



MOVILIDAD

Manual General sobre procedimientos y responsabilidades municipales en el marco de las nuevas leyes para **movilidad activa peatonal y ciclística sostenible**; opciones de restricción vehicular durante el día; rol y responsabilidades de las policías de tránsito municipales; normativa para regulación del tránsito en vías municipales y tránsito pesado en zonas urbanas, y planes de manejo de tránsito para reparaciones, construcciones y mantenimiento.



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA



El presente documento ha sido elaborado por el Segundo Programa de la Red Vial Cantonal (PRVC-II MOPT/BID), en su componente de “Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión de los gobiernos locales”.

Equipo consultor de C&C Consultores Asociados:

Dr. Christian Campos Monge, *Consultor Coordinador*
Arq. Adriana Murillo Oviedo
Arq. Andrea Coto Martínez
Ing. Juan Carlos Rodríguez Arce

Ing. José David Rodríguez Arce
MSc. Ana Lizeth Rodríguez Barquero
MSc. Kathia Acuña Sossa
Licda. Cindy Solís Rodríguez

Coordinación y revisión técnica:

Ing. Ana Yancy Paniagua Cascante, MAP
Gerente/Subdirectora División de Obras Públicas
Unidad Ejecutora y de Coordinación PRVC-II
División de Obras Públicas
Ministerio de Obras Públicas y Transporte

Licda. Verónica Quirós Pizarro, Directora
Área de Coordinación y Participación
Unidad Ejecutora y de Coordinación PRVC-II
División de Obras Públicas
Ministerio de Obras Públicas y Transporte

Ing. Eduardo Barquero Solano, Director
Asesoría Técnica GIZ
Programa Red Vial Cantonal PRVC-II MOPT/BID
GIZ Internacional Services

MAP. Auxiliadora Cascante, Asesora
Desarrollo de Capacidades
Programa Red Vial Cantonal PRVC-II MOPT/BID
GIZ Internacional Services

Diseño y diagramación:

Diana Castro Brenes



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA



BID
Mejorando vidas



Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



ACRÓNIMOS

AED	Alianza Empresarial para el Desarrollo.
ANAI	Asociación de Alcaldes e Intendentes
ARESEP	Autoridad Reguladora de Servicios Públicos.
CONAPDIS	Consejo Nacional de Personas con Discapacidad.
CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad.
COSEVI	Consejo de Seguridad Vial.
CTP	Consejo de Transporte Público.
CFIA	Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica.
CGR	Contraloría General de la República de Costa Rica.
CNE	Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias.
CNREE	Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial.
DINADECO	Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad.
DCC	Dirección de Cambio Climático.
DGIT	Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
DGPT	Dirección General de Policía de Tránsito de Costa Rica.
ENMA	Estrategia Nacional de Movilidad Activa.
GEI	Gases de Efecto Invernadero.
ICT	Instituto Costarricense de Turismo.
IFAM	Instituto de Fomento y Asesoría Municipal.
INCOFER	Instituto Costarricense de Ferrocarriles.
INDER	Instituto de Desarrollo Rural.
INVU	Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo.
INTECO	Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica.
LANAMME	Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales.
LGCP	Ley General de Contratación Pública.
MEP	Ministerio de Educación Pública.
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.

MINAE	Ministerio de Ambiente y Energía.
MIVAH	Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos.
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
MTM-DUOT	Mesa Multinivel de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte.
MTSS	Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Costa Rica.
RLGCP	Reglamento Ley General de Contratación Pública.
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible.
ONU	Organización de las Naciones Unidas.
PEMS	Planes Empresariales de Movilidad Sostenible.
PGR	Procuraduría General de la República.
PNH	Política Nacional del Hábitat.
PIMS	Plan Institucional de Movilidad Sostenible.
PPCN	Programa País Carbono Neutralidad.
SETENA	Secretaría Técnica Nacional Ambiental.
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana.
SINALEVI	Sistema Nacional de Legislación Vigente.
SINAC	Sistema Nacional de Áreas de Conservación.
SNH	Sistema Nacional del Hábitat.
UCR	Universidad de Costa Rica.
UNGL	Unión de Gobiernos Locales.

TABLA DE CONTENIDO

01 Introducción 6

1.1 Objetivo del Documento	6
1.2 Sobre el Manual y su Uso	6
1.3 La Identificación y Aplicabilidad de las Regulaciones Normativas	7
1.4 Utilización de Fuentes Citadas como Documentos Relacionados	8
1.5 Glosario o Conceptos Claves	8

02 Sobre la Gestión de la Movilidad y el Tránsito 10

2.1 La Movilidad Sostenible	12
2.2 La Movilidad Activa	14
2.3 Las Vías Públicas Peatonales	18
2.4 El Cambio de Uso en Vías Públicas en Beneficio de la Movilidad	18
2.5 La Gestión del Tránsito	20

2.6 Restricciones al Tránsito	21
2.7 Medidas sobre las Pautas de Movilidad para Reducir los Impactos del Automóvil	21
2.7.1 Reducción de la Velocidad en Áreas Urbanas	21
2.8 Medidas para Desincentivar el Uso del Vehículo Automotor	22
2.8.1 Reducción del Espacio Disponible en las Vías	22
2.8.2 Pacificación de Tráfico	22
2.9 Medidas para la Restricción Vehicular	24
2.9.1 Las Restricciones de Circulación por Tipo de Vehículo	24
2.9.2 Las Restricciones de Circulación por Número de Placa del Vehículo	25

03 Normativa: Gestión de la Movilidad y el Tránsito 26

3.1 Leyes y Reglamentos Nacionales en Gestión de la Movilidad y del Tránsito	26
--	----

3.1.1 Leyes	26
3.1.2 Reglamentos Nacionales	28
3.1.3 Políticas Públicas	30
3.1.4 Planes	33
3.1.5 Programas	34
3.1.6 Guías Técnicas	35
3.1.7 Normas Técnicas	39
3.1.8 Normativa municipal: algunas referencias de reglamentos de movilidad de corporaciones municipales	40

04 Competencias en Relación con la Movilidad 43

4.1 Los Gobiernos Locales	44
4.1.1 Declarar	44
4.1.2 Reglamentar	44
4.1.3 Planificar	44
4.1.4 Financiar	46
4.1.5 Implementar	47
4.2 Las Personas Usuarías	48

4.2.1 Personas Peatones	48
4.2.2 Personas Pasajeras en Vehículos Destinados a Transporte Público	49
4.2.3 Personas Ciclistas	49
4.3 Las Personas Inspectores de Tránsito	49
4.3.1 Policía de Tránsito	50
4.3.2 Inspectores Municipales de Tránsito	50
4.4 Gestión del Tránsito ante Eventos, Reparaciones, Construcciones y Mantenimiento de Vías	52
4.4.1 Gestión del Tránsito ante Cierres Temporales Parciales o Totales	52

05	
Recomendaciones para Ejecutar	56
5.1 Procedimiento para Peatonización de Vías	56
5.2 Procedimiento para Planes de Manejo de Tránsito por Eventos	57
5.3 Procedimiento para la Verificación del Cumplimiento del Plan de Manejo de Tránsito por Labores en la Vía	58
5.4 Caso de Éxito	59

06	
Referencias Bibliográficas	60
6.1 Doctrina e Investigación Documental	60
6.2 Leyes	61
6.3 Decretos Ejecutivos y Reglamentos	61
6.4 Jurisprudencia	61
6.5 Jurisprudencia Administrativa: Documentos Emitidos por Procuraduría General de la República	62
6.6 Guías, Normas Técnicas y Manuales de Consulta y Referencia	62

Índice de Tablas	
Tabla 1. Principales aspectos vinculados a movilidad en las Políticas Públicas	30
Tabla 2. Principales aspectos vinculados a movilidad en Planes Nacionales	33
Tabla 3. Principales aspectos vinculados a movilidad en Programas especiales	34
Tabla 4. Guías Técnicas en materia de gestión de la movilidad y del tránsito	36

Índice de imágenes	
Figura 1. Identificación y Aplicabilidad de las Regulaciones Normativas	7
Figura 2. Pirámide de movilidad	13
Figura 3. Principios de la movilidad	13
Figura 4. Resumen conceptual de los principios de movilidad sostenible	14
Figura 5. Beneficios de la movilidad activa en la salud	15
Figura 6. Beneficios de la movilidad activa en la seguridad vial	15
Figura 7. Efectos positivos de la movilidad activa	16
Figura 8. Principios de la movilidad peatonal	16
Figura 9. Principios de la normativa de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad aplicables a la movilidad peatonal	17
Figura 10. Elementos esenciales a considerar para una modificación en el uso de una vía pública	20
Figura 11. Reducción de velocidad en Graz, Australia	21
Figura 12. Imágenes de referencia sobre pacificadores de vías	23
Figura 13. Zona de restricción vehicular por placa y franja horaria, en casco central San José, Costa Rica, 2024	25
Figura 14. Jerarquización de la normativa vinculada a movilidad con enfoque de territorialidad	26
Figura 15. Diagrama resumen de responsabilidades municipales derivada de la normativa de movilidad	43

01 INTRODUCCIÓN

1.1 Objetivo del Documento

El presente documento tiene como objetivo proveer a las municipalidades de un manual general sobre procedimientos y normativa aplicable a gestiones relacionadas con las responsabilidades municipales en el marco de la movilidad activa peatonal y ciclista sostenible.

En ese ámbito, se consideran opciones de restricción vehicular durante el día, con ocasión de trabajos en vías o bien, restricciones por placa, así como el rol y responsabilidades primordiales de las policías de tránsito municipales, respetando las competencias del rector del sector –Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)– y sus órganos desconcentrados– Consejo de Transporte Público (CTP) y Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).

Asimismo, la guía se complementa con: 1) la normativa esencial para la regulación del tránsito en vías municipales, 2) tránsito de vehículos pesados en zonas urbanas, 3) regulaciones para planes de manejo del tránsito vinculadas a mantenimiento y construcción vial.

Lo anterior, con el fin de fortalecer conocimientos y capacidades en autoridades y personal técnico municipal, vinculados a estas gestiones, que coadyuven con mejores prácticas en el territorio.

Cabe indicar que, en lo pertinente, se mencionará la Guía para la Articulación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en la gestión de los Gobiernos Locales, y los ODS como tal, pues, la trazabilidad de los objetivos, en el quehacer público, es además de exigido, necesario de considerar, en aras de lograr incidir desde la política y los marcos regulatorios, el desarrollo equilibrado y responsable de los municipios, y de estos, al país.

1.2 Sugerencias para el Uso del Manual

Este manual se creó como apoyo técnico y legal para promover mayores capacidades en la implementación de procedimientos y mejoramiento continuo municipal, en relación con el marco de responsabilidades vinculadas a la movilidad sostenible y la gestión del tránsito en vías locales.

Con base en lo anterior, esta herramienta considera la complejidad de las estructuras organizativas municipales, así como el amplio marco normativo, tanto general como especial relacionado con las citadas responsabilidades asignadas a los gobiernos locales.

La herramienta se enfoca en aspectos y regulaciones mínimas de movilidad que los municipios deben considerar en la gestión de su red vial cantonal. En ese sentido, extrae elementos mínimos a considerar, con el fin de cumplir razonablemente el marco jurídico aplicable según las responsabilidades, atribuciones y funciones.

La verificación de las condiciones mínimas, sean técnicas o legales, permite establecer un grado objetivo de ajuste, motivación y fundamentación de las actuaciones administrativas según competencias asignadas en ese amplio marco normativo.

Es importante manifestar que cada cantón y municipio tienen condiciones que les hace diferentes o particulares, con lo cual, cada caso o situación debe ser atendida conforme un debido análisis individual y lo propuesto en este manual debe ser considerado una guía o apoyo, orientada a desarrollar ese necesario y prudente estudio particular.

1.3 La Identificación y Aplicabilidad de las Regulaciones Normativas

Las regulaciones normativas incluidas en este manual son fundamentales para orientar y facilitar la toma de decisiones, frente a cada caso concreto, al aplicar las regulaciones en materia de movilidad y gestión del tránsito.

El universo regulatorio en la temática de movilidad y regulación del tránsito es amplio y en ciertos aspectos, muy reciente a nivel país, por lo que, metodológicamente a los efectos de este manual, se identificaron regulaciones orientadoras generales, normas de aplicación general (normas sombrilla, tipo leyes y reglamentos nacionales) y normas específicas (reglamentos o disposiciones municipales).

Entre las primeras están las políticas y planes nacionales aplicables a la temática del manual, según el deslinde de competencias, entre lo nacional y lo local. Las segundas están referidas a las disposiciones técnicas o legales de alcance nacional sobre un elemento o componente de la movilidad o del tránsito, que pretenden, en respeto a la autonomía municipal, actuaciones más uniformes y seguridad jurídica en el territorio. Algunas de estas las emiten ministerios o instituciones gubernamentales en ejercicio de su función rectora –competencia nacional–.

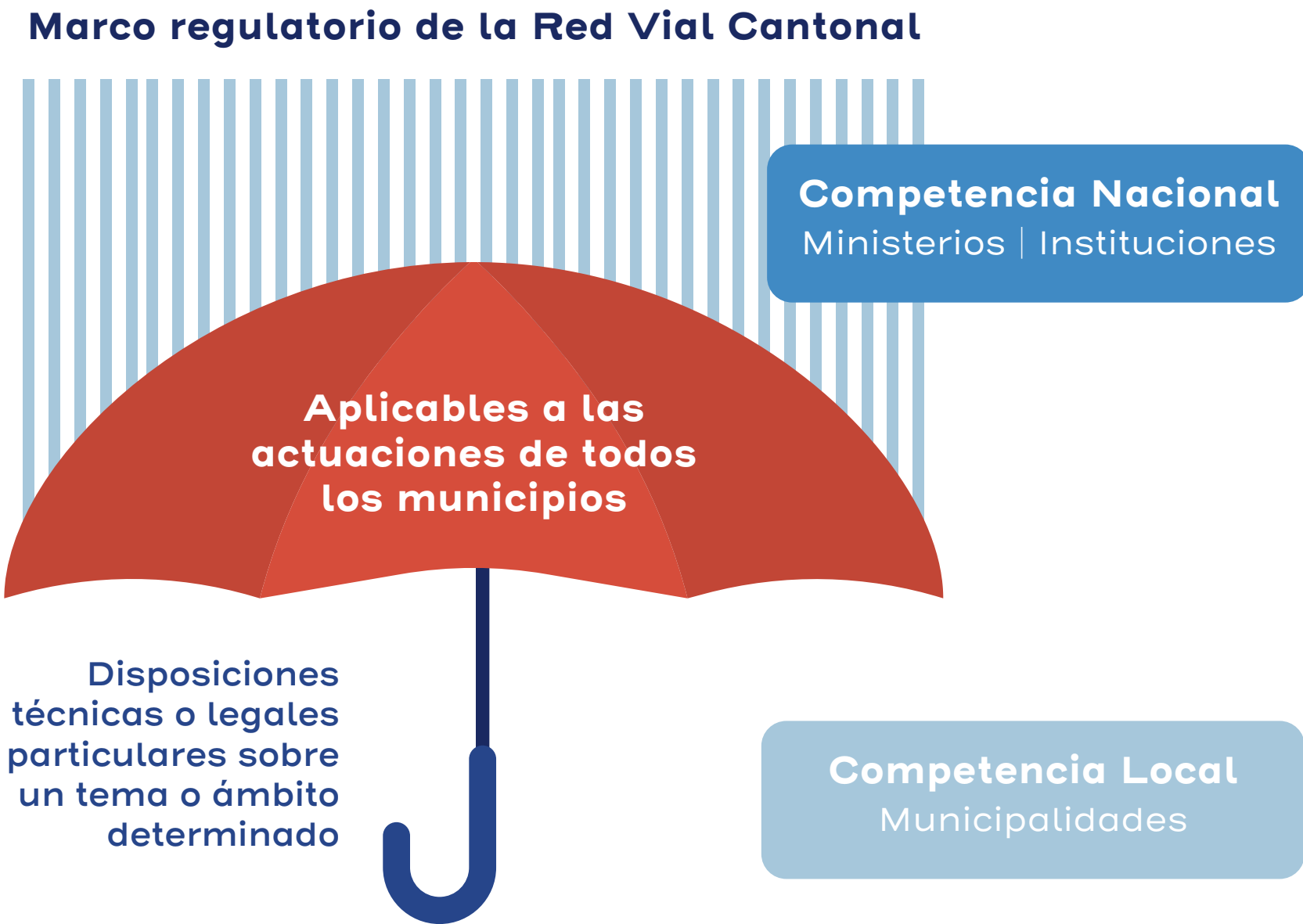
Las normas específicas están referidas a reglamentos, disposiciones, entre otras, surgidas desde los propios gobiernos locales, en el ejercicio de la competencia sobre el territorio y según las necesidades, y particularidades de su entorno.

Finalmente, hay que indicar que, la citación de la normativa en cada apartado de este manual corresponde a una selección en función de su vínculo directo y puntual con la temática, considerando el apego a la escala de jerarquía normativa establecida en el artículo 6 de la Ley General de la Administración Pública.

Dicha citación o referenciación corresponde a los efectos de esta herramienta de apoyo, un método abreviado clasificatorio, para identificar cuál norma o cuáles normas sustentan la actuación municipal o delimitan sus responsabilidades.

Se parte, además, de la premisa de que en la norma específica se han considerado las disposiciones de la normativa general y de las políticas, cuando así corresponda. En consecuencia, únicamente se han listado con detalle del artículo respectivo, las normas específicas y generales, con vínculo directo con el apartado, aún y cuando existan otras (bloque de legalidad) que también pueden complementariamente, ser de aplicación. Lo anterior para lograr un documento conciso, útil y funcional

Figura 1. Identificación y Aplicabilidad de las Regulaciones Normativas



Fuente: elaboración propia, 2024.

1.4 Utilización de Fuentes Citadas como Documentos Relacionados

En general y prioritariamente, las regulaciones normativas del manual se han consultado y recuperado del sitio oficial de la Procuraduría General de la República, denominado Sistema Nacional de Legislación Vigente (SINALEVI).

La normativa específica emanada de los municipios se ha consultado y recuperado desde los sitios oficiales de cada gobierno local, y cuando ha sido necesaria su validación, se ha generado la búsqueda respectiva en el SINALEVI o en las publicaciones en el Diario Oficial La Gaceta.

Asimismo, respecto de los pronunciamientos de interés emitidos por la Procuraduría General de la República (PGR) y la Contraloría General de la República de Costa Rica (CGR), se han consultado directamente en sus sitios o repositorios oficiales. Por su parte, las resoluciones judiciales, cuando se han referido en este manual, se consultaron y recuperaron en el sitio oficial del Poder Judicial, denominado NEXUS.PJ.

1.5 Glosario o Conceptos Claves

A continuación, se enlistan un conjunto de conceptos claves con pertinencia a la temática objeto de este manual.

- **Bicicleta:** Vehículo de dos ruedas de tracción humana y accionada mediante pedales.
- **Bulevar o boulevard:** Calle ancha con paseo peatonal central, generalmente arborizada y con elementos o mobiliario urbano para uso de los peatones.
- **Cierre parcial:** Es el cierre de parte de la calzada de una vía pública con el fin de realizar actividades temporales, no permanentes, distintas a aquellas para las cuales fue diseñada la vía, cuya realización se concentre en el mismo sitio de forma continua durante todo el tiempo que dure la actividad, y la cual se puede llevar a cabo de forma segura manteniendo un paso regulado de vehículos en lo que queda despejado en la vía. Se entiende que este tipo de cierre temporal

consiste en estrechar parte de un carril, cerrar el espaldón o cerrar uno o varios carriles de circulación vehicular, de manera que exista la posibilidad de utilizar el resto de la vía de manera compartida.

- **Cierre permanente:** Es el cierre definitivo de una vía pública para la realización de actividades permanentes en ella, distintas a aquellas para las cuales fue diseñada la vía, o bien, para modificar el uso o las características originales de la vía en forma permanente.
- **Cierre total:** Se refiere al cierre de la totalidad de la calzada de una vía pública con el fin de realizar actividades temporales, no permanentes, distintas a aquellas para las cuales fue diseñada la vía, cuya realización se concentre en el mismo sitio de forma continua durante todo el tiempo que dure la actividad y durante la cual, por razones de seguridad, sea necesario evitar el paso de todo tipo de vehículos por el lugar. También se refiere al impedimento de uso total de la vía por actividades temporales relacionadas con mantenimiento y conservación de la vía o atención de algún evento emergente.
- **Ciclista:** Persona que conduce una bicicleta o su pasajero.
- **Ciclovia:** Vía o sección de la calzada destinada exclusivamente al tránsito de bicicletas, triciclos no motorizados y peatones, estos últimos únicamente cuando no existan aceras, cuyo ancho se establece reglamentariamente.
- **Estacionamiento, parqueo o aparcamiento:** Lugar público o privado destinado al estacionamiento temporal de los vehículos.
- **Estacionómetro o parquímetro:** Aparato mediante el cual se registra y cobra la tarifa que permite el estacionamiento temporal de un vehículo en la vía pública destinada a ese fin.
- **Letrero:** Cualquier sustrato, material y/o elemento en que hay inscripciones o figuras que se exhiben con fines de comunicación y de interés común o general.
- **Movilidad:** “Es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas; involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos o necesidades de viajes y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana” (Gutiérrez, 2012).

- **Movilidad sostenible:** Comprende un sistema de desplazamientos que no perjudica la salud humana ni la de los ecosistemas, y que, a su vez, genera condiciones que satisfagan las necesidades de desplazamiento de las personas. (OCDE, 2002.)

- **Peatón:** Toda persona que transite a pie.

- **Plan institucional de movilidad sostenible:** Es una estrategia o herramienta dinámica de gestión a nivel de instituciones públicas, basada en el principio de mejora continua y con enfoque de largo plazo, cuya meta es generar un cambio en los patrones de movilidad de las personas colaboradoras, visitantes y proveedores, hacia modos de transporte más sostenibles.

- **Plan empresarial de movilidad sostenible:** Estrategias dinámicas con enfoque de largo plazo, cuya meta es generar un cambio en los hábitos de transporte de los colaboradores, proveedores y/o clientes hacia modos sostenibles. Buscan que se viaje menos (teletrabajo, videoconferencias), mejor (promover los modos de transporte no motorizados, transporte público, optimizar el uso del espacio de parqueo, carpooling) y de manera más eficiente (optimizar rutas y mejorar la tecnología), de forma que se logre disminuir las emisiones asociadas, se contemple un enfoque de género y se mejore la calidad de vida de las personas. (Guía para la construcción e implementación de Planes Empresariales de Movilidad Sostenible (PEMS), AED, 2018, p. 5).

- **Plan de movilidad:** Establece estrategias, regulaciones, presupuestos y recaudación de fondos para satisfacer la necesidad de los ciudadanos de desplazarse; siendo un ciclo donde se desarrolla el presupuesto, planteamiento de objetivos y prioridades, diagnóstico, elaboración de la estrategia (el plan), implementación de acciones, monitoreo y evaluación de lo realizado. Debe ser replicable, dinámico, adaptable ya que va evolucionando con el cambio de pensar y actuar de la población, así que presenta soluciones a corto plazo, pero pensando y actuando a mediano y largo plazo. (Garricho, Aguilar, Brambila, & Sabrino, 2014). Es también un plan, en el que se planifica el transporte dándole unidad y estableciendo las metas de todo el sistema de transporte, en donde se privilegie el transporte masivo e intermodal (Torres, 2016).

- **Plan de movilidad cantonal:** Plan estratégico diseñado por los gobiernos locales para satisfacer necesidades de movilidad de las personas en la ciudad y sus alrededores. Posee una visión de largo plazo, un cronograma de implementación

con definición de metas, tácticas, plazos y evaluación de cumplimiento, e idealmente debe considerar los Planes Institucionales de Movilidad Sostenible y los Planes Empresariales de Movilidad Sostenible desarrollados por las instituciones, empresas u organizaciones, ubicadas en el territorio.

- **Rótulo:** Escritura, impreso, pintura, emblema, dibujo u otro medio informativo, ubicado en propiedad privada, cuyo propósito sea la publicidad comercial o llamar la atención sobre un producto, artículo, marca de fábrica, actividad comercial, negocio, servicio, actividad recreativa, profesión u ocupación domiciliaria, que se ofrezca, venda o se lleve a cabo en el mismo sitio en que está ubicado dicho elemento.

- **Señal horizontal:** Marca de pintura de color amarillo o blanco que se graba sobre la superficie de rodamiento para regular el uso de una vía pública, para la circulación de los usuarios.

- **Señal vertical:** Dispositivo de tránsito que se adhiere al suelo y que es colocado de forma vertical para informar, regular o prevenir a los usuarios.

- **Transitar:** Traslado, circulación o desplazamiento de personas, vehículos, mercancías, carga o semovientes sobre las vías públicas.

- **Transporte público:** Servicio de traslado público o privado de carga, pasajeros o mercancías, realizado por medio de vehículo tipo autobuses, busetas, microbuses, taxis u otros vehículos autorizados. El servicio de transporte público puede ser de carga limitada, taxi carga, grúa, taxi grúa y pasajeros colectivo y está sujeto a autorización previa y a una tarifa o precio fijada según parámetros establecidos por el ordenamiento jurídico.

- **Vehículo:** Medio de transporte usado para trasladar personas o bienes por la vía pública.

- **Vía:** Calle, camino o carretera por donde transitan los vehículos.

- **Vía exclusiva:** Vía destinada solo para el tránsito de vehículos dedicados a una actividad determinada o vehículos de cierto tipo.

- **Vía pública:** Todo terreno e infraestructura vial de dominio público y uso común, que, por disposición de la autoridad administrativa, se destina al libre tránsito de personas, vehículos y bienes.

02 SOBRE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y EL TRÁNSITO

Históricamente, la planificación y el desarrollo urbano se han centrado en las soluciones vinculadas a la infraestructura del transporte, con vehículos individuales, en sus múltiples variantes –vehículos, medios de traslado e infraestructura para los traslados–, priorizando la eficiencia, eficacia y seguridad en los desplazamientos.

Esa práctica generalizada ha llevado a una expansión horizontal dispersa y desconectada de las ciudades, con una baja densidad aun en territorios extensos, provocando mayores tiempos de desplazamiento entre destinos geográficamente cercanos y consustancialmente, aumentando el uso del vehículo o soluciones de movilidad similares.

La solución tradicional ha sido generar nueva infraestructura vial o ampliar la existente: nuevas vías públicas, ampliación de la estructura existente, carreteras con mayor cantidad de carriles y, carreteras de pago, pasos a desnivel o incluso, túneles. Estas soluciones, en no pocas ocasiones, no consideran la construcción de aceras o la mejor adecuación del espacio seguro, para el uso de los peatones y ciclistas.

Esta dinámica no siempre es la solución, y más bien repercute en los estilos de vida y salud de los ciudadanos, especialmente a raíz de una mayor exposición a la contaminación ambiental y sónica, así como a la propensión a sufrir accidentes o demoras en los trayectos a causa de incidentes viales.

Más recientemente, a través de diversas iniciativas, estudios y propuestas¹, se ha venido planteando el rompimiento de este paradigma de desarrollo urbano, bajo el factor caracterizante del transporte multimodal, para dar relevancia a una planificación basada en soluciones centradas en la movilidad de las personas, llegando a impulsarse subvariantes tales como: movilidad sostenible y movilidad peatonal. Lo anterior, entendiendo que:

“ La movilidad no solo debería ser una cuestión de desarrollo de infraestructuras y servicios de transporte. Es necesario situarla dentro de un contexto sistémico, que contemple la planificación urbana, en su totalidad, para superar las necesidades sociales, económicas, políticas y físicas relacionados con la circulación de las personas (ONU-Habitat y Ayuntamiento de Madrid, 2016, p.6). ”

Bajo este planteamiento, la movilidad debe facilitar el acceso a los lugares de destino y enfocar la planificación urbana en la persona. Desde los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la movilidad refiere al desarrollo de acciones, que ayuden al cumplimiento del ODS 3 (Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades; y ODS 11 (Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros).

¹ Ver listado en referencias bibliográficas, apartado de guías y documentos similares.

Ahora, no menos importante es introducir el enfoque, ya no facultativo, sino como deber de la Ley N°9986, Ley General de Contratación Pública –en adelante LGCP–, en torno a la contratación estratégica. Está claro que, en mucho, los municipios pueden incidir en ayudar a alcanzar objetivos (ODS) en lo que refiere a movilidad. Así, si existen ciudades que privilegian crear nueva infraestructura vial o ampliar la existente, sin estimar el factor movilidad de las personas, bajo el paradigma de pensar primero en lo que más conviene al ambiente, y consecuentemente al mejor estado de ciudad que se desea construir.

El generar desarrollo enfocado solo en el principio de una sostenibilidad financiera institucional mediante el incremento de un desarrollo constructivo alineado al modelo tradicional de desarrollo de obras públicas bajo una visión carro centristas, visión que dista de la priorización de movilidad peatonal y ciclística segura, o incluso, otros medios de transporte masivo de personas; debe ser un paradigma a romper por los municipios; por lo que; es imperativo acudir a estrategias de alianzas que fomenten políticas orientadas a la inversión de recursos públicos que impacten en la mejora continua de la infraestructura de su territorio enfocada en el peatón y su movilidad segura y sostenible en pro del bienestar sus habitantes y el entorno. En tal sentido, el artículo 20 LGCP, señala:

“ Las contrataciones públicas servirán a la consolidación de políticas públicas, tendientes al desarrollo social equitativo nacional y local, y a la promoción económica de sectores vulnerables, a la protección ambiental y al fomento de la innovación.” Agrega: “La actividad contractual en que medien fondos públicos se definirá y desarrollará bajo la concepción de compra pública estratégica, reconociendo su carácter instrumental para el progreso económico y social y el bienestar general.”

Luego, el artículo 21 LGCP, precisa el deber de incorporar criterios sociales, económicos, ambientales y de innovación en los pliegos de condiciones. Incluso, el artículo 22, regula un cambio de paradigma con la compra pública innovadora, donde la “Administración deberá valorar la mejora sustancial en la prestación del servicio público que se propone con la innovación” “debiendo

desarrollar un plan de seguimiento y evaluación del contrato que se llegue a suscribir.”

Tratar de incidir en un desarrollo de inversión del componente de fondos públicos, y lo que es obra e infraestructura, es parte del documento denominado, “Costa Rica: Una propuesta para superar la crisis de movilidad actual 2018–2022” (Egloff y et al., 2018), pero, lo ahí valorado, va aún más allá, con la idea de la contratación estratégica.

Ello porque la movilidad sostenible, mira hacia el uso con valor de los fondos públicos, donde las administraciones deberían dejar de estar fomentando el uso por sí, de vías que se hacen, sin tener presente el que las personas busquen valorar el uso de medios de transportes públicos, bicicleta, etc., porque tienen, precisamente, una infraestructura que lo favorece. Pero cuando lo que se tiene son calles, carreteras, que se hacen sin pensar en el elemento sostenible, que desde luego incluye el menor impacto factible de carbono, o, hacerlo con valor de la descarbonización, pues otra es la conclusión.

A lo que se suma, desde luego, que el sector privado sea aliado del Gobierno y los municipios, en incidir en infraestructura sostenible, que potencie una movilidad más responsable. Entonces, al menos para el caso del sector público, el desarrollo de infraestructura debe considerar la variable de obras, que potencien una movilidad sostenible, que deje de privilegiar una dependencia a medios perjudiciales para todos.

En ese sentido, indica el artículo 46 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública – en adelante RLGCP:

“ Contratación pública estratégica deberá articular los objetivos de política pública en materia social, ambiental, económica y de innovación, en los términos dispuestos por el artículo 20 de la Ley General de Contratación Pública y según se disponga en el Plan Nacional de Compra Pública, considerando lo siguiente: ... c) La protección ambiental, mediante la promoción de enfoques de ciclo de vida de bienes, servicios y obras, utilización de energías renovables, certificados de producto y eco-etiquetas. d) El Fomento de la innovación desde la Administración contratante y en la promoción

de procedimientos, que permitan la obtención de bienes, obras y servicios, procesos, mercadotecnia o de organización empresarial de carácter innovador bajo criterios de sostenibilidad y que generen mayor bienestar social.

Consideremos, con los “Principios de la OCDE sobre Política Urbana”, el número 7, que reza:

“Fomentar un enfoque de política urbana nacional y multinivel que establezca incentivos para alinear e integrar políticas sectoriales y así promover conjuntamente el desarrollo y el bienestar en las ciudades”, y, en lo particular, la tarea de “Diseñar y planificar políticas de transporte que aumenten la accesibilidad de los residentes y usuarios urbanos a las oportunidades económicas, sociales y culturales; mejorar la multimodalidad; alentar y aprovechar la movilidad ecológica y las nuevas formas de movilidad urbana limpia; combinando políticas de gestión del transporte del lado de la oferta y del lado de la demanda (OCDE, 2019, p22).

En la “Revisión de desempeño ambiental de la OCDE: Costa Rica 2023”, sobre la cuestión transporte y la descarbonización, se señala lo fundamental que es:

“Cumplir los objetivos de mitigación del cambio climático y mejorar la calidad de vida Costa Rica” cosa que “depende en gran medida del transporte terrestre, el cual representa tres cuartas partes de las emisiones de GEI, relacionadas con la energía, dichas emisiones crecieron más del 30 % en la última década (OCDE, 2023, p.15).

Cabe considerar que “más del 88% de la población está expuesta a niveles nocivos de contaminación del aire. La flota de vehículos ha crecido rápidamente en la última década y la mayoría de los vehículos tienen más de diez años de antigüedad.” Y, como se indicó líneas atrás, el énfasis en inversión pública

parece estar enfocado en, como hay más carros, ampliemos o construyamos más calles o carreteras.

El Plan Nacional de Descarbonización tiene como objetivo:

“Aumentar radicalmente el papel del transporte público, la bicicleta y la caminata en los patrones de movilidad, esto es bien visto y se han tomado medidas para integrar mejor la planificación del transporte y el uso del suelo, pero el progreso ha sido lento (OCDE, 2023, p.15).

No hay un sistema integrado de transporte público, aunque sí cabe reconocer que se ha ampliado la red de carga para vehículos eléctricos y se han adoptado regulaciones e incentivos fiscales para fomentar su compra, lo que no elimina, el riesgo de control de los agentes económicos sobre, a pesar de los incentivos fiscales, inflar el precio de este tipo de opción, lo que desmotiva un consumo de mayor escala.

2.1 La Movilidad Sostenible

La movilidad sostenible es un tema de reciente regulación en Costa Rica. Sin embargo, es posible ubicar sus orígenes en discusiones que surgieron con la aparición de organizaciones preocupadas por el espacio urbano y ordenamiento, entre finales de la década de los ochenta e inicios de los noventa (Moya y Dusapin, 2018).

La movilidad sostenible es la antítesis del modelo basado en el automóvil particular, y procura el uso de sistemas intermodales de transporte en los que la bicicleta, el transporte público, la peatonalización y la infraestructura adecuada son clave (Mora, 2014, p.4). Puede igualmente entenderse como la:

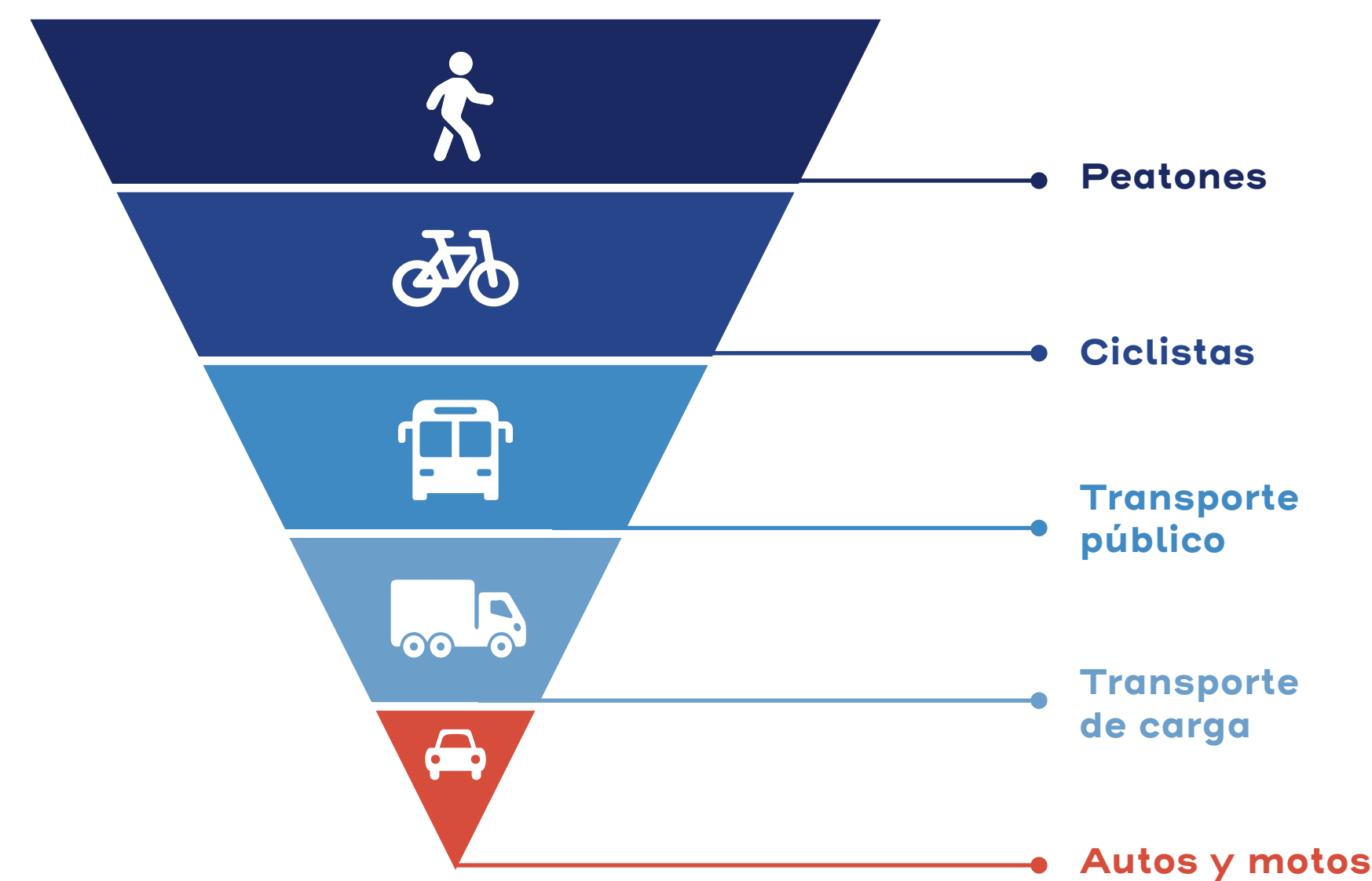
“habilidad de satisfacer las necesidades de la sociedad para moverse libremente, tener acceso, comunicarse, comerciar y establecer relaciones, sin sacrificar otros valores esenciales, tanto humanos,

como ecológicos hoy y en el futuro” (Vicentini, 2013, citado por Martínez, 2022, p. 9).

Este modelo de movilidad se basa en una nueva jerarquía o priorización que ha sido denominada Pirámide de Movilidad (figura 2), y que representa una pirámide invertida según la cual, en la parte superior se ubican las modalidades de movilidad más inclusivas y apreciadas para la planificación urbana, y en la parte inferior, las menos deseadas. De este modo, la pirámide expresa una relación costo-beneficio de factores sociales, ambientales y económicos por considerar.

Esta jerarquización es recogida también en la normativa nacional, especialmente en el artículo 4 inciso a) de la Ley N°9976, denominada Ley de Movilidad Peatonal.

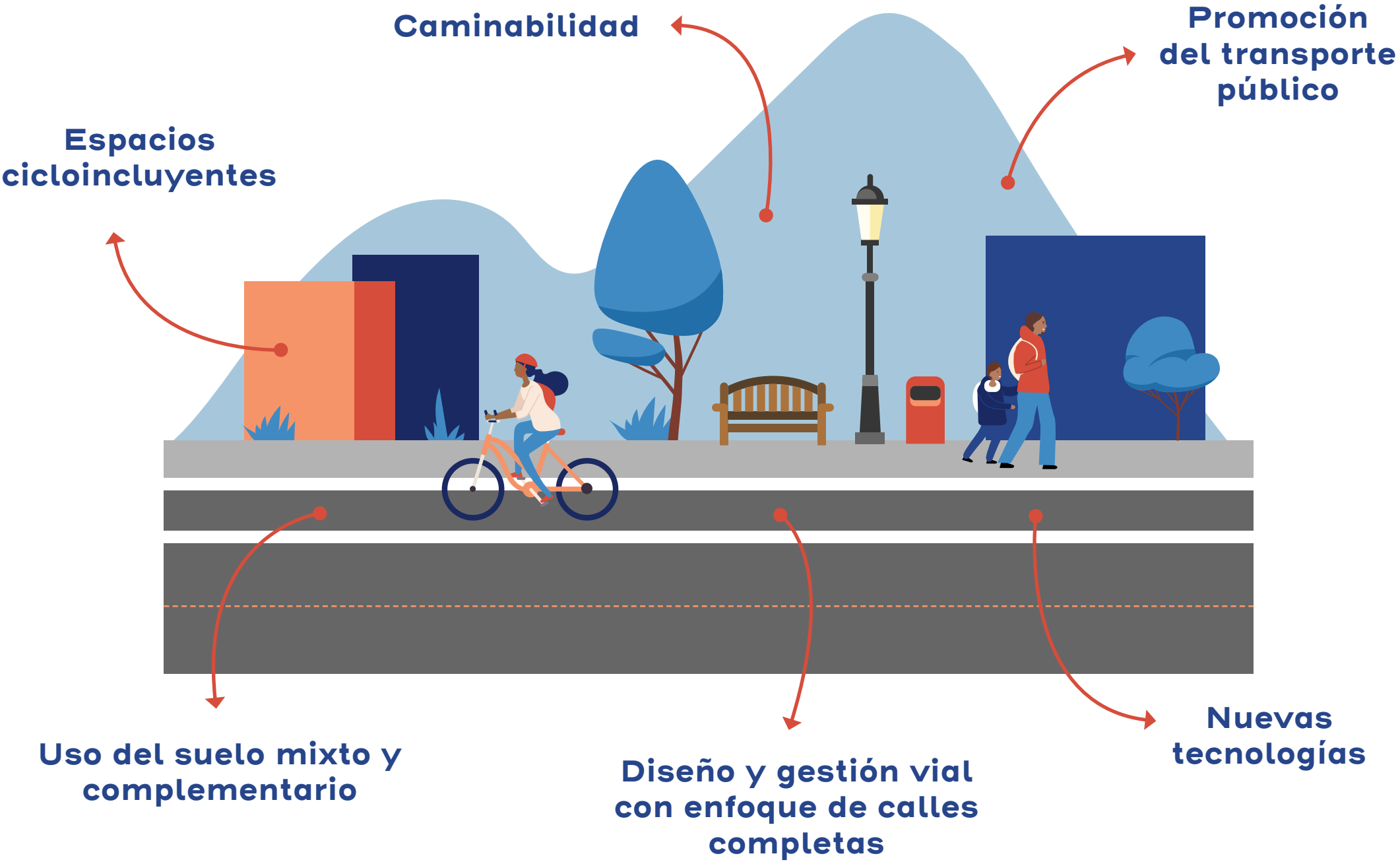
Figura 2. Pirámide de movilidad



Fuente: ITDP, 2011

Es importante acotar que la movilidad, en su vertiente sostenible, se basa en seis principios clave (figura 3 y figura 4), y que es altamente recomendable se contemplen cuando se planifica y diseña el desarrollo urbano, con perspectiva de integración en movilidad y tránsito, y sirven, además, como guía para implementar medidas de mitigación de la condición de movilidad cantonal, a partir de un diagnóstico previo.

Figura 3. Principios de la movilidad



Fuente: Elaboración propia a partir del Portafolio de Acciones de Mitigación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero a Escala Cantonal de Costa Rica, Tema: Movilidad, Sostenible y Eléctrica, Versión 2, Dirección de Cambio Climático, Año 2019.

Figura 4. Resumen conceptual de los principios de movilidad sostenible

- 

1. Caminabilidad:
Entorno construido y uso de suelo deben ser propios para caminar, para ocio, ejercicio, servicios y trabajo.
- 

2. Espacios cicloincluyentes:
Entorno contempla características físicas y de diseño para el uso de bicicletas en forma segura, cómoda y conveniente.
- 

3. Promoción del transporte público:
Entorno permite alta capacidad e interconexión del transporte público masivo inclusive.
- 

4. Diseño y gestión vial con enfoque de calles completas:
Calles diseñadas para el uso inclusivo de las personas y el uso eficiente y seguro del espacio vial.
- 

5. Uso del suelo mixto y complementario:
Entorno propicia mezcla equilibrada de actividades humanas (trabajo, vivienda, comercio y servicios).
- 

6. Nuevas tecnologías:
Entorno propicia el uso de medios basados en nuevas y mejores tecnologías y fuentes de energía.

Fuente: Elaboración propia a partir del Portafolio de Acciones de Mitigación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero a Escala Cantonal de Costa Rica, Tema: Movilidad, Sostenible y Eléctrica, Versión 2, Año 2019.

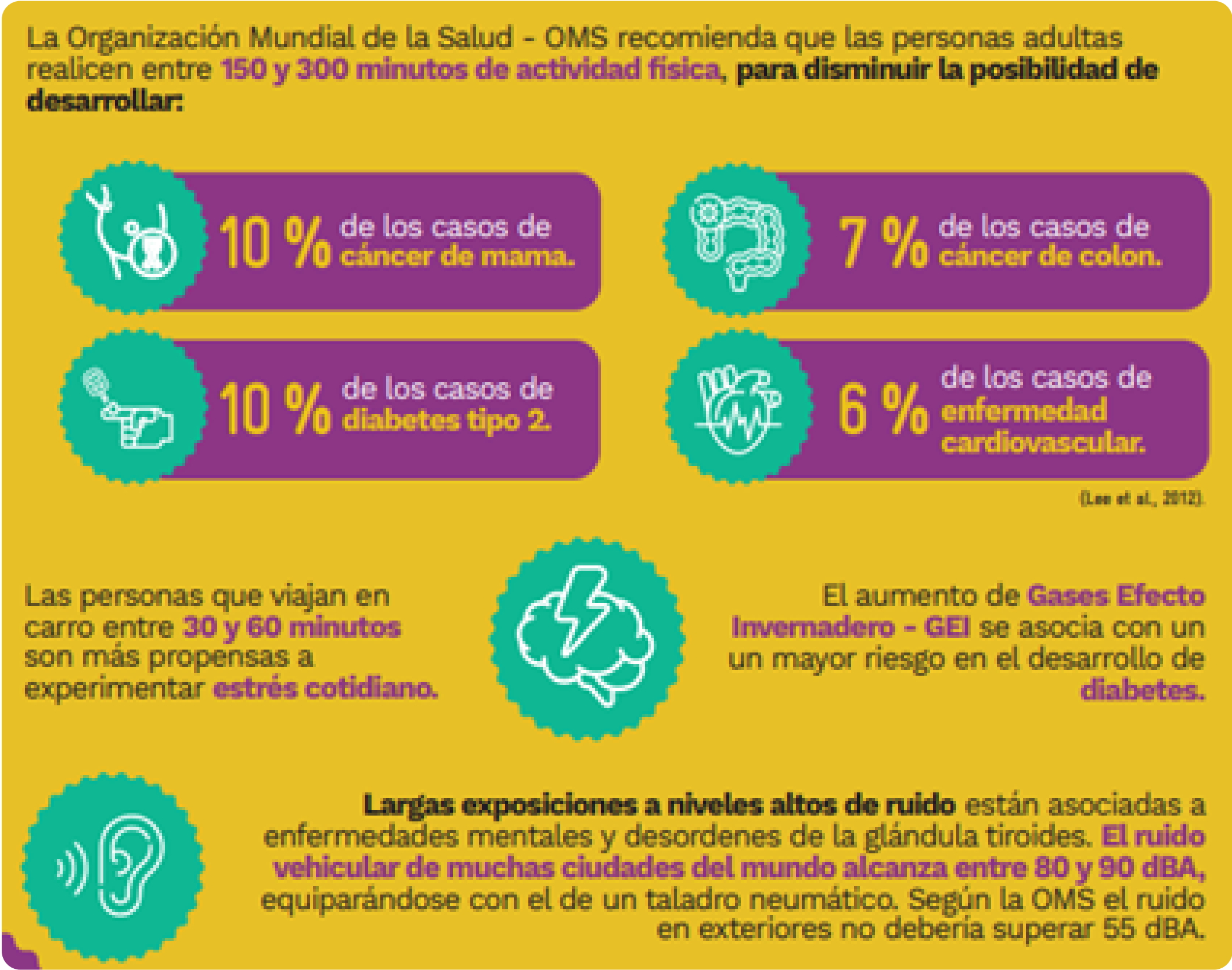
2.2 La Movilidad Activa

De forma complementaria, el concepto de movilidad se refiere a la capacidad para desplazarnos usando nuestro cuerpo, ya sea caminando o por medio de medios de transporte como la bicicleta, patines, patinetas, monopatín u otras. Asimismo, para las personas con algún tipo o grado de discapacidad, incluye modos de transporte que usan algún artefacto mecánico o asistido para suplirla (Gouvernement du Québec, 2019).

Este tipo de movilidad debe responder a las necesidades de movilidad cotidiana hacia destinos como trabajo, educación, turismo, ocio u otros; y aunque esté relacionada con la actividad física y sus aspectos positivos para la salud, no debe responder únicamente a las actividades recreativas o deportivas.

La implementación de este concepto dentro del marco de la movilidad sostenible nos lleva a nociones como la accesibilidad universal y la integración de la movilidad activa, con el transporte público y la resiliencia climática, de tal forma que su utilización en la planificación urbana cantonal puede contribuir con la construcción de un ambiente amigable con la sociedad y el ambiente con enfoque de género y diferencial. Además de los beneficios que trae a la salud.

Figura 5. Beneficios de la movilidad activa en la salud



Fuente: Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial ENMA (Ministerio de Transporte de Colombia), 2022, p.25

Figura 6. Beneficios de la movilidad activa en la seguridad vial



Fuente: Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial ENMA (Ministerio de Transporte de Colombia), 2022, p.26

Figura 7. Efectos positivos de la movilidad activa



Fuente: Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial ENMA (Ministerio de Transporte de Colombia), 2022, p.25

Como subvertiente, la movilidad peatonal comprende la priorización de la infraestructura segura y sostenible para uso de los peatones, definidos como la persona que se moviliza a pie y que incluye a personas con discapacidad o movilidad reducida, sea que utilicen sillas de ruedas u otros dispositivos que

no permitan alcanzar velocidades superiores a los 10 km/h (artículo 5, inciso k) de la Ley N°9976 de Movilidad Peatonal. Este tipo de movilidad se basa en ocho principios, los cuales se detallan en la figura 8.

Figura 8. Principios de la movilidad peatonal

-  **1.Movilidad inclusiva:** Jerarquización de la movilidad segura y sostenible, estableciendo el orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte.
-  **2.Protección a la vida:** Asegurar el principio constitucional de la inviolabilidad de la vida humana, consagrado en el artículo 21 de la Constitución Política de Costa Rica.
-  **3.Calidad de vida:** Busca garantizar un alto nivel de bienestar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política en el artículo 50, a través de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.
-  **4. Pacificación vial:** Procura diseñar, operar y mantener las vías públicas con el fin de mejorar su seguridad y accesibilidad para todas las personas, así como disminuir la contaminación por ruido y de partículas en el aire.
-  **5. Integridad y accesibilidad:** Unificar todas las estructuras de movilidad peatonal, para asegurar la accesibilidad de todas las personas sobre la base de la igualdad y la inclusión.
-  **6. Paisajes urbanos:** Espacios urbanos y espacios peatonales horizontales generados a partir de patrones estándares para adecuarlos a los contextos humanos, culturales, sociales, económicos y entornos cantonales.
-  **7. Transparencia:** Asegurar el acceso a la información pública en los departamentos administrativos, de conformidad con el artículo 30 de la Constitución Política, para aumentar la certidumbre en cuanto al manejo y la distribución de los recursos asignados.
-  **8. Coordinación interinstitucional:** Articular y conducir la actividad de todos los órganos y entes con competencias asignadas.

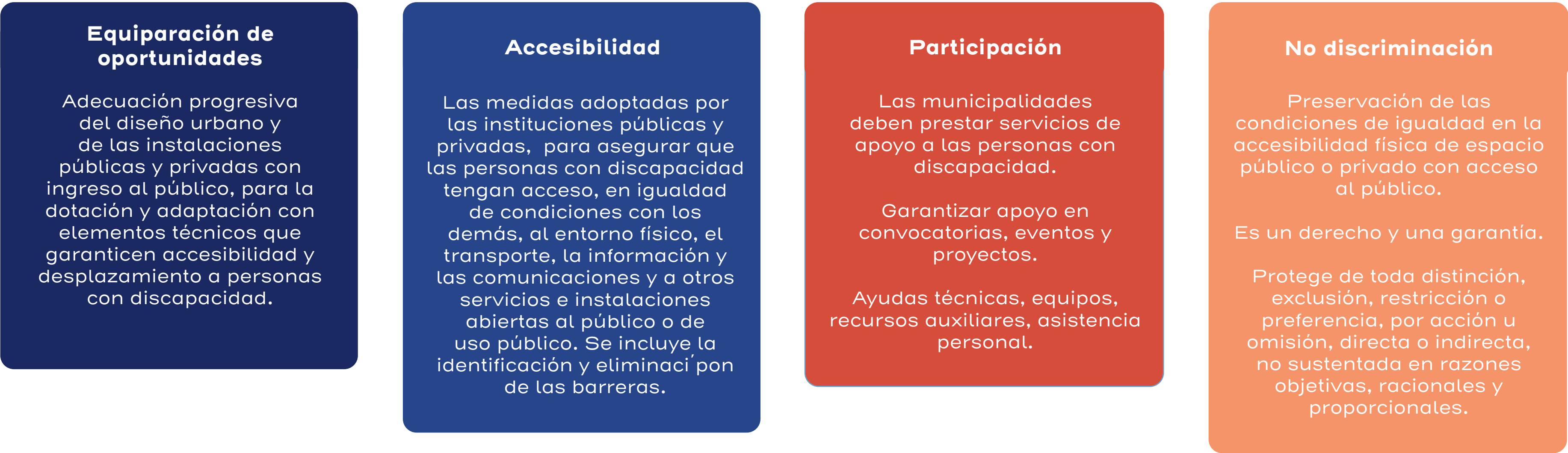
Fuente: Elaboración propia a partir de la Ley N°9976 de Movilidad Peatonal.

En general, para la movilidad peatonal es fundamental regular integralmente elementos que garanticen la circulación universal, segura y confortable del peatón, considerando también factores de vulnerabilidad de los usuarios. De ahí que la infraestructura de aceras sea objeto esencial de la regulación, estipulándose que deben ser accesibles para todas las personas usuarias y permanecer libre de todo tipo de obstáculos y barreras físicas, además de cumplir con ciertas características técnicas constructivas.

Mención especial merece, en cuanto a movilidad peatonal los principios establecidos en la normativa relativa al desarrollo integral de la población con

discapacidad. Esta normativa integrada por la Ley N°7600 Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y su reglamento, el Decreto Ejecutivo N°26831, disponen principios que también deben ser considerados en la temática de movilidad peatonal, especialmente en la construcción, mejoramiento y mantenimiento de aceras, así como en la instalación de dispositivos o elementos que se le adhieren. Los principios dispuestos y protegidos por la Ley N°7600 se detallan en la figura 9.

Figura 9. Principios de la normativa de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad aplicables a la movilidad peatonal



Fuente: Elaboración propia a partir de la normativa de Igualdad de oportunidades para personas con discapacidad y otras fuentes.

Las construcciones nuevas, ampliaciones, remodelaciones de edificios, parques, aceras, jardines, plazas, vías u otras edificaciones públicas y privadas que brinden servicios al público; así como los programas de vivienda financiados con fondos públicos y los servicios de transporte público y privado, deben aplicar la normativa nacional, los principios, especificaciones y otras adaptaciones técnicas en materia de accesibilidad.

Lo anterior, sobre la base de evitar resultados que obstruyan, restrinjan, impidan, menoscaben o anulen el goce o ejercicio del derecho y libertad humano de acceder y utilizar el espacio público de forma segura y confortable.

2.3 Las Vías Públicas Peatonales

La normativa nacional establece como vías públicas peatonales las alamedas y paseos peatonales públicos –conocidos como bulevares–, bajo el resguardo, planificación y fiscalización de los municipios (Ley N°4240, Ley de Planificación Urbana, artículos 15, 19, 32, 42, 44; Ley N°833, Ley de Construcciones, numerales 4, 5, 8 y 37; Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones del INVU, artículo 90).

Por regulaciones de zonificación, también es posible establecer vías urbanas peatonales de uso mixto.

2.4 El Cambio de Uso en Vías Públicas en Beneficio de la Movilidad

Se parte de la premisa que una vía pública es todo terreno de dominio público y de uso común que, por disposición de una autoridad competente, mediante acto administrativo, se destina al libre tránsito.

De este modo, otorgarle esa condición de vía pública a una franja de terreno implica una declaratoria formal, precisamente a través de un acto administrativo debidamente fundamentado en criterios técnicos y validación de cumplimiento de ciertos requisitos o condiciones.

El artículo 261 del Código Civil determina:

“ 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. ”

La Procuraduría General de la República (PGR) ha entendido de esa norma que:

“ la demanialidad puede derivar del hecho de que un bien esté entregado al uso público, o bien, destinado a cualquier servicio público. En el primer caso, se trata de un bien de uso común general, que permite que cualquiera pueda utilizarlo, sin que para ello requiera un título especial; el uso de uno no impide el de otra persona. Es el caso de las calles, plazas y jardines públicos, carreteras, caminos, de las playas y costas, entre otros. Pero puede tratarse de bienes destinados al servicio público. En este último caso, el elemento fundamental es la afectación... (Dictámenes C-050-2007 de 20 de febrero de 2007 y PGR-OJ-069-2022 del 19 de mayo de 2022). ”

En atención al régimen especial de los bienes demaniales, tal como una vía pública, es importante considerar, que eventualmente se podría requerir un uso distinto para la franja de terreno previamente declarada vía pública, y en este sentido, es relevante tener clara la diferencia entre las figuras de mutación demanial y la desafectación de la demanialidad.

La diferencia entre ambas figuras ha sido explicada por la PGR así:

“ Una vez afectados los bienes a este régimen de sujeción especial, por voluntad administrativa o del legislador, puede sufrir dos alteraciones en cuanto al uso público: la denominada mutación demanial y la desafectación. El autor Santamaría Pastor, se ha referido a estas alteraciones, que pueden sufrir estos bienes de la siguiente forma: su afectación al uso general o al servicio público que confiere a los

bienes la condición de demaniales, lo que permite hablar del inicio de la demanialidad (a); la modificación del concreto fin de uso general o de servicio público por otro de igual naturaleza, que da lugar a la llamadas mutaciones demaniales (b); y la retirada de los bienes del fin de uso general o de servicio público al que se hallaban destinados, que hace pasar a estos a la categoría de patrimoniales y que se califica como desafectación o más descriptivamente, de cesación de la demanialidad (c) (...). Como corolario de lo anterior, la desafectación de un bien demanial se decretaría únicamente si se va a expulsar del régimen de dominio público. Sin embargo, si lo que se pretende es cambiar el uso por otro de interés público, se le aplicaría las reglas de la mutación demanial” (PGR-OJ-069-2022 del 19 de mayo de 2022). ”

De este modo, en caso de que, como parte de los planes municipales para apoyar la cultura de movilidad se proponga y justifique el cambio o modificación de uso de una vía pública convirtiéndola en un espacio de tránsito 100% peatonal – vía pública peatonal–, estaríamos ante una mutación demanial, al mantenerse el régimen de demanialidad sobre la franja de terreno, pero su uso general o de servicio sería el peatonal y no el de libre tránsito de vehículos automotores.

Este tipo de modificación o cambio de uso o destino en los bienes públicos requiere el mismo procedimiento que se hubiere utilizado para la afectación o declaratoria inicial primigenia, en apego a lo regulado en el artículo 45 de la Ley N°4240 Ley de Planificación Urbana, que expresamente señala:

“ **Artículo 45.** – Los inmuebles a que se refiere el artículo anterior, podrán ser transferidos a otro uso público, conforme a las determinaciones del Plan Regulador; más si tuvieran destino señalado en la ley, el cambio deberá ser aprobado por la Asamblea Legislativa. ”

Asimismo, tratándose de bienes bajo régimen demanial, se requiere la autorización expresa de la Asamblea Legislativa, cuando no conste el procedimiento para la afectación.

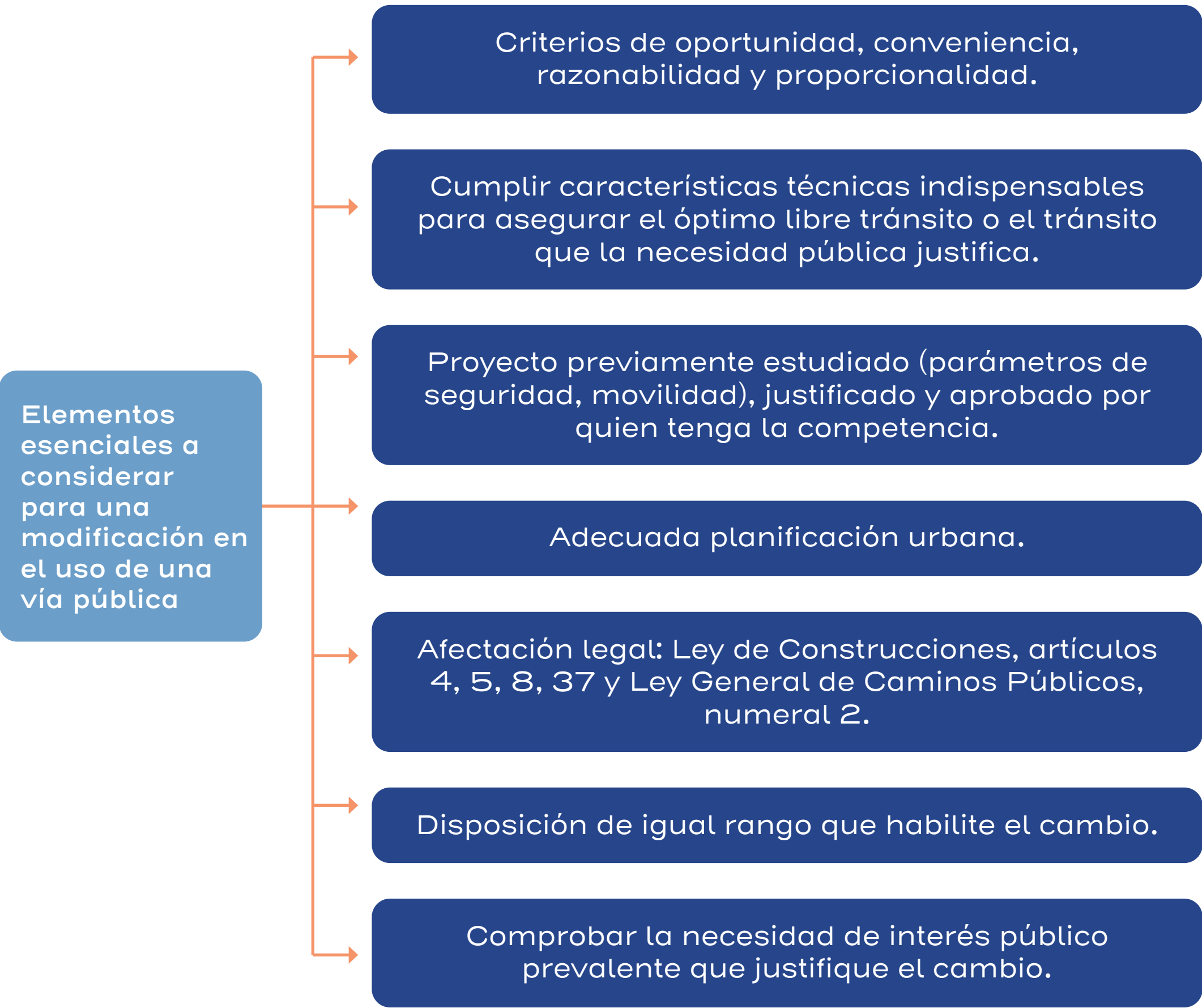
Sobre la procedencia y el proceso necesario a seguir, para cerrar una calle pública al tránsito vehicular, y en su lugar, destinar dicha vía al tránsito público peatonal, mediante el concepto de bulevar, la Procuraduría General ha dicho que:

“ **El cambio de uso o destino de una vía pública de tránsito vehicular al exclusivo peatonal es una mutación que impide el tránsito de vehículos y, al limitar su acceso únicamente a peatones, también requiere de ley”**(Dictamen PGR-C-039-2016 de 24 de febrero de 2016). ”

Esto también aplica para el efecto contrario: cuando una vía peatonal se pretende destinar a vía de tránsito vehicular. En todo caso, es requisito que la modificación o cambio se justifique fundadamente, acudiendo entre otros a criterios técnicos y de oportunidad, conveniencia, razonabilidad, proporcionalidad, así como demostrarse el interés público.

La Figura 10 se resume los elementos – requisitos esenciales a cumplir para la modificación en el uso de una vía pública:

Figura 10. Elementos esenciales a considerar para una modificación en el uso de una vía pública



Fuente: Elaboración propia, 2024.

2.5 La Gestión del Tránsito

En relación con la gestión del tránsito y uso de vías públicas en general, es medular tener claro que le corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos, así como planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte (artículo 2 Ley N°4786 Ley Orgánica del MOPT).

Asimismo, el MOPT es la autoridad oficial única en todo lo relativo a los objetivos nacionales, con lo que se le otorga carácter de rector nacional en materia de transportes. La rectoría implica ser organizador y director, así como la responsabilidad derivada de su función de vigilancia.

No obstante, en los servicios de transporte público concesionados o autorizados, comparte competencia con su órgano técnico desconcentrado –Consejo de Transporte Público– y con la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP) (artículo 2 párrafo segundo Ley N°3503 Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores y Ley N°7969 Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad Taxi).

De este modo, la regulación de la circulación por las vías públicas terrestres, de los vehículos y de las personas que intervengan en el sistema de tránsito, la circulación de los vehículos en las gasolineras, en estacionamientos públicos, la definición de la seguridad vial y su financiamiento, pago de impuestos, multas y derechos de tránsito y lo referente al régimen de la propiedad de los vehículos automotores, tutelado por el Registro Nacional, le corresponde al MOPT.

El régimen de tránsito ferroviario y el tránsito de semovientes en la vía pública resultan ser la excepción. La primera le corresponde al Instituto Costarricense de Ferrocarriles y en lo segundo, el afectado debe hacer valer sus derechos en la vía judicial (proceso civil) (artículo 1 Ley N°9078).

La rectoría del MOPT alcanza la circulación de vehículos y de personas, así como la materia de estacionamientos públicos y seguridad vial, aún sobre la red vial cantonal, salvo ciertos casos especiales.

2.6 Restricciones al Tránsito

Las restricciones vehiculares sobre rutas nacionales son competencia única y exclusiva del MOPT. Estas restricciones incluyen las temporales, ocasionadas por trabajos en zonas aledañas a las vías, trabajos dentro de la misma vía, cierre por evento deportivo o cultural, gestión del tránsito en franjas horarias, para propiciar mayor fluidez vehicular, por citar algunos ejemplos.

Para la implementación de este tipo de restricción vehicular se debe elaborar un Estudio de Ingeniería de Tránsito, que respalde y garantice el uso de vías alternas idóneas.

En el caso de rutas cantonales, las restricciones vehiculares son competencia de la municipalidad, para lo cual se debe elaborar un Estudio de Ingeniería de Tránsito que comúnmente es elaborado por las Unidades de Gestión Vial de cada municipalidad y posteriormente dicha restricción debe ser avalada por la Alcaldía Municipal, utilizando dicho estudio como insumo de respaldo técnico.

Ahora bien, pensar las restricciones vehiculares como una forma de promover la movilidad activa puede verse de diferentes maneras, a continuación, algunas buenas prácticas identificadas a nivel internacional.

2.7 Medidas sobre las Pautas de Movilidad para Reducir los Impactos del Automóvil

2.7.1 Reducción de la Velocidad en Áreas Urbanas

Esta medida se constituye como una de las más sencillas en implementar y sus resultados contribuyen a reducir el impacto del tráfico, provocando un incremento en la habitabilidad de las zonas donde se aplica, permitiendo que se desarrollen actividades de encuentro y recreo.

Ejemplo de este tipo de medida es: La circulación a máximo 30 kilómetros por hora, que genera reducciones considerables en la contaminación acústica y del aire; esta medida se aplicó en la ciudad de Graz, Austria, según se detalla en los siguientes extractos y en la Figura 11.

Figura 11. Reducción de velocidad en Graz, Australia

Ejemplo: Graz (Austria)

Fue la primera ciudad europea en introducir una velocidad máxima de 30 km/h en toda la zona residencial. En septiembre de 1992 se implantó la velocidad máxima de 30 km/h (Tempo 30) en toda la ciudad de Graz (el 80% de sus calles), exceptuando las vías de gran capacidad cuyo límite de velocidad es de 50 km/h. Antes de introducir estas medidas de moderación de la velocidad se realizó una campaña informativa de varios meses. Se informó a los automovilistas de los riesgos que hacían correr a otros usuarios de la vía urbana al circular a 50 km/h, o del escaso tiempo que perderían al bajar el límite de velocidad de 50 a 30 km/h.

La introducción de la limitación a 30 km/h se hizo de una sola vez con ocasión del inicio del curso escolar (para destacar el aspecto de la seguridad). Las medidas adoptadas fueron la instalación de paneles informativos y señalización horizontal para recordar la velocidad máxima autorizada en las vías de circulación local.

La política de limitación de la velocidad se apoya en activas y continuadas campañas de concienciación sobre la movilidad amigable, empleando anuncios en los medios locales y distribución de folletos en las casas. Todos los años el Ayuntamiento lanza una campaña para recordar a los ciudadanos las restricciones de velocidad.

Además, se efectúan controles para evaluar el cumplimiento del límite de la velocidad y la policía sanciona sistemáticamente a los infractores.

Al comienzo, menos de la mitad de las personas se mostraban conformes con la iniciativa, pero a la conclusión del periodo de prueba más del 80% la respaldaba. En 1994 el 68% de los conductores apoyaba la limitación de la velocidad (en 1992 sólo 1/3 la respaldaba).

Entre los resultados cabe destacar una significativa reducción de los accidentes y sobre todo de la gravedad de los mismos. Los accidentes con heridos graves se redujeron en un 24% y los atropellos de peatones bajaron un 17%. Otros beneficios fueron un mayor uso de la bicicleta (en la actualidad un 13% de los desplazamientos en la ciudad se realizan en bici), una disminución de los atascos y del ruido.

Es de destacar que recientemente (2007) toda Austria ha aplicado la limitación de velocidad en zonas residenciales a 30 km/h, lo que no es sino un refrendo de la enorme utilidad de esta medida.



2.8 Medidas para Desincentivar el Uso del Vehículo Automotor

2.8.1 Reducción del Espacio Disponible en las Vías

Es una de las medidas más críticas, su objetivo es dificultar o imposibilitar la utilización de los vehículos, consiguiendo que se desaliente su uso; permite disponer del espacio para otras actividades, y favorecer la circulación de otros medios de transporte. Ejemplo de ello, las medidas implementadas en la ciudad de Cambridge, Reino Unido, ver más en: Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible (González, 2007).

2.8.2 Pacificación de Tráfico

Hace referencia a la implementación de medidas que obliguen a los vehículos a reducir la velocidad, haciendo más seguro el tránsito y la convivencia de peatones, bicicletas y automóviles. Entre las medidas más comunes se pueden citar las siguientes:

- Incorporar elementos sobre la calzada (reductores de velocidad).
- Diseñar vías sinuosas, conservando estándares de seguridad vial (con curvas y pasos peatonales).
- Implementar plataforma única, es decir calles sin segregación.

Fuente: Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible. González Mario 2007

Figura 12. Imágenes de referencia sobre pacificadores de vías



Fuente: Nacto, sin año; es.foursquare.com, sin año.

2.9 Medidas para la Restricción Vehicular

Son las medidas que se diseñan e implementan para regular restrictivamente la circulación de vehículos automotores.

La Ley N°9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (artículo 95) faculta al Poder Ejecutivo el establecimiento de este tipo de restricciones, considerando razones de oportunidad, conveniencia, interés público –regional o nacional– debidamente justificadas.

De acuerdo con la norma, se deben rotular verticalmente, con claridad, las áreas y los horarios donde se aplique la limitación. En apego a esta regulación, el Poder Ejecutivo puede establecer ciertas restricciones a la circulación de un tipo de vehículos automotores, en zonas o sectores determinados de una ciudad o de un corredor vial, con mayor afluencia de vehículos, con el fin de procurar una razonable fluidez del tránsito y el menor impacto en la salud de los usuarios de las vías.

La ordenación puede ser suspendida temporalmente y reactivada² según necesidad con sustento en razones de discrecionalidad fundada y principios de razonabilidad, eficiencia y eficacia, así como en casos de emergencia nacional y regional, o por motivos de interés público (razones de seguridad, dinámica de logística del transporte terrestre y portuaria, obras viales de gran impacto en la circulación, entre otras).

Estas restricciones no afectan, por disposición de la misma normativa:

a. A los vehículos conducidos o que transporten personas con discapacidad, siempre y cuando estén los automotores autorizados,

- b. A los vehículos con tecnologías amigables con el ambiente,**
- c. A vehículos destinados a atender emergencias y a dar mantenimiento a servicios públicos.**
- d. A los vehículos del Cuerpo de Bomberos,**
- e. A los vehículos utilizados por los cuerpos de policía públicos y del Organismo de Investigación Judicial del Poder Judicial.**
- f. A los autobuses y vehículos autorizados para el transporte de estudiantes.**
- g. A los vehículos que transporten productos perecederos, debidamente acreditados.**

En este tipo de medidas, las más comunes son: las restricciones de circulación para cierto tipo de vehículos y las restricciones de circulación por número de terminación de placa del vehículo.

2.9.1 Las Restricciones de Circulación por Tipo de Vehículo

El Poder Ejecutivo puede establecer restricción a la circulación vehicular de un tipo de vehículo en específico, por razón justificada.

En ese sentido, el Decreto Ejecutivo N°38238–MOPT denominado Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados y sus Reformas³, determina la restricción para vehículos tipo C2+ (6 toneladas)⁴, de

2 Ejemplo: las resoluciones N°2022–001349 del 17 de octubre del 2022, N°000238 del 13 de febrero del 2024 y N°2024–00166 del 5 de febrero del 2024, todas emitidas por el ministro del MOPT, para atender necesidades de ordenación vehicular de vehículos de carga en las rutas nacionales 1, 3, 27 y 32 en horarios de alta congestión vehicular.

3 Decreto Ejecutivo N°43735 del 30 de setiembre de 2022, reformó el artículo 1 del Decreto N°38238–MOPT.

4 Con base en el Decreto Ejecutivo N°31363–MOPT Reglamento de Circulación por Carretera con base en el Peso y las Dimensiones de los vehículos de Carga.

lunes a viernes, en ciertas franjas horarias y rutas, así como el ingreso a la ciudad capital – San José– con ocasión de celebración de festividades y fechas especiales.

2.9.2 Las Restricciones de Circulación por Número de Placa del Vehículo

Por diferentes situaciones o condiciones especiales de la infraestructura vial –ancho de vías, tiempos de viaje, afectación por obras de mantenimiento de gran impacto– se pueden ocasionar concentración y congestión vial, y para atenuar y gestionarlas se puede aplicar restricción a la circulación en ciertas vías o sector, por número de placa del vehículo automotor.

Por Decreto Ejecutivo N°37370 del 26 de octubre de 2012, “Restricción Vehicular mediante el Esquema Hora/Placa en el Centro de San José” se estableció un ordenamiento de circulación especial en un área determinada⁵, en función del último dígito de placa del vehículo, según franja horaria y días selectivos. Ejemplo de restricción vehicular por placa en casco central de San José capital en la figura 13.

Figura 13. Zona de restricción vehicular por placa y franja horaria, en casco central San José, Costa Rica, 2024.



Fuente: MOPT, 2024.

5 Área de regulación: Área conformada por el Bulevar de Circunvalación (Ruta Nacional N°39); la Radial La Uruca (Ruta Nacional N°108) y la Carretera La Uruca–Calle Blancos (Ruta Nacional N°100). La restricción en referencia incluye las rutas nacionales antes mencionadas y las rutas provenientes de estos sectores hacia el centro de San José y viceversa e, inclusive, la totalidad del área comprendida dentro de la delimitación territorial que se origina como resultado de la demarcación, que establecen las rutas nacionales números 39, 100 y 108 antes descritas, ligadas entre sí.

03 NORMATIVA: GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y EL TRÁNSITO

Costa Rica cuenta con un conjunto de instrumentos de planificación de gestión pública que ofrecen fundamento para promover desde lo nacional y desde los gobiernos locales, acciones a favor de la gestión de la movilidad y del tránsito.

La normativa, siendo abundante e interconectada, se agrupa y estructura con el fin de extraer de cada instrumento su utilidad y vinculación con el tema, así como la identificación de responsabilidades y roles de los actores vinculados.

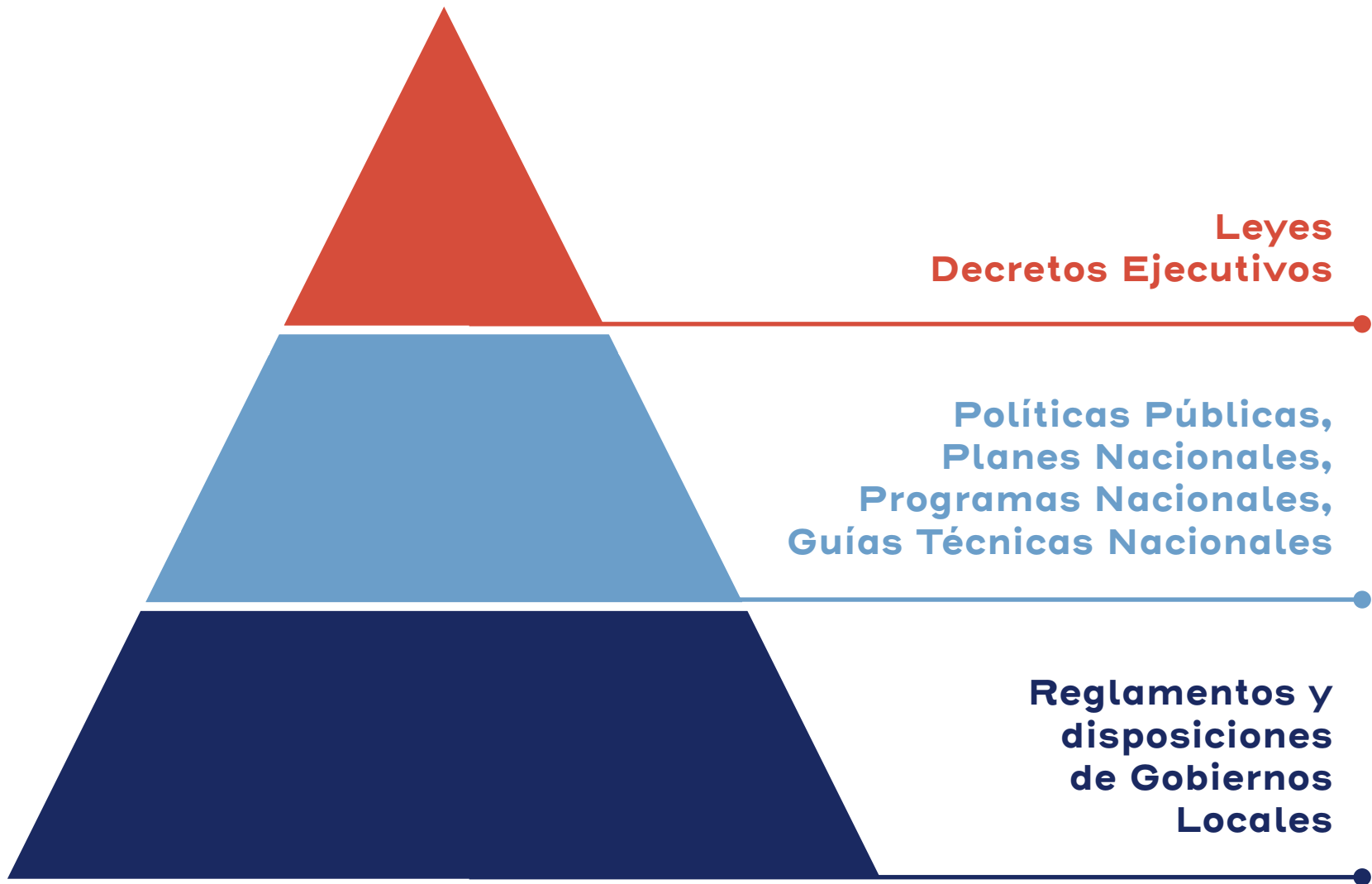
El enfoque de territorialidad que se sigue para el análisis de la regulación se, explica en la figura 14.

3.1 Leyes y Reglamentos Nacionales en Gestión de la Movilidad y del Tránsito

3.1.1 Leyes

Ley	Detalles Relevantes
Ley N°7794, Código Municipal	Es importante destacar que los artículos 83, 84 y 85 de esta ley fueron modificados en atención a la publicación de la ley N°9976 Ley de Movilidad Peatonal, del 9 de abril del 2021, para regular la disposición de capital de trabajo para que las municipalidades inviertan en la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal.

Figura 14. Jerarquización de la normativa vinculada a movilidad con enfoque de territorialidad



Fuente: Elaboración propia, 2024, a partir de normativa aplicable a temática de movilidad y tránsito.

Ley	Detalles Relevantes
Ley N°7794, Código Municipal	Inicialmente el 5% de los recursos provenientes de la Ley 7509, Impuesto sobre Bienes Inmuebles, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un uno por ciento (1 %) anual hasta llegar a un mínimo de un uno por ciento (1 %) de forma permanente. Además, pueden disponer los municipios de los fondos indicados en el inciso b) del artículo 5 de la Ley N°8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y Ley N°9329, Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, e incorporarlos dentro de la planificación anual y dentro del plan quinquenal.
Ley N°9329, Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal	En esta ley se abarca lo referente a las competencias municipales en gestión vial, así como la coordinación interinstitucional. Reglamentada en el documento N°40137–MOPT Reglamento a la Primera Ley Especial para las Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.
Ley N°9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial	Regula la circulación, por las vías públicas terrestres, de los vehículos y las personas que intervengan en el sistema de tránsito, así como la circulación de vehículos en estacionamientos públicos o privado, playas, y vías privadas. Y todo lo relativo con la seguridad vial, financiamiento, pago de impuestos, multas y derechos de tránsito, entre otros. También fue modificada en atención a la publicación de la ley N°9976 del 9 de abril del 2021. Se realizaron ajustes a los artículos 2, 110, 119 y 217.

Ley	Detalles Relevantes
Ley N°9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística	Creada para la promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar alternativas a los medios de transporte en zonas urbanas y rurales, contribuyendo a la reducción en el consumo de combustibles fósiles y el colapso vial.
Ley N°9976, Ley Movilidad Peatonal	Su objetivo es establecer las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con los sistemas de transporte multimodal y espacios públicos, que priorice la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva.
Ley N°7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad	Busca garantizar la movilidad segura y libre para toda la población con discapacidad en igualdad de condiciones de calidad, oportunidad, derechos y deberes que el resto de la población.
Ley N°10126, Ley de Comercio al aire libre	Tiene como objetivo facultar a las municipalidades para que autoricen a los patentados o licenciatarios a desarrollo temporal de la actividad comercial en los espacios públicos, procurando que dicha actividad no contravenga el derecho al libre tránsito el acceso y la movilidad de los peatones.
Ley N°6324, Ley de Administración Vial	De esta Ley se destacan los artículos 14 y 15. El numeral 14 dispone las funciones asignadas a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) del MOPT. De especial relevancia, para la planificación y coordinación de proyectos en el ámbito municipal, resultan los incisos:

Ley	Detalles Relevantes
Ley N°6324, Ley de Administración Vial	<i>“a) Estudiar y analizar los problemas de tránsito y formular las políticas de administración de tránsito” y el e) Revisar los programas, planos y diseños para la construcción o mejoramiento de la infraestructura del transporte vial, para garantizar su conformidad con las políticas y estrategias de la administración del tránsito y con las normas técnicas de la Ingeniería de Tránsito”.</i>
	El artículo 15, reformado por el artículo 248 de la ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N°9078 del 4 de octubre de 2012, es relevante al disponer la función asesora de la DGIT-MOPT con respecto a los gobiernos locales.
	Señala este numeral: <i>“La Dirección de Ingeniería de Tránsito tendrá una Oficina Coordinadora y de Asistencia Técnica para asesorar a las municipalidades en los aspectos de ingeniería, planificación y regulación del tránsito. Los programas, planes y diseños para proyectos relacionados con el tránsito en los cantones deberán ser revisados y aprobados en un plazo hasta de treinta días hábiles por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito antes de ser ejecutados por la respectiva municipalidad; vencido este plazo sin haberse emitido un criterio, se tendrán por aprobados. Lo anterior sin perjuicio de los proyectos que involucren el traslado o aprobación de paradas de transporte público, en tránsito o terminales, que requieren la aprobación del Consejo de Transporte Público, por lo que en estos casos el plazo anterior no aplicará respecto de esta institución”.</i>

3.1.2 Reglamentos Nacionales

Reglamento	Detalles Relevantes
Decreto Ejecutivo N°31363-MOPT, Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga	Establece los parámetros y condiciones para circulación de vehículos de carga en la red vial nacional.
Decreto Ejecutivo N°37370-MOPT, Restricción Vehicular mediante el Esquema Hora/Placa en el Centro de San José	Establece un ordenamiento de circulación especial en un área determinada del casco central de San José capital, en función del último dígito de placa del vehículo, según franja horaria y días selectivos.
Decreto Ejecutivo N°4211-MOPT-H- MEP, Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N°4211-MOPT-H- MEP	El reglamento tiene por objetivo dar sustento a las políticas, los lineamientos y las directrices que se derivan de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.
Decreto Ejecutivo N°38164-MOPT, Reglamento para el Funcionamiento de los Cuerpos Especiales de Inspectores de Tránsito	Regula el funcionamiento de los cuerpos especiales de inspectores de tránsito que incluye a los inspectores ad honórem, los institucionales y los municipales.

Reglamento	Detalles Relevantes
Decreto Ejecutivo N°27789–MOPT, Reglamento a la Ley Reguladora de Estacionamientos Públicos	Regula la prestación de los servicios de guarda y custodia remunerada de vehículos automotores en edificios, lotes o inmuebles dedicados a este fin. Su artículo 3, fue modificado para incluir espacios asignados a las bicicletas, como respuesta a la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista.
Decreto Ejecutivo N°41092–MINAE–H–MOPT, Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico	Tiene por objetivo regular la promoción del transporte eléctrico e incentivar su uso.
Decreto Ejecutivo N°41642–MINAE, Reglamento para la construcción y el funcionamiento de la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica	En complemento al decreto N°41092–MINAE–H–MOPT tiene como objetivo reglamentar la construcción de la red de centros de carga eléctrica, para favorecer la circulación de vehículos eléctrico en todo el territorio nacional; contempla, además, elementos esenciales para llevar a cabo alianzas con las empresas distribuidoras.
Decreto Ejecutivo N°41727–MOPT, Guía para la elaboración de un estudio de impacto funcional y seguridad vial	Este decreto oficializa la guía emitida por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuyas disposiciones aplican a los estudios de impacto funcional y seguridad vial, que se requieran para la construcción de proyectos que generen atracción de vehículos o peatones.

Reglamento	Detalles Relevantes
	<i>La guía pretende “una mayor objetividad y direccionamiento sobre los alcances solicitados en el estudio, tanto al momento de realizarlo como durante su revisión por parte de las autoridades competentes, independiente de la persona que lleve a cabo el análisis del estudio presentado y de manera justa para todos los desarrolladores.”</i>
Decreto Ejecutivo N°41727–MOPT, Guía para la elaboración de un estudio de impacto funcional y seguridad vial	La Guía presenta la estructura y análisis mínimo que debe contener un estudio de impacto funcional y seguridad vial para cada tipo de desarrollo (comerciales, residenciales, recreativos, oficinas, unifamiliares, centros de salud y educativos, así como de otra índole que genere impacto vial). <i>El documento destaca que “la elaboración de un estudio de impacto vial y de seguridad vial, no es exclusiva para justificar un acceso vehicular a determinada ruta. Los parámetros y alcances de la presente Guía son aplicables para determinar el impacto en el tránsito vehicular provocado por la construcción de cualquier proyecto que genere atracción de vehículos o peatones. Teniendo claro dicho impacto, se podrán establecer medidas de mitigación para mejorar la vialidad y la seguridad de los usuarios de las vías públicas.”</i>

3.1.3 Políticas Públicas

Por política pública se entiende:

“ *Curso o línea de acción definido para orientar o alcanzar un fin, que se expresa en directrices, lineamientos, objetivos estratégicos y acciones sobre un tema y la atención o transformación de un problema de interés público. Explicitan la voluntad política traducida en decisiones y apoyo en recursos humanos, técnicos, tecnológicos y financieros y se sustenta en los mandatos, acuerdos o compromisos nacionales e internacionales (MIDEPLAN, 2016, p 6.).* ”

Las políticas públicas se subdividen típicamente en dos categorías: por un lado, las políticas de carácter indicativo no compulsivo, y por otro, las políticas de carácter vinculante o normativo. Entre las primeras se encuentran los planes y estrategias de desarrollo de las distintas administraciones y otras iniciativas del Poder Ejecutivo. Las segundas corresponden a leyes, decretos, reglamentos y acuerdos tomados por un órgano público, con competencia para ello.

El país cuenta con dos políticas públicas vinculadas a la movilidad: la que se “Oficializa la Política Nacional del Hábitat y Creación del Sistema Nacional del Hábitat 2021 – 2040 (PNH) y su Plan de Acción”, publicada en La Gaceta N°169 del 14 de septiembre del 2023. Y en ésta, lo referido a ordenamiento territorial, desarrollo urbano y vivienda. Además, se tiene la Política Sectorial de Modernización del Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobuses del Área Metropolitana, que se oficializa por Decreto N°40545, publicado en La Gaceta 158 del 22 de agosto del 2017.

Adicionalmente en el año 2017 se estableció la Promoción de la Movilidad en las Instituciones de la Administración Pública Central, a través del Decreto Ejecutivo N°41427–MOPT, publicado en La Gaceta N°238 de 21 de diciembre del 2018 y que, por sus características se incluye en este subapartado. Con base en lo anterior, en las tablas siguientes se muestran los principales elementos de cada instrumento, enfocados en movilidad y que resultan útiles de considerar para el desarrollo de planes, regulaciones e iniciativas en los gobiernos locales.

Tabla 1. Principales aspectos vinculados a movilidad en las Políticas Públicas

Política	Principales aspectos vinculados a movilidad
Política Nacional del Hábitat 2021–2040: ordenamiento territorial, desarrollo urbano y vivienda	1. Se oficializa mediante Decreto Ejecutivo N°43467–MP–MIVAH–MINAE–PLAN–MOPT. 2. Esta Política fue construida de manera participativa. 3. Crea el Sistema Nacional del Hábitat (SNH), como mecanismo de coordinación interinstitucional, intersectorial y multiactorial, para promover el ordenamiento territorial, planificación urbana y desarrollo de asentamientos humanos resilientes, inclusivos, seguros y sostenibles. 4. Conformar la denominada Mesa Interinstitucional para el Impulso de Planes Reguladores (MIIPR), en la que participa entre otros, el IFAM.

Política**Principales aspectos vinculados a movilidad****Política Nacional del Hábitat 2021–2040: ordenamiento territorial, desarrollo urbano y vivienda**

5. Conformar la denominada Mesa Multinivel de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (MTM–DUOT), en la que participan las municipalidades de cantones con proyectos de desarrollo en transporte público y movilidad en fases de programación o ejecución. (artículos 24–28)

6. Su objetivo consiste en:

Contribuir al desarrollo planificado y sostenible del territorio costarricense, en todas sus escalas, mediante el fortalecimiento de la coordinación multinivel e intersectorial, la competitividad, la participación ciudadana, la innovación y la adaptación al cambio climático; con el fin de generar ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y productivos, que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes del país y el bienestar de los ecosistemas, al año 2040. (p.7)

7. La Política se alineó con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

8. Responde a una serie de compromisos internacionales adquiridos como país. Entre estos: Conferencia ONU Habitat III llevada a cabo en Quito, Ecuador en el 2016; Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe 2016–2035; Marco Sendai para la reducción del Riesgo de Desastres 2015–2030; así como, el Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050.

9. La Política tiene cuatro ejes. El primero: Gobernanza Territorial, Educación y Participación. Lineamiento 6, contempla el impulso de alianzas para desarrollar proyectos de distinta naturaleza y dentro de los cuales se indica el de movilidad sostenible. (Ver detalle en el punto 6.2) (p.29)

10. Asimismo, en el segundo eje: Planificación Territorial, se contempló como un resultado: Movilidad sostenible y desarrollo urbano orientado al transporte (DUOT) (p.31).; el cual está asociado al lineamiento 11 y la acción estratégica 11.5: “Promoción de la movilidad sostenible y el desarrollo de calles completas, accesibles y seguras para todas las personas” (p.33).

11. Los aspectos indicados en ambos ejes se encuentran referenciados en el plan de acción de esta Política. (Ver detalle en la p 83.)

El documento se encuentra disponible en: https://mivah.go.cr/Documentos/consultas_publicas/Politica-Nacional-del-Habitat-2020-2040.pdf

Política

Principales aspectos vinculados a movilidad

Política Pública de Modernización del Sector Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús del Área Metropolitana de San José

- 1. Esta Política se creó con el objetivo de *“... orientar los procesos de planificación estratégica y sus planes de acción de corto, mediano y largo plazo que llevan a cabo las instituciones del sector transportes, como estrategias para solucionar, atender y orientar los problemas que aquejan actualmente a los usuarios del servicio público de transporte remunerado de personas modalidad autobús, los operadores del servicio y las propias instituciones involucradas.” (MOPT, 2017, p.1)*
 - 2. Esta Política fue oficializada mediante Decreto Ejecutivo 40545-MOPT el 03 de agosto del 2017 y cuenta con Declaratoria de Interés Público.
 - 3. Su objetivo es: *“servir como herramienta de consulta permanente de las instituciones integrantes del Sector Transportes, que proporciona información técnica, jurídica, principios y directrices uniformes como instrumentos propios de la relación de dirección y de utilidad para el sector público, el sector privado, empresarial, usuarios del servicio público, y otros sectores público-privados que coadyuven con el financiamiento para su implantación, así como a la ciudadanía en general.”*
 - 4. “Restaurar la coordinación interinstitucional entre aquellas instituciones con competencias en relación con el transporte público... “para que Costa Rica “... cuente con un sistema de transporte público eficiente y ordenado”. (p.3).
- Disponible en: <https://repositorio-snp.mideplan.go.cr/bitstream/handle/123456789/73/PP.031.pdf?sequence=1>

Promoción de la movilidad sostenible en las instituciones de la Administración Pública central

- 1. Oficializada mediante Decreto Ejecutivo N° 41427-MOPT.
 - 2. Su objetivo es promover la movilidad sostenible en las instituciones de la Administración Central del Estado.
 - 3. Establece que, mediante la movilidad sostenible, será posible alcanzar las siguientes metas: i) Mejora en la calidad de vida de las personas; ii) Modernización del transporte; iii) Incremento en la productividad de las y los servidores públicos; iv) Incremento en el uso del transporte público; así como, v) Reducción de la contaminación atmosférica y los gases de efecto invernadero; vi) Ahorro de los recursos públicos; vii) Descongestión vial y viii) Ahorro de combustibles.
- Está disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=87924&nValor3=114647&strTipM=TC

Fuente: Elaboración propia a partir de normativa aplicable a temática de gestión de la movilidad y tránsito.

3.1.4 Planes

En lo referente a planes nacionales, se contabilizan dos instrumentos con aspectos vinculados a la movilidad, con especial énfasis a movilidad sostenible. Los documentos se denominan: i) Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050: principalmente enfocado en el componente energético y medioambiental; y ii) Plan Nacional de Transportes 2015–2035: principalmente enfocado hacia infraestructura para vehículos particulares.

Tabla 2. Principales aspectos vinculados a movilidad en Planes Nacionales

Plan	Principales aspectos vinculados a movilidad
Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050	El Plan de Descarbonización está compuesto por 10 ejes, que trazan rutas de cambio en las áreas claves para revertir el crecimiento de emisiones de gases de efecto invernadero, así como fomentar la modernización y dinamización de la economía bajo una visión de crecimiento verde; y por 8 estrategias transversales que buscan consolidar el proceso de cambio transformacional, mediante la modernización de la institucionalidad, el marco fiscal, el sistema educativo bajo enfoques integrales, con consideraciones sociales, financieras, ambientales y tecnológica. El plan tiene dos ejes vinculantes a la movilidad sostenible. El primero se denomina: Transporte y Movilidad Sostenible, y contempla el “Desarrollo de un sistema de movilidad basado en transporte público seguro, eficiente y renovable, y en esquemas de movilidad activa y compartida.” (p.4) El segundo eje está referido a la “Transformación de la flota de vehículos ligeros a cero emisiones, nutrido de energía renovable, no de origen fósil” (4) Disponible en: https://minae.go.cr/ver/documentos/planesprogramas/Plan-de-Descarbonizacion-1.pdf
Plan Nacional de Transportes 2011–2035:	El Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Corta Rica (MOPT) creó este plan con el interés de definir los programas de inversión hasta el año 2035 en carreteras, puertos, aeropuertos, transporte público y ferrocarril. Disponible en https://repositorio-snp.mideplan.go.cr/bitstream/handle/123456789/90/PP.062.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Fuente: Elaboración propia, 2024, a partir de los planes analizados.

3.1.5 Programas

En cuanto a Programas, se cuenta con dos orientados a promover e incentivar la movilidad sostenible, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 3. Principales aspectos vinculados a movilidad en Programas especiales

Programa	Detalle relevante
Bandera Azul Ecológica	La Bandera Azul Ecológica es un galardón o distintivo gratuito y voluntario que se otorga anualmente. Premia el esfuerzo y el trabajo voluntario en la búsqueda de la conservación y el desarrollo, en concordancia con la protección de los recursos naturales, la implementación de acciones para enfrentar el cambio climático, la búsqueda de mejores condiciones higiénico-sanitarias y la mejoría de la salud pública de los habitantes de Costa Rica. Su nombre nace que el reconocimiento simbólico que se entrega a las organizaciones ganadoras es una bandera de color azul. El Programa asigna a la Movilidad Sostenible la Categoría XVII. Puede ser implementada por cualquier tipo de organización, pública o privada. Esta categoría busca incentivar la movilidad sostenible a nivel organizacional público y privado, de manera que se disminuyan los impactos ambientales, sociales y económicos actuales derivados del modelo de movilidad tradicional en línea con el Plan Nacional de Descarbonización y políticas del Gobierno de Costa Rica. La categoría y entrega del galardón nace del esfuerzo conjunto del Programa y la participación de organizaciones públicas y privadas. Entre los casos implementados exitosamente se encuentra el Banco de Costa Rica en San José. A continuación, se muestra un extracto de la campaña desplegada por esta institución:



Fuente: Banco de Costa Rica.

Programa	Detalle relevante
Carbono neutralidad	El Programa País Carbono Neutralidad, desarrollado por la Dirección de Cambio Climático (DCC) del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), cuenta con un Portafolio de Acciones de Mitigación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero a Escala Cantonal del Costa Rica y dentro de uno de sus temas es la Movilidad Sostenible y Eléctrica. Esta propuesta tiene un carácter participativo y durante el proceso, se integraron varios gobiernos locales como partes interesadas. Este documento es una herramienta orientada a aquellos cantones que desean participar en la categoría cantonal de dicho Programa. Propone metodológicamente la construcción de: planes institucionales de movilidad sostenible y un plan de movilidad cantonal, considerando un conjunto de medidas de mitigación ante el cambio climático. Estas últimas se definen como “una intervención humana para reducir las fuentes o aumentar los sumideros de gases de efecto invernadero.” (CMNUCC, 2014).



Fuente: Elaboración propia, 2024, a partir de los Programas analizados.

3.1.6 Guías Técnicas

En lo referente a Guías técnicas, se incorporan a este documento, los instrumentos originados en instituciones públicas como aquellos elaborados a partir de esfuerzos colaborativos público-privado, así como también, los surgidos de iniciativas de

organizaciones del sector privado, cuyos aportes son fundamentales en el diseño e implementación de acciones que promueven la movilidad sostenible y mejores prácticas de gestión del tránsito. Se enlistan las siguientes:

Tabla 4. Guías Técnicas en materia de gestión de la movilidad y del tránsito

Guía	Detalle Relevante
Calles Completas = herramientas para equipos municipales	Es una guía que fomenta el diseño de calles locales y caminos clasificados o no bajo el concepto de vía pública accesible y segura para peatonas, ciclistas, transporte público y personas conductoras, conscientes de su entorno. Disponible en el Centro de Información y Documentación. Proceso Gestión de la Información y del Conocimiento, MOPT.
Inspecciones de seguridad vial = para proyectos de mejoramiento o rehabilitación de la red vial Cantonal	Es una herramienta para los equipos municipales que les permita inspeccionar la seguridad de las vías cantonales desde una visión movilidad sostenible y calles completas. Disponible en el Centro de Información y Documentación. Proceso Gestión de la Información y del Conocimiento, MOPT.
Personas usuarias viales	Este documento resalta la importancia de propiciar la adaptación de las personas a las modificaciones del entorno, procurando herramientas de comunicación para sensibilizar y transferir conocimientos sobre seguridad vial y buenos hábitos de movilidad. Disponible en el Centro de Información y Documentación. Proceso Gestión de la Información y del Conocimiento, MOPT.
Movilidad para estudiantes	El manual ofrece a los equipos municipales herramientas para facilitar los procesos de sensibilización y capacitación que promuevan y favorezcan más sostenible la movilidad de personas en edad escolar y colegial, así como adultos asociados. Disponible en el Centro de Información y Documentación. Proceso Gestión de la Información y del Conocimiento, MOPT.
Prácticas de mejoras socioambientales = para la gestión de proyecto viales cantonales	Esta herramienta brinda un procedimiento que considere los requerimientos y acciones de carácter socio ambiental, para el mejoramiento o rehabilitación de caminos y puentes de la red vial cantonal. Disponible en el Centro de Información y Documentación. Proceso Gestión de la Información y del Conocimiento, MOPT.

Guía	Detalle Relevante
Guía para la construcción e implementación de planes institucionales de movilidad sostenible (PIMS)	Ejemplo de implementación: PIMS del MTSS, disponible en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mtss.go.cr/elministerio/transparencia/planes_institucionales/planes/plan_movilidad.pdf
Guía para la construcción e implementación de Planes Empresariales de Movilidad Sostenible (PEMS)	Documento “diseñado para guiar la planificación e implementación de estrategias que promuevan la movilidad sostenible a nivel empresarial, con enfoque en cambio climático y género. Se trata de un instrumento de aplicación práctica para facilitar los procesos de construcción de un Plan Empresarial de Movilidad Sostenible (PEMS) e impulsar la creación de soluciones y alternativas sostenibles de movilidad en las empresas y organizaciones de todo tipo con un impacto en el desafío país, el bienestar de las personas colaboradoras y la eficiencia empresarial”. Elaborado por la Alianza Empresarial para el Desarrollo (AED) y el Centro para la Sostenibilidad Urbana, con el apoyo del Fondo Canadá para Iniciativas Locales, 2018. Disponible en: https://www.aedcr.com/recurso/publicaciones/guia-para-la-construccion-e-implementacion-de-planes-empresariales-de
Medidas de Movilidad Sostenible Empresarial	Es un documento tipo guía que contiene “fichas de 30 medidas de movilidad sostenible empresarial, estas se encuentran clasificadas de acuerdo con el modo de movilización que promueven (relacionado con la pirámide de movilidad sostenible) y al tipo de medida.” Elaborado por Alianza Empresarial para el Desarrollo (AED) y el Centro para la Sostenibilidad Urbana, con el apoyo del Fondo Canadá para Iniciativas Locales, 2018. Disponible en: https://www.aedcr.com/sites/default/files/buenas_practicas_movilidad_sostenible.pdf
Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (Guía práctica PMUS)	Guía metodológica de referencia para el diseño de plan urbanos elaborada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Madrid 2006. Disponible en: https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/documentos_10251_guia_pmus_06_2735e0c1.pdf

Guía	Detalle Relevante
Guía Integrada para la verificación de la accesibilidad al entorno físico. CFIA–CNREE	Esta Guía se elaboró para favorecer el acceso a los entornos físicos por las personas con necesidades especiales. Este documento está compuesto por un compendio denominado “Requisitos Técnicos de los Componentes de accesibilidad al Entorno Físico” le cual contiene la base teórico–conceptual de cada uno de los componentes; así como, provee de una herramienta denominada “Instrumento Técnico: Verificación de Cumplimiento de la Accesibilidad al Entorno Físico en Costa Rica”, para recopilar información y verificar las condiciones de accesibilidad de un determinado espacio, que permita la realización de un diagnóstico. (CNREE–CFIA,2010, p.13)
Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica. LANAMME–UCR	Es un insumo dirigido a profesionales que estén involucrados en temas de seguridad vial, movilidad activa, desarrollo sostenible, entre otros. Aborda contenidos referidos al diseño y evaluación de ciclovías. Aporta un conjunto de referencias complementarias que aportan mayor detalle a los aspectos en ella abordados. (LANAMME–UCR; 2016) Disponible en: https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/handle/50625112500/851
Guía técnica de diseño de infraestructura ciclista. MOPT	Elaborada por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT, en el año 2019. Ofrece herramientas claras para la inclusión de la bicicleta como una opción adicional para la movilidad, de manera que esta pueda ser integrada al sistema de transportes del país, de forma segura y ordenada. Contiene “recomendaciones técnicas para el diseño de facilidades ciclo–inclusivas, que le permitan al diseñador contar con criterios mínimos a la hora de realizar intervenciones como parte de una gestión a la calzada. También se incluyen recomendaciones para la señalización de vías ciclistas segregadas y modalidades de carril compartido”. Disponible en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgltclfeindmkaj/https://bicycleinfrastructuremanuals.com/manuals5/MOPT–Costa–Rica–Guia–Tecnica–de–Diseno–para–Infraestructura–Ciclista–2019.pdf

Fuente: Elaboración propia, 2024, a partir de las Guías analizadas.

3.1.7 Normas Técnicas

Norma	Detalles Relevantes
INTE W85:2020 Infraestructura para movilidad peatonal. Requisitos para el diseño de aceras	Esta norma establece las dimensiones y características funcionales que deben cumplir las aceras, desde la perspectiva peatonal, y se recomienda usar en conjunto con la familia de normas técnicas de accesibilidad del medio físico e infraestructura ciclística. Disponible en la página web de INTECO, y tiene precio para ser adquirida.
INTE W42:2020 Requisitos de infraestructura ciclista	La norma establece los requisitos mínimos aceptables con los que se debe cumplir la infraestructura ciclística no deportiva, incluyendo los requisitos de diseño de la obra civil, señalización y demarcación. Disponible en la página web de INTECO, y tiene precio para ser adquirida.
Norma INTE W17:2017. Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización accesible en relieve sobre superficies horizontales (pisos) para exteriores	Este documento contiene los requisitos para la planificación, el diseño y la ejecución de la señalización en relieve sobre superficies horizontales (pisos), con el objetivo de mejorar la orientación y desplazamiento de personas con discapacidad (con énfasis de discapacidad visual); tanto para espacios exteriores de tránsito peatonal, edificios públicos y privados, así como obras urbanas. Disponible en la página web de INTECO, de acceso gratuito.
Norma INTE W58:2019. Estacionamientos para bicicletas	Especifica los requisitos para el diseño del espacio de estacionamiento para bicicletas y elementos de infraestructura asociados aplicables a desarrollos habitacionales, comerciales, parques y plazas, edificios públicos y privados, entre otros. Disponible en la página web de INTECO, y tiene precio para ser adquirida.

Fuente: Elaboración propia a partir de las Normas Técnicas analizadas.

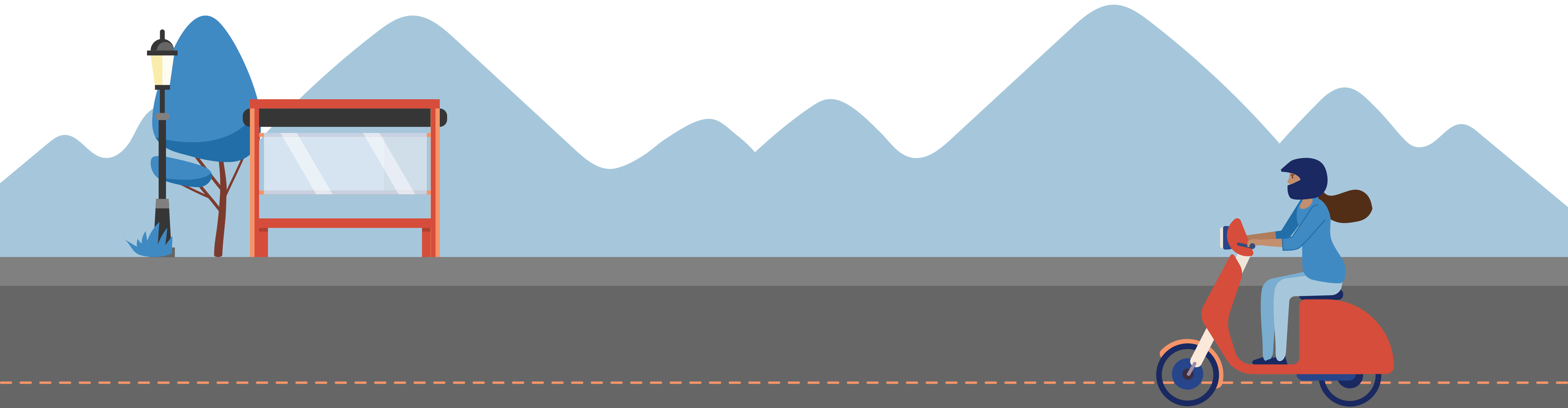
3.1.8 Normativa municipal: algunas referencias de reglamentos de movilidad de corporaciones municipales

Norma	Detalles Relevantes
Reglamento de Vialidad Municipalidad de San Carlos	Año: 2019. Estructura: En el Título IV. Peatones y Bicicletas (Capítulo 8. Aspectos generales de las aceras, Capítulo 9. Normas para las aceras existentes, Capítulo 10. Regulaciones para la creación de aceras faltantes, Capítulo 11. Aspectos generales de ciclovías, Capítulo 12. Ciclovías y acondicionamiento de tramos de vía, Capítulo 13. Ciclovías y sus dimensiones, Capítulo 14. Ciclovías y señalización vertical, Capítulo 15. Ciclovías y estacionamiento de bicicletas. Disponible en: https://www.munisc.go.cr/documentos/Secciones/19/Reglamento%20de%20Vialidad.pdf
Reglamento de movilidad peatonal de la Municipalidad de San Carlos	Año 2023. Estructura: Capítulo I. Aspectos Generales, Capítulo II. Comisión Movilidad Peatonal. Capítulo III. Diagnóstico y ejecución. Capítulo IV. Planificación. Capítulo V. Infraestructura y diseño. Capítulo VI. Financiamiento de la infraestructura peatonal. Capítulo VII. Vigencia. Disponible en https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=99523&nValor3=136082&strTipM=TC
Reglamento de movilidad peatonal de la Municipalidad de Esparza	Año 2022. Estructura: Capítulo 1: Objetivo y alcance, Capítulo 2: Conceptos / Definiciones, Capítulo 3: Roles y responsabilidades, Capítulo 4: Diagnóstico y participación, Capítulo 5: Planificación, Capítulo 6: Infraestructura y diseño, Capítulo 7: Financiamiento de la infraestructura peatonal. Disponible en: https://muniesparza.go.cr/files/folder/831c0867-cc27-402b-8300-b8c52301969a.pdf
Reglamento de movilidad peatonal y aceras del cantón de Goicoechea	Año 2022. Estructura: Capítulo I. Objetivo, alcance y definiciones, Capítulo II. Roles y responsabilidades, Capítulo III. Personas propietarias o poseedoras, Capítulo IV. Obligación, fiscalización y procedimiento de la Municipalidad, Capítulo V. Permisos, Capítulo VII. De las Prohibiciones y Autorizaciones, Capítulo VIII. Diagnóstico y participación. Capítulo IX. Planificación. Capítulo X. Recursos Económicos. Capítulo XII. Disposiciones finales. Capítulo XIII. Disposiciones Transitorias Disponible en: La Gaceta N 229 del 30 de noviembre del 2022. https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2022/11/30/COMP_30_11_2022.html

Norma	Detalles Relevantes
Reglamento de movilidad peatonal Municipalidad Vázquez de Coronado	Año: 2023. Estructura: Capítulo I Generalidades, Capítulo II Atribuciones y Responsabilidades, Capítulo III Plan de Movilidad Activa Sostenible, Capítulo IV Infraestructura y Diseño, Capítulo V Financiamiento de la Infraestructura Peatonal, Capítulo VI De los Costos para la fijación de la tarifa por el servicio, Capítulo VII del Proceso tarifario y su aprobación, Capítulo VIII Control y sanciones, capítulo IX Disposiciones finales. Disponible en La Gaceta N°97, p.177–205 en: https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2023/06/01/ALCA100_01_06_2023.pdf
Proyecto de Reglamento de movilidad peatonal de la Municipalidad de San José	Año 2023. Estructura: Capítulo 1. Disposiciones generales, Capítulo 2. Atribuciones y responsabilidades, Capítulo 3. Formulación y ejecución del Plan de Movilidad Peatonal Sostenible, Capítulo 4. Financiamiento de la infraestructura peatonal y aceras en vías municipales, Capítulo 5. Control y sanciones Disponible en: La Gaceta N°8 del 18 de enero del 2023. https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2023/01/18/COMP_18_01_2023.html
Reglamento Municipal del Cantón de Alajuela a la Ley de Movilidad	Año 2023. Estructura: Capítulo I Disposiciones generales, Capítulo II Competencias. Capítulo III Planificación, Capítulo IV Capital de trabajo, Capítulo V. Gestión de calidad, Capítulo VI. Sobre los precios, la sanción y tarifas, Capítulo VII. Sanciones, Capítulo VIII. Servicio de Mantenimiento, rehabilitación y construcción aceras, Capítulo IX. Obra nueva de acera. Disponible en: La Gaceta N°28 — miércoles 15 de febrero del 2023. https://www.munialajuela.go.cr/cms/api/File/DownloadFile/OtherFiles/REGLAMENTO_MOVILIDAD_VIGENTE_LA_GACETA_N_28_de_la_fecha_15_02_2023_08-08-2023_10_34_15.pdf
Reglamento a la Ley de movilidad peatonal Municipalidad de Santa Ana	Año 2023. Estructura: Capítulo I. Objeto y alcance, Capítulo II. Definiciones, Capítulo III. Obra nueva de acera, Capítulo IV. Sanciones, Capítulo V. Ancho mínimo de circulación peatonal libre de obstáculos, Capítulo VI. Tasa por servicio de mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras, Capítulo VII. Plan cantonal de movilidad peatonal sostenible, Capítulo VIII. Lineamientos y diseño. Disponible en: La Gaceta N 28 del 15 de febrero del 2023.

Norma	Detalles Relevantes
Reglamento a la Ley de movilidad peatonal Municipalidad de Mora	Año 2024. Estructura: Capítulo I. Objeto y alcance, Capítulo II Definiciones, Capítulo III. Obra nueva de acera, Capítulo IV. Sanciones, Capítulo V. Ancho mínimo de circulación peatonal libre de obstáculos, Capítulo VI. Tasa por servicio de mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras, Capítulo VII. Plan cantonal de movilidad peatonal sostenible, Capítulo VIII. Lineamientos y diseño. Disponible en: La Gaceta N°6 — Lunes 15 de enero del 2024. https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2024/01/15/COMP_15_01_2024.html

Fuente: Elaboración propia a partir de los Reglamentos analizados.



04 COMPETENCIAS EN RELACIÓN CON LA MOVILIDAD

Con base en el análisis de responsabilidades asignadas a las corporaciones municipales en las leyes N°9976 Ley de Movilidad Peatonal y N°9660 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, se visualizan para los efectos de la sistematización de este manual cinco principales atribuciones: declarar, reglamentar, planificar, financiar e implementar; todas ellas con el fin último

de promover la movilidad activa a los largo y ancho de territorio nacional, considerando las prioridades y estrategias de cada gobierno local en su territorio.

Las responsabilidades clave de los gobiernos locales derivadas de sus atribuciones en relación con la temática de movilidad se resumen en el Figura 15.

Figura 15. Diagrama resumen de responsabilidades municipales derivada de la normativa de movilidad



Fuente: Elaboración propia a partir del análisis de las leyes N°9976 y N°9660.

4.1 Los Gobiernos Locales

4.1.1 Declarar

La Ley N°9976 Ley de Movilidad Peatonal y Ley N°9660 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, ambas en su artículo 3 disponen que cada municipalidad deberá emitir una declaración de interés público que incluya la promoción y divulgación de la ley correspondiente. Acción que contará con el apoyo de una serie de organizaciones nacionales que directa o indirectamente están vinculadas con su implementación.

El numeral 3 de la Ley N°9976 resume las instituciones, ministerios y organizaciones llamadas a establecer coordinación para la promoción y divulgación en la temática de movilidad, en una clara materialización del principio de coordinación administrativa:

“ Artículo 3. Declaratoria de interés público. Se declara de interés público la movilidad peatonal integral, incluyendo sus traslapes con otros tipos de movilidad. La promoción y divulgación, tanto de esta declaratoria como de la presente ley, estarán a cargo de las municipalidades y contarán con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), del Consejo Nacional de Transporte Público (CTP), del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), del Consejo Nacional de Seguridad Vial (Cosevi), del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA), del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), de la Asociación de Alcaldes e Intendentes (ANAI), del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (Mivah), del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), de las compañías prestadoras de servicios de electricidad, de las compañías de suministro de agua potable, de las compañías de telecomunicaciones e infraestructura de redes, del Instituto de Desarrollo Rural (Inder), de la Dirección

Nacional de Desarrollo de la Comunidad (Dinadeco), del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (Conapdis), del Ministerio de Salud, del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplán) y del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y de las Asociaciones de Desarrollo Integral.”

4.1.2 Reglamentar

La Ley N°9976 Ley de Movilidad Peatonal dispone, en su artículo 6, que las corporaciones municipales podrán definir la infraestructura peatonal mediante reglamento, y a falta de estos, podrá adoptar la normativa técnica aprobada por el INVU en forma supletoria. En el transitorio I se otorga un plazo de dieciocho meses para reglamentar la ley.

4.1.3 Planificar

Tanto la Ley N°9976 Ley de Movilidad Peatonal, como la Ley N°9660 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, disponen que las corporaciones municipales deben planificar la movilidad en diferentes ámbitos.

En el caso de la movilidad peatonal, las corporaciones municipales cuentan con un plazo máximo de veinticuatro meses (Transitorio II), a partir de la vigencia de la ley⁶, para elaborar, introducir y aprobar los planes cantonales de movilidad sostenible en sus cantones.

En términos de planificación, se espera que tanto la priorización quinquenal como los planes anuales operativos incluyan las estrategias de movilidad

6 Publicada en el Alcance N°79, La Gaceta N°78, del 23 de abril de 2021.

sostenible a implementar en cada cantón (art 8 Ley N°9976). Además, es importante resaltar que la propia normativa (artículo 9 Ley N°9976) les fija a los gobiernos locales la obligación de definir los criterios de priorización – variables técnicas– a partir de la realidad socioeconómica del cantón, para generar accesibilidad de manera segura a oportunidades de ocio, actividades económicas, educativas y laborales, así como la habilitación de actividades de socialización y disfrute.

Por su importancia para el objetivo de este manual, se transcriben los numerales 8 y 9 de la Ley N°9976 Ley de Movilidad Peatonal:

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

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

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

“ Artículo 9. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y las corporaciones municipales se arrogan la facultad de definir los criterios de priorización, considerando inicialmente nodos institucionales, centros educativos y de atención primaria.

Entre sus funciones se encuentran brindar accesibilidad de manera segura a oportunidades de ocio, económicas, educativas y laborales,

***así como habilitar actividades de socialización y disfrute de dichos espacios.* ”**

Por su parte, la Ley N°9660 de Movilidad y Seguridad Ciclística requiere la elaboración de los Planes Cantonales de movilidad integrada y seguridad ciclista, estableciendo el orden de priorización de las intervenciones, y exige al menos un proceso participativo al año, donde se discuta y se elabore la lista de posibles intervenciones.

Estas gestiones se encomiendan al MOPT, sus direcciones regionales en trabajo conjunto con las Juntas Viales Cantonales, y en defecto, ese trabajo conjunto lo deben asumir las municipalidades.

En concreto, señalan los artículos 7, 8 y 9 de la Ley N°9660 de Movilidad y Seguridad Ciclística:

“ Artículo 7. Planes cantonales de movilidad integrada y seguridad ciclista El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus respectivas direcciones regionales, en conjunto con las juntas viales cantonales o, en su defecto, las municipalidades, elaborarán los planes nacionales y cantonales, respectivamente para la movilidad integrada y seguridad ciclista, con base en las intervenciones autorizadas, según lo establecido en el artículo 9 de la presente ley. Se establecen como prioritarias las intervenciones autorizadas que contemplan conexiones y redes con las siguientes estructuras y en el orden respectivo: centros de educación, la red de transporte público, espacios públicos, estructuras sociosanitarias, oficinas de la Administración Pública, zonas destinadas a la práctica del deporte y al desarrollo turístico. ”

“ Artículo 8. Participación ciudadana: Las municipalidades procurarán la organización de al menos un proceso participativo al año, donde se discuta y elabore una lista con las posibles intervenciones autorizadas para la movilidad integrada y seguridad ciclista en sus cantones.

Dichos procesos contarán con la participación de al menos los siguientes actores:

- a) Asociaciones de Desarrollo Comunal.*
- b) Grupos organizados de la comunidad, con reconocida trayectoria en el campo del objetivo de la presente ley.*
- c) Concejos de distrito.*

El resultado de este proceso será valorado como insumo para la elaboración de los planes cantonales para la movilidad integrada y seguridad ciclística establecidos en la presente ley.

“ Artículo 9. Intervenciones autorizadas: *Quedan autorizadas todas aquellas intervenciones y actividades que busquen desarrollar, promover, fomentar y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, teniendo como prioridad la seguridad integral del ciclista y el respeto por los espacios para este fin.*

Entre las intervenciones se deben contemplar estudios técnicos orientados al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente ley, así como toda la infraestructura que sea necesaria para facilitar la movilidad ciclística y garantizar la seguridad de los ciclistas, como por ejemplo, pero sin delimitar a, ciclovías, zonas 30, ciclovías segregadas, ciclovías demarcadas, carriles compartidos, trazos independientes, pasos peatonales a nivel de acera, cojines reductores de velocidad, desviadores de tránsito de paso, construcción y/o adecuación de parqueos equipados para bicicletas, centros de alquiler de bicicletas, señalización luminosa vertical y horizontal, especializada para el tránsito ciclístico, redistribución de estructuras móviles y de infraestructura apta para lograr la intermodalidad entre bicicletas y medios de transporte público.

4.1.4 Financiar

Para lograr la transición y establecimiento de una cultura de movilidad integrada y los elementos necesarios para procurar infraestructura adecuada y segura,

la Ley N°9960 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística estableció fuentes de financiamiento específico.

El artículo 15 de dicha norma establece los siguientes recursos a favor de la movilidad:

- “**
- a) Los recursos provenientes del impuesto único sobre los combustibles, según lo indicado en los incisos a) y b) del artículo 5 de la Ley N°8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001.*
 - b) Los legados y las donaciones.*
 - c) Las contribuciones de organismos nacionales e internacionales, privados o públicos, de acuerdo con los respectivos convenios.*
 - d) Los préstamos internacionales y fondos no reembolsables de la cooperación internacional, destinados a reducir el impacto ambiental de las emisiones de dióxido de carbono.*
 - e) Los recursos provenientes del otorgamiento de concesiones promovidas por el municipio para administrar, construir o prestar el servicio de sistema de bicicletas públicas – alquiler-. (artículos 13 y 14 de la ley)*
- ”**

Aunado a lo anterior, el numeral 16 de la Ley N°9960 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística dispone que les corresponde a las municipalidades administrar los recursos fijados para financiamiento de la movilidad, los cuales deberán ser depositados en el Fondo de Seguridad Vial creado por la Ley de Administración Vial.

Dispone la Ley que, del total recaudado en ese Fondo, solo se podrá disponer de un cinco por ciento (5%) para gastos administrativos, como contratación de recurso humano, servicios profesionales de forma temporal, servicios no profesionales, adquisición de materiales, suministros, maquinaria, equipo, repuestos y accesorios, compra de inmuebles y, en general, para cumplir con los fines de esta ley.

Por su parte, la Ley N°9976 Ley de Movilidad Peatonal dispuso la forma en que se deben aplicar los fondos provenientes de la Ley N°8114 Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias. Esta regulación implicó la reforma de los artículos 83 y 83bis del Código Municipal, para establecer la distribución de los recursos y diferentes herramientas para financiar los proyectos vinculados con la movilidad activa, tanto peatonal como ciclística.

“ De conformidad con el artículo 13 de la Ley 9976, que reforma el artículo 83 del Código Municipal, “la municipalidad dispondrá como capital de trabajo, para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal, el cinco por ciento (5%) de los recursos provenientes de la Ley 7509, Impuesto sobre Bienes Inmuebles, de 9 de mayo de 1995, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un uno por ciento (1 %) anual hasta llegar a un mínimo de un uno por ciento (1 %) de forma permanente; además, podrá disponer de los fondos indicados en el inciso b) del artículo 5 de la Ley 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001 y Ley 9329, Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, de 15 de octubre de 2015, e incorporarlos dentro de la planificación anual y dentro del plan quinquenal.”

Aunado a lo anterior, el artículo 14 de esa misma ley adicionó el numeral 83bis del Código Municipal, para establecer:

“ Las municipalidades quedan facultadas para realizar las labores de construcción de obra nueva de acera de forma directa, con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad de todas las personas, previa notificación al propietario.

El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará al propietario o poseedor por cualquier título de bienes inmuebles, según lo definan los reglamentos municipales.

Se autoriza a las municipalidades para que establezcan mecanismos de facilidades de pago respecto del cobro efectivo de las obras nuevas de aceras.

Importante mencionar que la norma (artículo 16 Ley N°9976) faculta a los municipios a ejecutar obras de reparación o sustitución en aceras o vías peatonales, cuando hayan sufrido alteración o modificación en su geometría, anchos, acabados y materiales sin previa autorización, imponiéndosele al responsable de tales actuaciones, una sanción equivalente a medio salario base mensual del auxiliar 1 del Poder Judicial (artículo 2 Ley N°7337 Crea Concepto Salario Base para Delitos Especiales del Código Penal), la cual será incluida en la facturación de los tributos municipales.

También prevé la norma (artículos 17 y 18 Ley N°9976) la posibilidad de cobrar al propietario respetivo, por la eliminación de cualquier obstáculo existente en las aceras o vías peatonales que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad, así como por las obras de mantenimiento y la construcción de aceras con ocasión de su grado de deterioro.

4.1.5 Implementar

Para lograr el objetivo de movilidad integrada, la Ley N°9976 dispone en su Artículo 2, inciso c):

“ Trasladar a las corporaciones municipales, con carácter exclusivo, la gestión de las aceras en la red vial cantonal, lo que incluye el diseño, la construcción, la conservación, el señalamiento, la demarcación, la rehabilitación, el reforzamiento, la reconstrucción, la concesión y la operación de este espacio, que incluye tanto las aceras propiamente como todos los elementos de las infraestructuras peatonales necesarios para asegurar una movilidad inclusiva, como infraestructura verde, iluminación y otros elementos, y considerando los criterios de accesibilidad contemplados por la Ley 7600, Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad, de 2 de mayo de 1996.

Con base en lo anterior, corresponde a los municipios asumir la responsabilidad por la gestión adecuada de las aceras y su vinculación con los principios de movilidad peatonal (artículo 4 Ley N°9976).

Para ello, una vez cumplidos los procesos de declaración, reglamentación, planificación e identificado el origen de los recursos, es responsabilidad de los municipios asegurar su implementación, acción que podrán ejecutar, al menos, a través de las siguientes tres formas:

- **Acciones propias:** ejecutar proyectos estratégicos para crear infraestructura peatonal adecuada o acondicionar infraestructuras existentes, según lo dispuesto por los artículos 2, inciso c), 9 y 15, así como gestionando la eliminación de obstáculos a la movilidad, apoyados en los artículos 16 y 17, todos de la Ley N°9976.
- **Acciones de terceros propietarios:** asegurando el cumplimiento de las disposiciones del artículo 84 inciso d) del Código Municipal, según las cuales es obligación de las personas físicas o jurídicas propietarias de bienes inmuebles el construir aceras frente a sus propiedades, cuando se trate de obra nueva, apegados a los lineamientos municipales.
- **Acciones de terceros desarrolladores o instituciones:** es potestad de cada municipalidad aprobar o rechazar los proyectos de desarrollo inmobiliario con base en los requisitos establecidas por el gobierno local con base en la reglamentación de la movilidad activa vigente, sean proyectos de iniciativa privada o propuestos por la Administración Pública (artículos 7 y 10 Ley N°9976).

4.2 Las Personas Usuarías

Las personas usuarias de las vías públicas, en relación con la movilidad, se pueden clasificar en:



Peatones



Conductores



Pasajeros



Ciclistas

Para cada uno de ellos, en su condición de usuarios del sistema de movilidad y tránsito, la normativa les atribuye derechos y responsabilidades. De seguido se detallan las responsabilidades más relevantes.

4.2.1 Personas Peatones

La Ley N°7098 Ley de Tránsito (artículo 120 y 197) regula las responsabilidades de las personas peatones de las vías públicas, sean estas nacionales o cantonales.

Puntualmente, deben las personas peatones:

- Portar documento de identidad,
- Comportarse de forma tal que no ponga en riesgo a las demás personas,
- Cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables,
- Obedecer las indicaciones de las autoridades de tránsito,
- Transitar por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos,
- En las zonas urbanas, transitar por las aceras y cruzar las calles en las esquinas, las zonas de paso marcadas o los pasos peatonales a desnivel,
- Transitar por el lado izquierdo de las vías públicas según la dirección de su marcha, cuando no existan aceras o espacio disponible.

A las personas peatones se les prohíbe según la normativa:

- Transitar por las vías públicas de acceso restringido o sobre las vías del ferrocarril,
- Realizar actos de malabarismo, circenses, mendicidad o de cualquier otra índole, incluidas las ventas o actividades lucrativas, portar elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

4.2.2 Personas Pasajeras en Vehículos Destinados a Transporte Público

De acuerdo con la Ley N°7098 Ley de Tránsito (artículo 47) se puede impedir el ingreso o exigir el retiro de los pasajeros que se encuentren dentro del vehículo que brinda transporte público en sus diversas modalidades, cuando se presenten ciertas condiciones, que constituyen entonces, las responsabilidades puntuales de las personas pasajeras en relación con la movilidad y el tránsito.

A continuación, se presenta el listado de actuaciones que pueden generar responsabilidad a la persona pasajera:

- Que consuma alcohol o cualquier tipo de droga prohibida dentro de las unidades de transporte público o se encuentre en evidente estado de ebriedad o bajo los efectos de estas.
- Que porte objetos punzocortantes, armas no autorizadas, materiales explosivos, peligrosos o animales, exceptuando los animales de asistencia para personas discapacitadas.
- Que profiera expresiones injuriosas o groseras, o promueva riñas.
- Que arroje objetos de cualquier tipo a la vía pública, derechos de vía, o en el interior del vehículo.
- Que cause daños al vehículo o utilice los dispositivos internos de forma inadecuada.
- Que irrespete las disposiciones legales o reglamentarias en materia de discapacidad.

Según disposición legal, el conductor puede detener la unidad y avisar a la autoridad policial más cercana para que obligue a la persona pasajera a abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones que puedan derivarse.

4.2.3 Personas Ciclistas

A partir de la vigencia de la Ley N°9660, se reformó el artículo 119 de la Ley N°9078 Ley de Tránsito, estableciéndose para los ciclistas, las siguientes obligaciones:

- Circular en las vías públicas cuya velocidad permitida no sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora (80 km/h), si existen intervenciones para la seguridad de los ciclistas como ciclovías, ciclovías segregadas o vías alternas adecuadas para su uso o en el caso de actividades especiales autorizadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- La persona ciclista podrá circular por el centro del carril, para garantizar así su seguridad.

“ Las autoridades competentes podrán retirar de circulación estos artefactos y su devolución solo se hará al propietario o tercero autorizado, una vez cancelada la multa respectiva. Las personas menores de quince años deben ser acompañadas por sus padres o tutores, para el trámite. (parte final del artículo 119 referenciado). ”

Finalmente, es importante indicar que por disposición del artículo 211 de la Ley de Tránsito, las personas conductoras, peatones y pasajeros pueden ser incluso detenidos por las autoridades de tránsito cuando:

- ocasionen lesión o muerte a otra persona
- participen en acciones de conducción temeraria.

4.3 Las Personas Inspectores de Tránsito

La normativa nacional señala que son personas inspectoras u oficiales de tránsito: la persona funcionaria nombrada de conformidad con la ley e investido de autoridad por la Dirección General de la Policía de Tránsito. Igualmente señala que pueden existir inspectores de planta de la Dirección General de la Policía de Tránsito, inspectores ad honorem, inspectores institucionales, inspectores universitarios e inspectores municipales, todos estos últimos con carácter de cuerpos policiales legalmente existentes y destinados a prestar colaboración a la Dirección General de la Policía de Tránsito, según la ley y su acto de investidura.

4.3.1 Policía de Tránsito

Según lo estipula el Reglamento de la Dirección General de la Policía de Tránsito, artículos 5: son funciones y atribuciones de la policía de tránsito:

- a. Prevenir delitos de la competencia de los jueces ordinarios de los Tribunales de Justicia, actuando con diligencia sobre los delitos concernientes al tránsito y/o al transporte.
- b. Prevenir en general todos aquellos delitos que puedan ser de su conocimiento, efectuando todas las medidas concernientes a la seguridad de las personas y medios de transporte, dando intervención a las autoridades policiales y/o judiciales competentes.
- c. Prevenir los accidentes de tránsito y los daños que la circulación pueda causar a la salud, tranquilidad o bienestar de la población.
- d. Velar por el cumplimiento de todas las disposiciones del tránsito, emanadas por autoridad competente.
- e. Regular, ordenar, vigilar y controlar el tránsito público, constituyéndose en autoridades aplicativas.
- f. Remover vehículos u obstáculos de la vía pública, cuando éstos se encuentren en infracción a las leyes o reglamentos respectivos.
- g. Administrar y mantener actualizado un registro estadístico de accidentes y de infracciones a las leyes de tránsito, con fines preventivos y operativos para su disminución.
- h. Actuar coordinadamente con las direcciones que integran la Administración Vial en la relación de Planes de Educación Vial y en los servicios especiales que demanden las ejecuciones técnicas, operativas y legales del tránsito, participando con sus recursos en los Planes de Seguridad Vial y cualesquiera otros que estén identificados con los objetivos de la Dirección.
- i. Efectuar la coordinación entre organismos estatales y privados en el cumplimiento de sus objetivos.
- j. Coordinar con las demás instituciones de la Fuerza Pública, la realización de servicios operacionales conjuntos a fin de cumplir con sus funciones específicas.
- k. Planear y programar los servicios ordinarios y especiales de vigilancia y prevención del tránsito, disponiendo de los recursos propios según métodos establecidos.
- l. Promover la capacitación del personal asignado con el objeto de la eficiente prestación del servicio, efectuando para ello, los enlaces, coordinación y medidas que mejor conduzcan a lograrlo.
- m. Cumplir con todas aquellas funciones específicas relacionadas con el tránsito que le asigne la División de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

4.3.2 Inspectores Municipales de Tránsito

El ordenamiento jurídico nacional establece que el control, vigilancia, regulación del tránsito de vehículos y peatones en las vías públicas terrestres, es una competencia exclusiva del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que la ejerce a través de la Dirección General de la Policía de Tránsito (Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N°3155, reformada mediante la Ley N°4786; Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N°9078; Ley General de Policía, N°7410 y sus reformas)

Específicamente los artículos 212, 213 y 214 de la Ley de Tránsito le habilitan a la Dirección General de la Policía de Tránsito la posibilidad de contar con cuerpos especiales de inspectores de tránsito, integrados por inspectores ad-honorem, funcionarios de otras instituciones así como personal municipal. Para ello la ley le habilita a esta Dirección a invertir en condición de inspectores de tránsito, a estas personas, siempre que cumplan los requisitos establecidos al efecto.

Con base en lo anterior y en las atribuciones que les prevé el Código Municipal, las corporaciones municipales pueden aprobar – Concejo Municipal – la creación de un servicio de policía que sirva de auxiliar a la Dirección General de la

Policía de Tránsito, y luego, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, solicitar la investidura de funcionarios idóneos como inspectores municipales de tránsito. A estos funcionarios el gobierno local debe proveer el uniforme y demás avituallamiento, para que cumplan sus funciones en la jurisdicción cantonal respectiva.

El Decreto Ejecutivo N° 38164 Reglamento para el funcionamiento de los cuerpos especiales de Inspectores de Tránsito, en su Capítulo IV, regula entre otros aspectos, los requisitos y trámites a cumplir por la municipalidad interesada en crear y formalizar un cuerpo de inspectores municipales de tránsito.

A continuación, se enumeran los principales requisitos, alcances y trámites necesarios para la aprobación y funcionamiento de la policía municipal de tránsito:

Requisitos de la Persona Inspectora

La persona inspectora debe tener doble investidura, es decir, debe ser persona funcionaria municipal nombrada previamente como policía municipal.

- ✓ **Aprobar el examen psicométrico igual al que se aplica a los inspectores de tránsito de planta.**
- ✓ **No ser concesionario o permisionario de cualquier modalidad de transporte público.**
- ✓ **Aprobar el curso especial para inspectores municipales, impartido por la Escuela de Capacitación de la Policía de Tránsito.**
- ✓ **Otros detallados en el artículo 45 del Decreto N° 38164 de 21 de enero de 2014.**

Procedimiento

Acuerdo de Concejo Municipal de creación de un servicio de policía con función de auxiliar a la Dirección General de Tránsito.

Solicitud de investidura por parte de la persona que ocupe la Alcaldía Municipal, dirigida a la Dirección General de la Policía de Tránsito. Debe cumplir el detalle establecido en el artículo 44 del Decreto N° 38164 de 21 de enero de 2014.

La Dirección General de Tránsito debe dictar un acto de investidura y de delegación de funciones relativas a la confección de las boletas por infracciones contempladas en los artículos 96, 143, 144, 145, 146 y 147 de la Ley de Tránsito.

Alcance de la Investidura

Las personas inspectoras debidamente investidos pueden confeccionar boletas de infracción, pero únicamente para los casos regulados en los artículos 96, 143, 144, 145, 146, 147 y 168 de la Ley de Tránsito y en las sanciones administrativas estipuladas en los artículos 150 incisos a), c), d), g) e i) y 151 inciso d), de la misma norma, por ser concurrentes y conexas con los artículos iniciales.⁷

Por disposición reglamentaria (artículo 43 del Decreto N° 38164 de 21 de enero de 2014), las personas inspectoras municipales de tránsito en accidentes de tránsito únicamente podrán custodiar la escena y regular el tránsito en espera de un oficial de planta de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

La boleta de infracción – boleta de citación – es el acto administrativo escrito mediante el cual se le notifica a una persona, la infracción que se atribuye – multa y conexas cuando existan –.

⁷ Por opinión de la Procuraduría General de la República, dictamen PGR-C-275-2018.

4.4 Gestión del Tránsito ante Eventos, Reparaciones, Construcciones y Mantenimiento de Vías

4.4.1 Gestión del Tránsito ante Cierres Temporales Parciales o Totales

En actividades como eventos deportivos, actividades recreativas o culturales en vías públicas terrestres se deberá aplicar el Reglamento para el Cierre y Utilización de las Vías Públicas Terrestres N°40864 MOPT.

En caso de rutas nacionales la aplicación del reglamento, el análisis técnico de las solicitudes y el otorgamiento de los permisos respectivos le compete a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (DGIT). Mientras que, para las rutas cantonales, la competencia para el otorgamiento de permisos para cierre o utilización de las vías es exclusiva de la municipalidad respectiva, quien deberá establecer el procedimiento a seguir, sujetándose a los lineamientos establecidos en la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial vigente. En tramos o secciones de rutas mixtas (nacionales y municipales) y en caso de cierres permanentes de rutas cantonales, la competencia la ostenta la DGIT.

Las actividades que se podrán desarrollar son aquellas en donde se haya demostrado previamente la conveniencia para el interés público, de conformidad con el criterio técnico y el permiso emitido por la DGIT (para rutas nacionales o mixtas) o de la municipalidad correspondiente para las vías cantonales; y será responsabilidad de los terceros organizadores del evento asumir los daños que se ocasionen en consecuencia de la preparación o realización de la actividad, así como de la limpieza de las vías; según artículos 6 y 8 de dicho reglamento.

En lo que respecta a la señalización preventiva deberá aplicarse la normativa técnica y legal exigida por la DGIT en el Decreto N°38799-MOPT, denominado “Reglamento de Dispositivos de Seguridad y Control Temporal de Tránsito para la ejecución de Trabajos en las Vías” desde las actividades de preparación y hasta la conclusión y limpieza de la vía.

Para optar por un **permiso para el cierre parcial o total de la vía**, los interesados deberán presentar a la DGIT en caso de rutas nacionales o mixtas (nacional y cantonal), los siguientes documentos:

Original y copia del oficio de solicitud, el cual debe indicar claramente lo siguiente:

- ✓ **Nombre y calidades del gestionante o de su representante legal, debidamente acreditado.**
- ✓ **Lugar exacto de la actividad a realizar.**
- ✓ **Horario del cierre: se debe detallar la fecha, la hora de inicio y la hora de finalización del cierre.**
- ✓ **Lugar para notificaciones (número de fax o correo electrónico).**
- ✓ **Póliza de seguro con cobertura para responsabilidad para terceros cuyo monto será determinado de acuerdo con la tipología del evento por la entidad aseguradora correspondiente.**

Memoria de la actividad en el que se hará constar:

- ✓ **Nombre de la actividad y cuando corresponda, indicar el número cronológico de la edición.**
- ✓ **Croquis detallado de las calles a utilizar.**
- ✓ **Identificación de la persona que fungirá como enlace responsable de la organización del evento ante las autoridades competentes.**

Plan de ordenamiento vial, el cual debe incluir: una propuesta de rutas alternas para el transporte público y privado, así como una propuesta de solución para el acceso a propiedades privadas que se pueden ver afectadas por la actividad, y del resto de los dispositivos de seguridad previstos, tanto en las vías que dan acceso a la actividad, como las rutas alternas propuestas. Lo anterior de conformidad con la normativa técnica y legal exigida por la DGIT en el Decreto N°38799-MOPT, denominado “Reglamento de Dispositivos de Seguridad y Control Temporal de Tránsito para la ejecución de Trabajos en las Vías”, del 10 de noviembre de 2014.

Si se requiere realizar obras civiles en una ruta nacional, se debe presentar el visto bueno del Departamento de Previsión Vial del MOPT. En caso de que se exonere al gestionante el pago del artículo 11 del Reglamento de Dispositivos de Seguridad y Control Temporal de Tránsito para la ejecución de Trabajos en las Vías, se deberá adjuntar el documento probatorio correspondiente.

La solicitud deberá presentarse con la totalidad de los requisitos, con un mínimo de treinta (30) días hábiles de antelación a la actividad, caso contrario, no será tramitado el permiso.

Si al momento de presentar la solicitud faltare alguno de los requisitos, en ese mismo acto se le prevendrá al interesado mediante comunicación escrita para que complete la totalidad de requisitos, otorgándole un plazo de cinco (5) días hábiles. Si al término de ese plazo el solicitante no respondiera, se procederá a denegar el permiso y se archivará la solicitud sin ninguna responsabilidad para la entidad ante la cual se gestionó el permiso.

Con base en el artículo 11 del mismo reglamento, el Departamento de Operaciones Policiales de Tránsito de la Dirección General de Policía de Tránsito de Costa Rica (DGPT) establecerá el monto o costo⁸ del operativo que deberá ser cancelado por el solicitante, citado; el MOPT vía resolución justificada podrá exonerar el pago siempre que se acredite la gratitud y el interés público de la actividad.

⁸ Ver detalle de la fórmula de cálculo en el artículo 11 Reglamento de Dispositivos de Seguridad y Control Temporal de Tránsito para la ejecución de Trabajos en las Vías.

Para optar por un permiso para el cierre permanente de una ruta cantonal, la municipalidad respectiva deberá remitir la solicitud a la DGIT y aportar los siguientes documentos:

- ✓ **Original y copia del oficio de solicitud, el cual debe indicar claramente lo siguiente:**
 - » **Nombre y calidades del gestionante o de su representante legal debidamente acreditado.**
 - » **Descripción del proyecto o actividad.**
 - » **Lugar para notificaciones (número de fax o correo electrónico).**
- ✓ **Resolución de declaratoria del interés público para el cierre definitivo en provecho de otras modalidades de tránsito o medios de transporte, emitida en un acuerdo del concejo municipal competente.**
- ✓ **Estudio de impacto vial mediante el cual se analice y valore el impacto vehicular y peatonal en las rutas aledañas. Dicho estudio deberá estar avalado por la DGIT y estar debidamente firmado por un profesional en ingeniería civil incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos (CFIA).**

La solicitud deberá presentarse con la totalidad de los requisitos. En caso de faltar algún requisito en la documentación recibida o alguno de los entregados presente deficiencias evidentes, en ese mismo acto la DGIT notificará a la municipalidad respectiva otorgándole un plazo de quince (15) días hábiles para completar la solicitud. Si al término de quince (15) días hábiles la municipalidad no respondiere, se procederá a archivar la solicitud sin responsabilidad para la DGIT.

Para los casos de remoción de obstáculos y derrumbes, el desyerbe o limpieza de vías, los acueductos y alcantarillados, la demarcación del pavimento y toda otra situación en donde se requiere utilizar las vías públicas con fin de ejecutar trabajos de diversa índole, se deberá aplicar el Reglamento de dispositivos de seguridad y control temporal de tránsito para la ejecución de trabajos en vías.

Ninguna persona física o jurídica, pública o privada, podrá efectuar trabajos en las vías públicas, sus zonas adyacentes u obras complementarias, si de previo no cuenta con la autorización respectiva por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y efectúa la señalización que dicha dependencia técnica al efecto le indique, salvedad aplicable a los trabajos que realicen las municipalidades en la red vial cantonal de su competencia.

Funciones de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito

- a) Estudiar y analizar los problemas de tránsito y formular las políticas de administración de tránsito
- b) Estudiar y analizar las consecuencias ambientales y sociales del tránsito, tales como contaminación y accidentes, y formular estrategias para resolverlas;
- c) Elaborar normas, especificaciones y procedimientos, así como preparar diseños y planos operacionales, para resolver los problemas de tránsito, reducir al máximo sus consecuencias ambientales y resolver los problemas de seguridad vial;
- ch) Elaborar políticas, normas y procedimientos sobre educación vial para todo el país, e implantar el ordenamiento del tránsito que sea necesario con el fin de que haya una reducción de los accidentes, para ello coordinará lo que corresponda con el Ministerio de Educación Pública y formulará las normas de capacitación técnica para la policía de tránsito.
- d) Diseñar y poner en ejecución programas referentes a la instalación de semáforos, señales viales, marcas sobre el pavimento y otros dispositivos para el control del tránsito, así como programas de operación de tránsito para incrementar la capacidad y la seguridad viales;
- e) Revisar los programas, planos y diseños para la construcción o mejoramiento de la infraestructura del transporte vial, para garantizar su conformidad con las políticas y estrategias de la administración del tránsito y con las normas técnicas de la Ingeniería de Tránsito;

f) Planificar las rutas y servicios de transporte público, sobre la base del análisis de la demanda, y formular recomendaciones para la organización y regulación de tales servicios;

g) Preparar y presentar a conocimiento del Consejo de Seguridad Vial los presupuestos de ingresos y egresos relativos al Fondo contemplado en el artículo 10 de la presente ley; y

h) Todas aquellas otras relativas a la ingeniería de tránsito que sean asignadas por el ministro de Obras Públicas y Transportes.

(Artículo. 14, Ley N°6324, Ley de Administración Vial)

En relación con los permisos y previsiones de seguridad vial a cumplir en caso de ejecución de obras en las vías públicas, es importante considerar las regulaciones establecidas en los artículos 75, 76 y 81 del Reglamento de Construcciones emitido por el INVU, actualización 2022.

Señalan dichos numerales:

“ Artículo 75. Ejecución de obras en vías públicas.

Para realizar modificaciones o reparaciones en las vías públicas, se debe contar con el permiso de la municipalidad en la red vial cantonal, o del MOPT en la red vial nacional, según sus competencias.

En caso de excavaciones provisionales se deben colocar banderas y letreros durante el día, y señales luminosas visibles durante la noche, de manera que prevengan al que transite por dicha vía. Cuando se requiere la rotura de pavimento en la vía pública, se debe realizar un depósito de garantía, según lo establezca la entidad responsable. El solicitante del permiso de rotura debe cumplir con la normativa establecida por los entes competente; además está obligado a ejecutar

la reparación correspondiente por la rotura del pavimento, y cualquier otro elemento que resulte con daños.

Si la reparación tuviese que hacerla la Municipalidad o el MOPT, el solicitante debe reintegrar el valor de la obra, de manera que se garantice el buen estado y funcionamiento de la infraestructura urbana. Ante la renuencia de aquél y en el caso de incumplimiento, la institución puede ejecutar la garantía para la finalización de las obras. En todos los casos se deben considerar las medidas de seguridad para evitar incendios, explosiones, colapso de taludes, caídas de altura, daños a las instalaciones o estructuras vecinas y otros factores de riesgo que comprometan la seguridad de los trabajadores y público en general. De incumplir las normas establecidas, la Municipalidad o el MOPT debe proceder, según corresponda, a la suspensión de la obra o a la eliminación del obstáculo.

”

“ **Artículo 76. Ocupación temporal de la vía pública.**

Si en la ejecución de una obra debe ocuparse temporalmente una vía, un acceso público, el subsuelo o el espacio aéreo de la misma, se debe obtener un permiso de ocupación de vía de parte de la Municipalidad o del MOPT, según corresponda.

”

“ **Artículo 81. Materiales y escombros en la vía pública.**

Para el estacionamiento de vehículos que carguen o descarguen materiales de construcción en la vía pública, se debe solicitar permiso al MOPT o la Municipalidad, según corresponda. Los materiales de construcción deben ser ubicados dentro del predio, de modo que se permita el libre tránsito en la vía pública.

”



05

RECOMENDACIONES DE MODELOS
A IMPLEMENTAR

Se proponen esquemas básicos para los procedimientos más relevantes relacionados con la gestión de la movilidad y el tránsito. Es importante mencionar que, en todo caso, deben considerarse los procedimientos técnicos establecidos por normativas o documentos especiales, emitidos por entidades u órganos técnicos competentes, así como los generados por las propias dependencias técnicas y administrativas de los gobiernos locales.

5.1 Procedimiento para Peatonización de Vías

Municipalidad de		Código de documento:	
Elaborado por:		Aprobado por:	
Oficio de divulgación:		Fecha de aprobación:	
		Página x de x	
Procedimiento para peatonalización de vías			
Paso N°	Detalle	Encargado	Plazo
1	Dependencia interna o grupo organizado de ciudadanos propone iniciativa. Debe contener al menos: identificación plena de la vía a afectar con la peatonalización; servicios y comercios aledaños; propuesta legal de mutación demanial o desafectación demanial, según el caso; propuesta técnica que contemple no solo el diseño y la construcción sino también las previsiones de mantenimiento.	Proponente: Alcaldía / grupo de ciudadanos	
2	Informes de dependencias técnicas y legal sobre procedencia y requisitos cumplidos y pendientes.	Dependencias técnicas	
3	Consulta y participación ciudadana	Dependencias técnicas y ciudadanía	
4	En caso de cambio de destino de la vía pública proponer proyecto de ley	Alcaldía y Concejo Municipal	

5	Aprobación legislativa	
6	Implementación de la propuesta	Alcaldía y dependencias técnicas-administrativas

5.2 Procedimiento para Planes de Manejo de Tránsito por Eventos

Municipalidad de		Código de documento:	
Elaborado por:		Aprobado por:	
Oficio de divulgación:		Fecha de aprobación:	
		Página x de x	
Procedimiento para planes de manejo de tránsito			
Evento: Ejem: actividad cultural...			
Paso N°	Detalle	Encargado	Plazo
1			
2			
3			
4			
5			
6			

5.3 Procedimiento para la Verificación del Cumplimiento del Plan de Manejo de Tránsito por Labores en la Vía

Municipalidad de		Código de documento:
Elaborado por:	Aprobado por:	Fecha de aprobación:
Oficio de divulgación:		Página x de x
Procedimiento para planes de manejo de tránsito		
Mantenimiento vial ruta (o labor que corresponda)		
Contratista:		
Fecha orden de inicio:		
Fecha finalización:		
Nota: 1) Se debe verificar dispositivos de seguridad vial, movilización de maquinaria, señalamientos para conductores y peatones. 2) Se debe verificar lo establecido según cada caso para aspectos de manejo de tránsito y dispositivos de seguridad, al menos lo indicado en “Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)”, Capítulo 6, sobre los Dispositivos de seguridad y control temporal de tránsito para la ejecución de trabajos en las vías, en su versión vigente.		
Paso N°	Detalle	Cumple/No cumple Observaciones
1	Manual de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)”, Capítulo 6, en general.	
2	Existen rótulos de advertencia y otras medidas (conos, cinta preventiva, etc.), de modo que se minimicen las eventuales dificultades de circulación en las vías del tramo de ejecución y de acceso.	
3	Se realiza el trasiego de materiales fuera de las horas pico.	
4	La maquinaria circula por las vías principales siempre que sea posible, haciendo un mínimo uso de las calles vecinales que atraviesan los barrios colindantes al área de proyecto.	
5	La maquinaria circula con la góndola cubierta, para evitar la caída de materiales en las calles.	
6	La maquinaria y demás vehículos del contratista cumple los límites de velocidad establecidos por las regulaciones vigentes.	

Paso N°	Detalle	Cumple/No cumple	Observaciones
7	El contratista limpia las llantas de las vagonetas antes de que éstas abandonen el área del proyecto.		
8	Se cumplen las medidas de control y prevención de ruido estipuladas en el plan de manejo de obra		
9	Se cumplen las medidas indicadas en el plan de manejo del contratista para la remoción de estructuras, movimientos de tierra, y protección de líneas de servicio público, según corresponda.		
10	Agregue las líneas que sean necesarias...		

Además, hay que recordar que el art. 15 de la Ley de Administración Vial, en la Dirección de Ingeniería de Tránsito, señala que “tendrá una Oficina Coordinadora y de Asistencia Técnica para asesorar a las municipalidades en los aspectos de ingeniería, planificación y regulación del tránsito.”

Esa norma reza, asimismo: “Los programas, planes y diseños para proyectos relacionados con el tránsito en los cantones deberán ser revisados y aprobados en un plazo hasta de treinta días hábiles por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito antes de ser ejecutados por la respectiva municipalidad; vencido este plazo sin haberse emitido un criterio, se tendrán por aprobados. Lo anterior sin perjuicio de los proyectos que involucren el traslado o aprobación de paradas de transporte público, en tránsito o terminales, que requieren la aprobación del Consejo de Transporte Público, por lo que en estos casos el plazo anterior no aplicará respecto de esta institución.”

5.4 Caso de Éxito

Plan maestro de movilidad, reconocido como premio especial internacional por los Premios Internacionales de Movilidad, organizados por Empresas por la Movilidad Sostenible con el apoyo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Fundación Conama y la Real Academia de Ingeniería Española, reconociendo las buenas prácticas e iniciativas en movilidad, tanto del sector público como privado.

Disponible en <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-maestros/planes>

06 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

6.1 Doctrina e Investigación Documental

- Egloff, S; Molina, J; Castro, R; Sánchez, J; Donato, C; Arce, O; Monge, G; Loría, L; Villalobos, F; Sauma, J. (2018) Costa Rica: Una propuesta para superar la crisis de movilidad actual (2018–2022). <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/1205/Sistemas%20de%20Transporte%20y%20Movilidad.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Fernández, A; Hernández, H. (2019). Estudio de la movilidad peatonal en un centro urbano: un caso en Costa Rica, Revista Geográfica de América Central, Número 62. <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/11270>
- Foursquare (2024). Banco de imágenes. <https://es.foursquare.com/v/calle-compartida-16-de-septiembre/515606a7e4b0e55d98e914d2/photos>
- Garrocho, C; Aguilar, A., Brambila, C.; Sabrino, J. (2014). Hacia una cultura de las ciudades sostenibles. IV Congreso de la Asociación Latinoamérica de Población, Lima, Fondo de Población de Naciones Unidas (UNFPA). <https://lac.unfpa.org/es/publicaciones/hacia-una-cultura-de-las-ciudades-sostenibles>
- Martínez, L. (2022) Gobernanza de áreas metropolitanas y desafíos de la electromovilidad. Proyecto CEPAL/BMZ-GIZ. https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/document/files/S2200546_es.pdf
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (2016). Guía para la elaboración de políticas públicas. Área de Análisis del Desarrollo, San José.
- Mora, J. (2014). Lacras del actual paradigma de movilidad urbana en Costa Rica y bondades del intermodal que se avizora. ISSN 1409–214X. Ambientico 240–241, Artículo 1 |Pp. 4–10| https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/tainacan-items/5/25141/240-241_4-10.pdf
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte. (2017) Impulsar la política sectorial de modernización del transporte público beneficia a la mayoría de la población. Comunicado <https://repositorio-snp.mideplan.go.cr/bitstream/handle/123456789/73/PP.031.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- MoyayDusapin.(2018) Lanuevasociedadcivilentemasurbanosymovilidaden Costa Rica. <https://repositorio.conare.ac.cr/handle/20.500.12337/2960>
- Nacto.org (2024). Banco de imágenes. https://nacto.org/wp-content/themes/sink_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/chicane/carousel/Austin_unknown.jpg
- OCDE. (2019). Principios de la OCDE sobre Política Urbana. <https://www.oecd.org/cfe/cities/OECD-principles-on-urban-policy-Spanish.pdf>
- OCDE. (2023). Revisión de desempeño Ambiental de la OCDE: Costa Rica 2023 <https://minae.go.cr/organizacion/vicegestionestrategica/SEPLASA/Documentos/Revision%20del%20desempeno%20ambiental%20de%20Costa%20Rica%20por%20la%20OCDE%202023.pdf>
- ONU-Hábitat y Ayuntamiento de Madrid. (2016). Movilidad urbana sostenible y espacio público, Jornadas de trabajo. https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/sustainable_urban_mobility_and_public_space.pdf
- Torres, M. (2016). Estudio de la movilidad ciclista en los distritos de San Francisco, Guadalupe y Quebradilla del cantón de Cartago, y los distritos de Tobosi y Tejar del cantón de El Guarco. Trabajo Final de Graduación grado de Licenciatura, Universidad de Costa Rica, Escuela de Ingeniería Civil, Montes de Oca. <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/handle/123456789/7346>

- Zamora, T. (2012). Análisis biomecánico y perceptivo de la movilidad peatonal para fijar límites de seguridad y confort en la fricción de pavimentos urbanos, Departamento de Proyectos de Ingeniería, Universitat Politecnica de Valencia, España-.

6.2 Leyes

- Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N°3155, reformada mediante la Ley N°4786 del 5 de julio de 1971.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N°9078.
- Ley General de Policía, N°7410 y sus reformas.
- Ley General de la Administración Pública, N°6227 y sus reformas.
- Ley de Planificación Urbana, Ley N°4240.
- Ley General de Caminos y sus reformas, Ley N°5060.
- Ley de Construcciones y sus reformas, Ley N°833.
- Ley N°7794, Código Municipal.
- Ley N°9329, Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.
- Ley N°10343, Reforma Ley General de Caminos Públicos y Ley especial para la transferencia de competencias: atención plena y exclusiva de la red vial cantonal.
- Ley N°9660, Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.
- Ley N°9976, Ley Movilidad Peatonal.
- Ley N°7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.
- Ley N°10126, Ley de Comercio al aire libre.
- Ley N°6324, Ley de Administración Vial.

6.3 Decretos Ejecutivos y Reglamentos

- Decreto Ejecutivo N°31363-MOPT, Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga.
- Decreto Ejecutivo N°37370-MOPT, Restricción Vehicular mediante el Esquema Hora/Placa en el Centro de San José.
- Decreto Ejecutivo N°42111-MOPT-H-MEP, Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N°42111-MOPT-H-MEP.
- Decreto Ejecutivo N°38164-MOPT, Reglamento para el Funcionamiento de los Cuerpos Especiales de Inspectores de Tránsito.
- Decreto Ejecutivo N°27789-MOPT, Reglamento a la Ley Reguladora de Estacionamientos Públicos.
- Decreto Ejecutivo N°41092-MINAE-H-MOPT, Reglamento de incentivos para el transporte eléctrico.
- Decreto Ejecutivo N°41642-MINAE, Reglamento para la construcción y el funcionamiento de la red de centros de recarga eléctrica para automóviles eléctricos por parte de las empresas distribuidoras de energía eléctrica.
- Decreto Ejecutivo N°38164-MOPT, Reglamento para el funcionamiento de los cuerpos especiales de Inspectores de Tránsito.
- Decreto ejecutivo N°44263-MOPT, Reglamento para definir caminos públicos, su clasificación y codificación.
- Decreto Ejecutivo N°40137-MOPT, Reglamento a la primera ley especial para la transferencia de competencias: atención plena y exclusiva de la red vial cantonal.
- Reglamento de construcciones del INVU y sus reformas, actualización 2022.

6.4 Jurisprudencia

- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N.°10134-1999, de las 11:00 horas del 23 de diciembre de 1999; sobre el alcance de la

creación de un servicio de policía por parte de las municipalidades para que preste colaboración a otros cuerpos policiales.

6.5 Jurisprudencia Administrativa:

Documentos Emitidos por Procuraduría General de la República

- Opinión Jurídica PGR-OJ-069-2022 de 19 de mayo de 2022, sobre la distinción entre mutación y desafectación de un bien demanial.
- Dictamen PGR-C- 275 -2018 de 05 de noviembre de 2018, sobre el alcance de la delegación de funciones de la Dirección General de Tránsito a los inspectores municipales de tránsito.
- Dictamen PGR-C-205-2017 de 11 de setiembre de 2017, sobre condiciones y procedimiento para la delegación de funciones de la Dirección General de Tránsito a los inspectores municipales de tránsito.
- Dictamen PGR-C-039-2016 de 24 de febrero de 2016, sobre la procedencia y el proceso necesario a seguir, para cerrar una calle pública al tránsito vehicular, y en su lugar, destinar dicha vía al tránsito público peatonal, mediante el concepto de bulvar. Aplica para el efecto contrario también, una vía peatonal que se pretende destinar a vía de tránsito vehicular.

6.6 Guías, Normas Técnicas y Manuales de Consulta y Referencia

- Ministerio De Ambiente Y Energía De Costa Rica, Dirección de Cambio Climático, Portafolio de Acciones de Mitigación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero a Escala Cantonal de Costa Rica, Tema: Movilidad, Sostenible y Eléctrica, Versión 2, Año 2019.
- Acuña, R. Y otros. Guía de Diseño y Evaluación de Ciclovías para Costa Rica. LANAMME-UCR, Unidad de seguridad vial y transporte, 2016.

Disponible en: <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/851/Gu%c3%ada%20de%20dise%c3%blo%20y%20evaluaci%c3%b3n.pdf?Sequence=1&isallowed=y>

- Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE).(2010) Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica (CFIA) Guía Integrada para la Verificación de la Accesibilidad al Entorno Físico. Disponible en: https://cfia.or.cr/descargas_2013/formacion_profesional/guia_integrada_para_la_verificacion_de_accesibilidad_al_espacio_fisico.pdf
- Gómez Murillo, David, Ministerio de Obras Públicas y Transportes: División de Obras Públicas. Unidad Ejecutora y de Coordinación y Segundo Programa Red Vial Cantonal PRVC-II MOPT/BID. (2021) Calles completas. Herramientas para equipos municipales. [Archivo PDF]. <https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/infraestructura/obraspublicas/prvc-ii-mopt-bid/manuales/movilidad-seg-sost/m1-calles-completas-mopt.pdf>
- Gómez Murillo, David, Ministerio de Obras Públicas y Transportes: División de Obras Públicas. Unidad Ejecutora y de Coordinación y Segundo Programa Red Vial Cantonal PRVC-II MOPT/BID. (2021) Inspecciones de Seguridad Vial. Para proyectos de mejoramiento o rehabilitación en la Red Vial Cantonal [Archivo PDF]. <https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/infraestructura/obraspublicas/prvc-ii-mopt-bid/manuales/movilidad-seg-sost/m2-inspecciones-de-seguridad-vial.pdf>
- Gómez Murillo, David, Ministerio de Obras Públicas y Transportes: División de Obras Públicas. Unidad Ejecutora y de Coordinación y Segundo Programa Red Vial Cantonal PRVC-II MOPT/BID. (2021) Personas usuarias viales [Archivo PDF] <https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/infraestructura/obraspublicas/prvc-ii-mopt-bid/manuales/movilidad-seg-sost/m3-personas-usuarias-viales-mopt.pdf>
- Gómez Murillo, David, Ministerio de Obras Públicas y Transportes: División de Obras Públicas. Unidad Ejecutora y de Coordinación y Segundo Programa Red Vial Cantonal PRVC-II MOPT/BID. (2021) Movilidad para estudiantes [Archivo PDF] <https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/infraestructura/obraspublicas/prvc-ii-mopt-bid/manuales/movilidad-seg-sost/m4-movilidad-para-escolares.pdf>

- Gómez Murillo, David, Ministerio de Obras Públicas y Transportes: División de Obras Públicas. Unidad Ejecutora y de Coordinación y Segundo Programa Red Vial Cantonal PRVC-II MOPT/BID. (2021) Prácticas de mejoras socioambientales para la gestión de proyectos viales. Cantonales [Archivo PDF] <https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/infraestructura/obraspublicas/prvc-ii-mopt-bid/manuales/movilidad-seg-sost/m5-practicas-de-mejoras-socioambientales-mopt.pdf>
- Guía para la construcción e implementación de planes institucionales de movilidad sostenible (PIMS).
- Guía para la construcción e implementación de Planes Empresariales de Movilidad Sostenible (PEMS).
- Medidas de Movilidad Sostenible Empresarial.
- Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- Guía práctica PMUS.
- Guía Integrada para la verificación de la accesibilidad al entorno físico. CFIA-CNREE.
- Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica. LANAMME-UCR
- Guía técnica de diseño de infraestructura ciclista. MOPT.
- INTE W85:2020 Infraestructura para movilidad peatonal. Requisitos para el diseño de aceras.
- INTE W42:2020 Requisitos de infraestructura ciclista.
- Norma INTE W17:2017. Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización accesible en relieve sobre superficies horizontales (pisos) para exteriores.
- Norma INTE W58:2019. Estacionamientos para bicicletas.



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA



BID
Mejorando vidas

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

