante en planificación y evaluación, fortalecimiento de la legitimidad, corresponsabilidad.

Tabla 6: Beneficios Clave de las Herramientas de Gestión Propuestas.

e. Impulso a la Sostenibilidad Ambiental y la Innovación Tecnológica

El proyecto prioriza unidades eléctricas e híbridas, alineadas con el Plan Nacional de Descarbonización, que busca un 85% de flota pública de cero emisiones para 2050. Se fomenta el transporte activo (caminata y ciclismo) en puntos de transferencia y la intermodalidad, promoviendo ciudades más seguras, habitables y equitativas. La sostenibilidad se aborda integralmente: tecnologías limpias, infraestructura resiliente y reducción de impactos ambientales.

f. Proyectos de Prueba y Aprendizaje: Implementación de pago electrónico, monitoreo telemétrico, veeduría ciudadana e integración tarifaria, midiendo desempeño, calidad y satisfacción de usuarios, con informe técnico que guíe la expansión basada en evidencia.

5. Fundamentación Constitucional y Legal

A continuación se establece el marco constitucional y jurídico desde el cual se desarrolla la presente iniciativa:

Artículo 170 de la Constitución Política: Garantiza la autonomía municipal para autogobernarse, dictar regulaciones internas y gestionar recursos, permitiendo administrar eficientemente el transporte interdistrital.

Ley General de Transferencia de Competencias N.º 8801: Establece principios de descentralización, subsidiariedad, complementariedad y equidad, asegurando recursos y marco legal para que las municipalidades gestionen el transporte.

Ley N°9329 de Transferencia de la Red Vial Cantonal: Precedente exitoso que demuestra que las municipalidades pueden gestionar infraestructuras complejas, mejorando calidad y respuesta.

Ley N°8220 de Simplificación y Eficiencia de la Gestión Pública: Introduce ventanilla única y silencio positivo, garantizando agilidad, transparencia y certeza jurídica en trámites.

Leyes 3503/7969: Marco regulatorio existente adaptado al nivel municipal, manteniendo estándares de calidad y eficiencia, pero descentralizando la gestión.

6. Diagnóstico Local: La urgencia de un cambio de paradigma.

Fragmentación y Presión sobre la Infraestructura Vial: Multiplicidad de operadores genera rutas superpuestas e irregulares, presión sobre arterias principales y deterioro acelerado de vías secundarias.

Congestión Crónica y sus Consecuencias: Dependencia del vehículo privado aumenta la congestión, generando pérdidas de hasta 3.8% del PIB anual, reducción de productividad y tiempo para actividades familiares y comunitarias.

Servicio Obsoleto y Desintegrado: Transporte con unidades antiguas, sin mantenimiento ni accesibilidad universal. Paradas improvisadas, falta de integración tarifaria y múltiples transbordos penalizan al usuario, generando incertidumbre, altos costos y baja calidad.

7. Impacto social y económico

La deficiente conectividad interdistrital limita el acceso a empleo, educación y servicios de salud, aumentando tiempos de traslado y costos, lo que reduce la productividad y afecta especialmente a sectores vulnerables.

Acceso Limitado a Oportunidades y Crecimiento de la Desigualdad: La falta de transporte confiable restringe el desarrollo profesional y educativo, afectando más a personas de bajos ingresos, adultos mayores, mujeres y personas con discapacidad.

Costos Ocultos y Reducción de la Productividad: Los largos tiempos de espera y los altos costos de viaje reducen la productividad y aumentan el uso de vehículos privados, incrementando gastos familiares y congestión.

Exacerbación de la Exclusión Social: La inseguridad y la ineficiencia del transporte perpetúan la exclusión social, limitando la integración económica y social de los sectores más desfavorecidos.

8. Responsabilidad ambiental

El predominio del vehículo privado eleva emisiones y contaminación acústica, afectando la salud pública. Un sistema público con flotas limpias y transporte activo puede reducir la huella ecológica.

Reducción de Emisiones y Mejora de la Calidad del Aire: Flotas eléctricas o híbridas disminuirían emisiones contaminantes y ruido, alineándose con los objetivos de descarbonización nacional y las metas de la Ley N.º 9518.

Promoción del Transporte Activo y Urbano Sostenible: Un transporte interdistrital eficiente incentiva caminar y el ciclismo, reduce la dependencia del vehículo privado y mejora la planificación urbana sostenible.

9. Gobernanza y participación ciudadana

La coordinación entre municipalidades e instituciones nacionales y la participación de la sociedad civil son esenciales para la transparencia, legitimidad y sostenibilidad del sistema.

Coordinación Interinstitucional Eficaz: Es necesaria para unificar criterios técnicos, financieros y operativos, optimizar recursos y garantizar integración con la red nacional.

Mecanismos de Participación Ciudadana Inclusivos y Vinculantes: Comités locales y audiencias públicas permiten que el servicio responda a necesidades reales, fortalecen la rendición de cuentas y promueven la corresponsabilidad ciudadana.

10. Financiamiento y sostenibilidad

Un modelo financiero diversificado asegura la viabilidad del sistema, combinando recursos municipales, estatales, alianzas público-privadas y tarifas diferenciadas, con instrumentos innovadores como bonos verdes y fideicomisos.

Modelo de Financiamiento Mixto y Diversificado: Combina ingresos municipales, transferencias estatales y alianzas público-privadas para garantizar estabilidad financiera.

Atracción de Inversiones con Instrumentos Innovadores: Bonos verdes y fideicomisos permiten financiar flotas limpias e infraestructura de manera eficiente y transparente.

Subsidios Basados en el Desempeño: Incentivan eficiencia operativa y uso responsable de recursos, vinculando pagos a indicadores de calidad y desempeño del servicio.

11. Síntesis de la Exposición de Motivos

La ley propone un modelo de movilidad justo, eficiente y descentralizado, fortaleciendo competencias municipales y promoviendo la participación ciudadana, transparencia, sostenibilidad y eficiencia. La implementación permitirá evaluar y perfeccionar el modelo, con miras a una expansión nacional, descongestionando vías, reduciendo dependencia del transporte privado y fomentando un desarrollo urbano más equitativo y sostenible.

De esta forma y bajo las consideraciones enunciadas supra sometemos a conocimiento de esta Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley para su estudio y aprobación por parte de las señoras diputadas y los señores diputados.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA.

DECRETA:

“LEY PARA LA CREACIÓN Y REGULACIÓN DEL SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERDISTRITAL”.

CAPÍTULO I.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto. Esta ley tiene por objeto establecer el marco legal que faculte a los gobiernos locales a diseñar, implementar, operar, supervisar y evaluar un sistema de transporte público interdistrital dentro del territorio cantonal. El objetivo es garantizar a la población un servicio de transporte eficiente, seguro, accesible y ambientalmente responsable, contribuyendo a la mejora en la calidad de vida, a la movilidad sostenible y a la descongestión de las vías principales de la red vial nacional.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. El presente cuerpo normativo será aplicable a todas las municipalidades del país que deseen acogerse a su implementación, ya sea de manera total o gradual, según las características de cada cantón.

Artículo 3. Principios. El Sistema Municipal de Transporte Público Interdistrital se regirá por los siguientes principios:

- **Accesibilidad Universal:** Garantía de que el servicio de transporte público sea plenamente accesible y utilizable por todas las personas, sin distinción de edad, género, condición física, sensorial, intelectual, socioeconómica o ubicación geográfica. Esto implica la adaptación de la infraestructura, unidades y procesos para asegurar la autonomía y la igualdad de oportunidades en el desplazamiento, en estricta observancia de la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley N.º 7600 del 29 de mayo de 1996.
- **Eficiencia y Eficacia:** Optimización constante de los recursos económicos, humanos y tecnológicos para asegurar la prestación de un servicio público oportuno, de alta calidad y que efectivamente satisfaga las necesidades de movilidad de la población. Este principio busca maximizar los resultados con la menor inversión posible y garantizar el cumplimiento de los objetivos del sistema.
- **Sostenibilidad Ambiental y Financiera:** Integración de tecnologías limpias, promoción de infraestructura resiliente al cambio climático y la reducción

activa de impactos ambientales negativos, fomentando un transporte bajo en carbono. Asimismo, el sistema deberá operar bajo criterios de viabilidad financiera a largo plazo, asegurando la continuidad y mejora del servicio.

- **Transparencia y Rendición de Cuentas:** Acceso expedito a la información pública relevante del sistema y la operación de mecanismos claros y efectivos de control, fiscalización y auditoría. Este principio fomenta la confianza ciudadana en la gestión y el uso de los recursos públicos.
- **Participación Ciudadana:** Involucramiento activo y vinculante de los usuarios, las asociaciones de desarrollo, organizaciones no gubernamentales y sectores académicos en la toma de decisiones, planificación y fiscalización del sistema de transporte, mediante mecanismos formales y continuos de consulta y retroalimentación.
- **Equidad e Inclusión Social:** Atención prioritaria y diferenciada a los sectores de la población más vulnerables, zonas de menor desarrollo o con necesidades especiales, garantizando su acceso al transporte público en condiciones justas y equitativas, y contribuyendo a la cohesión social.
- **Continuidad y Regularidad:** El servicio de transporte público debe prestarse de manera ininterrumpida y uniforme, cumpliendo los horarios y frecuencias establecidos, garantizando la predictibilidad y confiabilidad para los usuarios.
- **Seguridad Vial:** Priorización de todas las medidas y acciones necesarias para prevenir accidentes de tránsito, proteger la vida y la integridad física de usuarios, peatones y demás actores viales, y fomentar una cultura de responsabilidad en el uso del transporte público.

CAPÍTULO II.

SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE INTERDISTRITAL.

Artículo 4. Creación del sistema. Se establece el Sistema Municipal de Transporte Público Interdistrital (SMTP-I) como un servicio público esencial, cuya responsabilidad directa recae en las municipalidades. El sistema incluirá rutas, unidades de transporte, infraestructura de soporte, tecnologías de monitoreo, tarifas, y toda acción de planificación y evaluación asociada a su prestación.

Artículo 5. Unidad Técnica de Transporte Local. Cada municipalidad que implemente el SMTP-I deberá crear una Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL), adscrita a la estructura municipal existente, con las siguientes funciones:

- a) Planificación y diseño de rutas.
- b) Coordinación de procesos de licitación y adjudicación de concesiones con la aprobación del Concejo Municipal.
- c) Supervisión técnica y operativa de los servicios.

- d) Aplicación del régimen sancionatorio.
- e) Evaluación periódica del desempeño.
- f) Vinculación interinstitucional de la siguiente forma:
 - Con el MOPT y el CTP asegurando la alineación del SMTP-I con políticas nacionales.
 - Con la ARESEP garantizando la regulación del servicio
 - Con la Contraloría General de la República asegurando la transparencia del funcionamiento del SMTP-I.
 - Con otras Municipalidades armonizando las regulaciones locales para un funcionamiento integral y eficiente.

Artículo 6. Departamento de Servicio de Transporte Público Local. En el ejercicio de sus competencias en materia de transporte público, y en resguardo del bienestar de la ciudadanía, toda municipalidad que opte por asumir la operación directa del servicio público de transporte remunerado de personas en su jurisdicción interdistrital deberá crear y establecer el Departamento de Servicio de Transporte Público Local (DSTPL). Este Departamento de Servicio de Transporte Público Local (DSTPL) será la unidad ejecutora encargada de la operación, gestión, administración, planificación, y supervisión operativa de dicho servicio. Sus funciones específicas y su estructura interna deberán ser detalladas en un reglamento municipal aprobado para tal efecto. El Departamento de Servicio de Transporte Público Local (DSTPL), en todas sus actuaciones y decisiones, operará bajo la estricta dirección, coordinación y los lineamientos técnicos establecidos por la Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL) y por lo tanto la UTTL será la entidad especializada responsable de definir las políticas, criterios técnicos, estándares de calidad, tarifas, rutas, frecuencias y demás parámetros que garanticen la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del SMTP-I.

Artículo 7. Plan Quinquenal de Rutas. La UTTL en conjunto con el CTP elaborará y actualizará cada cinco años un Plan Quinquenal de Rutas (PQR), debidamente fundamentado técnicamente a través de la participación ciudadana, que defina las rutas interdistritales, las frecuencias mínimas, los tipos de unidades, y los mecanismos de ajuste y evaluación continua. El PQR deberá ser aprobado por el Concejo Municipal mediante sesión pública.

Artículo 8. Modalidades de servicio. Las modalidades del servicio según la demanda podrán incluir:

- a) Autobuses de alta capacidad para rutas principales.
- b) Microbuses o vehículos de menor tamaño para ramales secundarios.
- c) Transporte no motorizado y sistemas complementarios como bicicletas públicas.
- d) Unidades eléctricas o híbridas como estándar prioritario de adquisición.

CAPÍTULO III.

FINANCIAMIENTO Y TARIFACIÓN.

Artículo 9. Fuentes de financiamiento. El SMTP-I se financiará mediante:

- a) Asignación de recursos municipales, dentro de sus gastos generales de administración.
- b) Ingresos por tarifas cobradas al usuario.
- c) Alianzas público-privadas.
- d) Fideicomisos.
- e) Recursos de cooperación internacional.

Artículo 10. Tarifas. La municipalidad, trabajando de forma coordinada con la ARESEP, establecerá una estructura tarifaria que contemple:

- a) Tarifas plenas para la operación general.
- b) Tarifas diferenciadas para personas adultas mayores, estudiantes y población en condición de vulnerabilidad, las cuales se determinarán según los estudios pertinentes y se establecerán en el reglamento.
- c) Descuentos por transbordo y medios de pago electrónicos interoperables.

Artículo 11. Incentivos. Los operadores del servicio público de transporte remunerado de personas, debidamente autorizados según la modalidad de servicios, recibirán incentivos económicos, bonificaciones, comisiones y reconocimientos basados en el cumplimiento de indicadores clave de desempeño y la mejora continua del servicio. Estos incentivos serán monitoreados por la Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL), en coordinación con el CTP, establecerán la metodología de medición. Las bonificaciones se otorgarán por la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental como el uso de tecnologías de bajas emisiones o vehículos eléctricos, por alcanzar altos niveles de satisfacción usuaria medidos por encuestas y retroalimentación, y por la innovación tecnológica que mejore la experiencia del usuario y la eficiencia operativa tales como sistemas de pago electrónicos y monitoreo de flotas. Adicionalmente, se podrán establecer comisiones por la consecución de metas específicas de optimización de rutas o reducción de tiempos de viaje, y reconocimientos públicos a los operadores que demuestren un compromiso excepcional con la calidad del servicio y la seguridad vial.

CAPÍTULO IV.

SIMPLIFICACIÓN Y DIGITALIZACIÓN.

Artículo 12. Ventanilla única digital. Todas las municipalidades implementarán una plataforma digital interoperable con instituciones nacionales, que centralice trámites, solicitudes, reportes, denuncias y seguimiento administrativo.

Artículo 13. Silencio positivo. Toda solicitud de concesión, permiso, licencia, modificaciones de ruta, ajuste de tarifa u otro trámite administrativo relacionada con la prestación del servicio de transporte público interdistrital que no sea resuelta en el plazo máximo de treinta días hábiles se entenderá como aprobada tácitamente. La municipalidad deberá dejar constancia electrónica de la activación automática de este mecanismo, sin perjuicio de las limitaciones y disposiciones establecidas en la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley N°8220 del 4 de marzo de 2002; y demás normativa aplicable en materia administrativa.

Artículo 14. Oficial de simplificación. La UTTL nombrará un departamento de Simplificación Administrativa, responsable de revisar y proponer mejoras continuas en los procesos internos, en cumplimiento con la Ley N° 8220.

CAPÍTULO V.

SUPERVISIÓN Y VEEDURÍA.

Artículo 15. Indicadores Clave de Rendimiento. Los operadores estarán sujetos al cumplimiento de indicadores clave de desempeño (KPIs), que incluirán:

- a) Frecuencia y regularidad del servicio.
- b) Puntualidad en la operación.
- c) Nivel de ocupación.
- d) Nivel de satisfacción de los usuarios.
- e) Emisiones por unidad de transporte.
- f) Innovación tecnológica.

Artículo 16. Datos abiertos. La UTTL publicará de manera mensual los indicadores, auditorías y reportes de servicio en un formato de datos abiertos, accesible para todas las personas.

Artículo 17. Auditorías. El uso de recursos públicos, la calidad del servicio y el cumplimiento contractual serán auditados anualmente por la Contraloría General de la República.

Artículo 18. Comités ciudadanos. Se crearán comités ciudadanos de transporte, conformados en cada distrito con carácter consultivo y representativo de asociaciones de desarrollo, usuarios, ONG, sectores académicos, sectores comerciales, estos podrán emitir recomendaciones formales sobre la planificación y fiscalización del sistema de transporte. Estas recomendaciones abarcarán aspectos como la optimización de rutas, la mejora de frecuencias, la calidad del servicio, la accesibilidad, la seguridad, y la implementación de nuevas tecnologías. El proceso de instrumentalización implicará la presentación escrita o digital de dichas recomendaciones a la Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL) y posteriormente al Concejo Municipal, quienes deberán analizarlas y emitir un pronunciamiento público en un plazo de veinte días hábiles desde la presentación. Se establecerán canales digitales y presenciales para facilitar su entrega y seguimiento. Deberán además establecerse canales que permitan al público consultar información en tiempo real acerca del estado del servicio brindado.

CAPÍTULO VI.

SANCIONES.

Artículo 19. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de obligaciones contractuales o de servicio dará lugar a sanciones para los operadores del transporte público, asegurando proporcionalidad y debido proceso. Este régimen de acciones sancionables se establece de la siguiente forma:

- a) **Acciones Leves:** Son aquellos incumplimientos menores que no afectan sustancialmente la calidad del servicio, la seguridad o la continuidad de la operación. La sanción aplicable será una Amonestación Escrita, la cual se registrará en el expediente del operador y exigirá la corrección inmediata de la conducta.
- b) **Acciones Graves:** Son las que comprenden los incumplimientos que afectan de forma significativa la calidad del servicio, la comodidad del usuario, la seguridad o la eficiencia operativa, o la reincidencia en faltas leves. Esto puede manifestarse en quejas reiteradas por trato inadecuado, incumplimiento constante de frecuencias y horarios que cause esperas prolongadas, o la operación de unidades con deficiencias menores en mantenimiento. Para estas acciones, se aplicarán multas, cuyos montos se determinarán reglamentariamente, buscando desincentivar la recurrencia.
- c) **Acciones Muy Graves:** Son aquellos incumplimientos que ponen en riesgo la seguridad de los usuarios, comprometen seriamente la continuidad del servicio, o representan un daño sustancial al interés público, así como la

reincidencia grave en faltas previamente multadas. La sanción en estos casos será la Suspensión Temporal de la Concesión, implicando la imposibilidad de operar en la ruta o rutas afectadas por un período definido, pudiendo disponerse la operación de un operador suplente para garantizar la continuidad del servicio.

- d) **Acciones Gravísimas:** Son aquellos incumplimientos que atentan contra la vida o integridad de las personas, el fraude masivo, el abandono del servicio o la comisión de delitos relacionados con la operación de la concesión o no, así como la reincidencia en faltas muy graves. Esto incluye el abandono total o parcial del servicio sin justificación, violaciones graves a la seguridad que resulten en accidentes con lesionados o fallecidos, o el fraude sistemático en el cobro de tarifas. La sanción más severa para estas acciones será la Revocatoria Definitiva del Contrato, lo que implica la terminación inmediata de la concesión y la reasignación de la ruta conforme a la normativa vigente.

Artículo 20. Recurso de revocatoria y apelación. El operador sancionado podrá interponer recurso de revocatoria ante la municipalidad. En caso de disconformidad con la resolución, podrá acudir en apelación ante el Consejo de Transporte Público.

CAPÍTULO VII.

DISPOSICIONES FINALES.

Artículo 21. Reglamentación. El Poder Ejecutivo, en conjunto con las municipalidades que acojan el Sistema Municipal de Transporte Público Interdistrital, emitirán el reglamento de aplicación de esta ley en un plazo máximo de seis meses.

Artículo 22. Vigencia. Esta ley entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

CAPÍTULO VIII.

REFORMAS LEGALES.

Artículo 23. Se adiciona un párrafo final al artículo 1 de la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, que dirá: “En el caso de los servicios de transporte público interdistrital que se desarrollen exclusivamente dentro del territorio de un cantón y sean gestionados directamente por su municipalidad conforme a un marco legal especial, dicha competencia podrá ser asumida por el gobierno local.”

Artículo 24. Se reforma el artículo 2 de la Ley N.º 8220 para incluir entre los sectores prioritarios de simplificación administrativa a los servicios de transporte público local gestionados por municipalidades, incluyendo expresamente el uso de ventanilla única digital y la aplicación del silencio positivo para licencias, concesiones y autorizaciones relacionadas con este servicio.

Artículo 25. Se adiciona un inciso al artículo 5 de la Ley N.º 8114 para permitir que un porcentaje de los recursos asignados a la red vial cantonal según la situación expresa de cada Cantón pueda ser destinado al fortalecimiento de sistemas de transporte público municipal, mediante convenio con el MOPT y sujeto a rendición de cuentas específica.

Artículo 26. Se adiciona inciso m) al artículo 4 del Código Municipal Ley N.º 7794 que dirá “m) Las Municipalidades que optan por gestionar Sistema Municipal de Transporte Público Interdistrital (SMTP-I) deberán hacerlo mediante la Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL)”.

CAPÍTULO IX.

TRANSITORIOS

Transitorio I. UTTL. Las municipalidades que opten por acogerse a la presente ley dispondrán de un plazo máximo de doce meses contados a partir de la entrega de los resultados del piloto para la creación formal de la Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL). Esta unidad deberá estar dotada de personal técnico capacitado, reglamento interno y recursos operativos básicos que permitan su funcionamiento autónomo y eficiente. Además, deberá establecer mecanismos de coordinación con las instituciones nacionales correspondientes.

Transitorio II. Catálogo Nacional. La municipalidad tendrá un plazo de seis meses para registrar, actualizar y publicar todos los trámites relacionados con el Sistema Municipal de Transporte Público Interdistrital en el Catálogo Nacional de Trámites. Esta obligación incluirá los requisitos, plazos, formularios y medios de presentación, asegurando el cumplimiento con la Ley 8220 y fomentando la transparencia administrativa.

Transitorio III. Plan Quinquenal. La Unidad Municipal de Transporte deberá presentar ante el Concejo Municipal el primer Plan Quinquenal de Rutas (PQR) en un plazo no mayor a nueve meses desde la entrada en vigencia de esta ley. El plan deberá elaborarse mediante consulta ciudadana, análisis técnico y validación institucional. Su aprobación deberá realizarse mediante sesión pública y estará sujeto a revisión anual para ajustes progresivos.

Transitorio IV. Ejecución presupuestaria del Departamento de Servicio de Transporte Público Local. Para efectos de la correcta ejecución presupuestaria y contable, en el evento que las municipalidades ejerzan la potestad de brindar el servicio público de transporte remunerado de personas por medio del Departamento de Servicio de Transporte Público Local (DSTPL), la Contraloría General de la República deberá definir la clasificación programática y económica correspondiente en el programa 2 de gastos, "Servicios y Prestaciones Sociales". Esta definición deberá ser comunicada a todas las municipalidades y regirá a partir del período presupuestario siguiente a su oficialización, garantizando la transparencia y el adecuado registro de los recursos destinados a esta función esencial.

Rige a partir de su publicación.

Diputados y Diputadas.