



23 de junio de 2026  
FCS-596-2026

Dr. Keilor Rojas Jiménez  
Director  
Consejo Universitario

**Asunto: Remisión del criterio sobre el proyecto Expediente N.º 25.456**

Estimado Dr. Rojas Jiménez:

Reciba un cordial saludo. En atención al CU-803-2026, del 2 de junio de 2026, se solicitó criterio a algunas unidades académicas de la Facultad de Ciencias Sociales sobre el proyecto "Ley para la creación y regulación del Sistema Municipal de Transporte Público Interdistrital" (Expediente N.º 25.456). Los criterios se encuentran publicados en el sitio web de la Facultad (<https://www.fcs.ucr.ac.cr/>), con el propósito de facilitar su consulta y ampliar su alcance. Al hacerlos públicos, estos documentos trascienden el cumplimiento de una solicitud específica y se convierten en posicionamientos institucionales que integran el conocimiento académico en el debate público y en la formulación de políticas, contribuyendo así al aporte de la Universidad pública en la construcción de soluciones responsables, fundamentadas y socialmente justas.

Cuatro de las cinco unidades consultadas expresan reservas serias o rechazo al texto actual. Los argumentos que fundamentan esa posición afectan el núcleo del diseño institucional de la propuesta. El silencio administrativo positivo aplicado a concesiones y permisos, la ausencia de mecanismos reales de coordinación metropolitana, la concentración de funciones de planificación, operación y fiscalización en un mismo ente, y la debilidad técnica y financiera de la mayoría de las municipalidades configuran un conjunto de riesgos que, de no corregirse, podrían agravar precisamente los problemas que el proyecto busca resolver. Lo que hace especialmente significativa esta convergencia es su origen disciplinar diverso con marcos analíticos distintos.

A la luz del criterio de las personas especialistas consultadas, el Decanato de la Facultad de Ciencias Sociales **recomienda la no aprobación** del Expediente N.º 25.456, en su redacción actual ya que el proyecto requiere modificaciones sustantivas.

**Criterio suscrito por la directora de la Escuela de Ciencias Políticas, la Dra. Tania Rodríguez Echavarría, en el oficio ECP-603-2026 del 19 de junio de 2026. Este dictamen fue elaborado por el M.Sc. Randolph Von Breymann Fernández, docente de esta unidad.**

***Coincidencias:***

*Apuesta por la gestión local del transporte: El enfoque central del proyecto (facultar a las municipalidades para planificar, supervisar y, cuando corresponda, operar el servicio mediante una Unidad Técnica de Transporte Local) resulta adecuado desde el punto de vista técnico.*





*Contar con autoridades locales de transporte con competencias claras, capacidad operativa y recursos suficientes puede favorecer una gestión más integrada de la movilidad, incorporando criterios ambientales, sociales y de equidad territorial. Asimismo, permite acercar la toma de decisiones a las necesidades de las personas usuarias y fortalecer los mecanismos de participación local. En la experiencia regional, los casos más efectivos de gestión del transporte han dependido, en buena medida, de procesos de desconcentración acompañados por recursos adecuados, atribuciones bien definidas y liderazgos locales sólidos.*

*Diagnóstico y carácter de servicio público esencial: La exposición de motivos presenta un diagnóstico consistente, respaldado por criterios de la Contraloría, sobre los principales problemas del sistema: fragmentación institucional, debilidades en la información disponible, barreras de accesibilidad e insatisfacción de las personas usuarias. Declarar el transporte como servicio público esencial, según lo previsto en el artículo 4, resulta coherente con la responsabilidad del Estado de garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad. Esta definición refuerza la idea de que el transporte no debe entenderse únicamente como una prestación operativa, sino como un servicio clave para asegurar una distribución más equitativa de oportunidades en términos sociales y territoriales.*

*Indicadores, datos abiertos, fiscalización y participación: Los artículos 15 a 18 incorporan elementos importantes para fortalecer la gestión y supervisión del sistema: indicadores clave de desempeño, publicación mensual de información en formato de datos abiertos, auditorías de la Contraloría y comités ciudadanos. Estas disposiciones permiten que la autoridad reguladora cuente con información actualizada y verificable, y que la fiscalización del cumplimiento forme parte regular del proceso de regulación. Además, responden a una de las principales debilidades señaladas por la CGR: la falta de datos suficientes, consistentes y oportunos para evaluar adecuadamente el funcionamiento del sistema de transporte.*

*Vocación de sostenibilidad ambiental e intermodalidad: La priorización de unidades eléctricas e híbridas, prevista en el artículo 8, junto con el fomento del transporte activo y la integración tarifaria con descuentos por transbordo, contemplados en los artículos 8 y 10, son medidas alineadas con criterios técnicos ampliamente aceptados en materia de renovación de flota, intermodalidad e integración tarifaria. La referencia a la bicicleta y a otros sistemas complementarios también permite reconocer el papel de los modos no motorizados dentro de una gestión más integrada del transporte y la movilidad.*

*Atención a la equidad y a poblaciones vulnerables: El proyecto incorpora la accesibilidad universal como principio orientador, según el artículo 3, y contempla tarifas diferenciadas para personas adultas mayores, estudiantes y población en condición de vulnerabilidad, conforme al artículo 10. Además, el diagnóstico sobre la falta de datos de movilidad con enfoque de género y sobre los impactos regresivos de la congestión resulta pertinente y bien sustentado. Estos elementos permiten vincular la propuesta con una dimensión central de la política de transporte: garantizar que el sistema responda de manera más justa a las necesidades de los distintos grupos de población.*



### **Discrepancias:**

*Ausencia de medidas de gestión de la demanda: El articulado se concentra principalmente en mejorar la oferta del transporte público: creación de rutas, ordenamiento de frecuencias, renovación de flota, incentivos a operadores y digitalización de trámites. Sin embargo, no incorpora medidas orientadas a gestionar o reducir la demanda de transporte privado. En particular, no se abordan instrumentos como regulación del estacionamiento, reasignación del espacio vial, zonas de bajas emisiones, peajes urbanos o de congestión, ni otros mecanismos que modifiquen el costo relativo de utilizar el automóvil en zonas y horarios de alta demanda. Las medidas de incentivo al transporte público, cuando se aplican de forma aislada, suelen tener un efecto limitado sobre el cambio modal. Por el contrario, los mejores resultados se obtienen cuando estas medidas se combinan con instrumentos que desincentivan el uso del automóvil particular.*

*Desvinculación del ordenamiento territorial y el urbanismo: El proyecto aborda el transporte principalmente como un servicio sectorial y operativo, centrado en rutas, frecuencias, concesiones y tarifas, pero no lo vincula de manera clara con los instrumentos de planificación urbana nacional y cantonal. En particular, el Plan Quinquenal de Rutas, previsto en el artículo 7, no establece una articulación con criterios como densidad urbana, mezcla de usos, localización de actividades, crecimiento urbano o modelo de ciudad. Los patrones de movilidad están estrechamente relacionados con la forma de la ciudad: la localización de vivienda, empleo, servicios y equipamientos determina en buena medida la demanda de transporte y la viabilidad del transporte público. Por ello, una política de movilidad efectiva debería coordinarse con la planificación urbana y territorial, de manera que el sistema de transporte contribuya a orientar un desarrollo urbano más compacto, conectado y eficiente. Los casos de Curitiba y Bogotá, citados por el propio proyecto, muestran precisamente la importancia de integrar la planificación del transporte con los usos del suelo y con una visión de desarrollo urbano sostenible. Sin esa articulación, el proyecto corre el riesgo de concentrarse en la atención de problemas operativos del sistema, sin abordar factores estructurales de fondo que condicionan la movilidad, como el crecimiento urbano disperso, la baja densidad o la alta dependencia del automóvil privado.*

*Lo intracantonal frente a la realidad metropolitana: El artículo 1 limita el sistema al transporte interdistrital dentro del territorio cantonal, y plantea su adopción de manera voluntaria y gradual por parte de cada municipalidad. Aunque el diagnóstico del proyecto identifica la fragmentación del sistema y la falta de una autoridad unificada como problemas centrales, la solución propuesta podría derivar en múltiples sistemas locales, cada uno con su propia Unidad Técnica de Transporte Local, reglamento, estructura tarifaria y criterios de operación. Esta limitación es especialmente relevante en la GAM, donde los patrones de movilidad son en su mayoría inter-cantonales. Un diseño exclusivamente cantonal, sin un mecanismo de coordinación metropolitana con capacidad efectiva de articulación, podría profundizar la fragmentación que el proyecto busca corregir, dificultando la integración de rutas, tarifas y servicios entre cantones.*

*Silencio administrativo positivo en la gestión de un servicio público esencial: El artículo 13 establece que toda solicitud de concesión, permiso, licencia, modificación de ruta o ajuste tarifario que no sea resuelta en un plazo de treinta días hábiles se entenderá aprobada de forma tácita. Esta disposición resulta problemática en un servicio público esencial como el transporte, cuya planificación, regulación y fiscalización requieren una revisión técnica suficiente antes de adoptar decisiones sobre rutas, frecuencias, condiciones de operación, características de los vehículos, o*



*tarifas. Aprobar por silencio administrativo una concesión, una modificación de ruta o un ajuste tarifario debilita los controles técnicos, ambientales, de seguridad y de accesibilidad que deben orientar la gestión del sistema.*

*Viabilidad institucional y financiera: El proyecto asigna a cada municipalidad la responsabilidad de crear una Unidad Técnica de Transporte Local capaz de realizar estudios de origen-destino, proyectar demanda, monitorear la operación mediante GPS y conteo automático, y administrar un régimen sancionatorio. Aunque estas funciones son importantes para una gestión adecuada del transporte, su implementación podría ser difícil para muchas municipalidades, especialmente aquellas con menor capacidad técnica, administrativa y financiera. La principal debilidad operativa se encuentra en el esquema de financiamiento previsto en el artículo 9, el cual remite a recursos municipales dentro de los gastos generales de administración, tarifas y posibles alianzas, pero no establece una fuente estable, suficiente y de uso específico para sostener las nuevas funciones. La experiencia regional muestra que la sostenibilidad financiera suele ser uno de los principales desafíos del transporte público, y que los recursos fiscales con asignación específica han sido un factor importante en los casos más exitosos. Sin un mecanismo de financiamiento sólido y claramente orientado a este fin, existe el riesgo de crear UTTL con capacidades limitadas, más cercanas a oficinas de trámite que a verdaderas instancias técnicas de planificación, regulación y fiscalización.*

*Concentración de roles de planificación, operación y control: El proyecto permite que una misma municipalidad asuma simultáneamente funciones de planificación y regulación (a través de la Unidad Técnica de Transporte Local), funciones de operación directa (mediante el Departamento de Servicio de Transporte Público Local), y funciones de fiscalización y sanción. Esta concentración de responsabilidades puede generar conflictos de interés, especialmente cuando la autoridad encargada de supervisar el servicio es también quien lo opera. Desde una perspectiva técnica, convendría diferenciar con claridad las funciones de planificación, regulación, operación y control, y establecer mecanismos externos de fiscalización que aseguren que todos los operadores estén sujetos a reglas comunes, verificables e independientes.*

*Ambición ambiental declarativa vs ausencia de metas vinculantes: El proyecto plantea la prioridad de incorporar flotas eléctricas e híbridas como estándar de adquisición, pero no establece metas obligatorias, plazos de implementación ni estándares de emisión verificables. Tampoco queda clara la articulación con el Plan Nacional de Descarbonización ni con la Ley N.º 9518 sobre movilidad eléctrica. Por otro lado, llama la atención que el proyecto no aborde el tema del ruido, pese a que se trata de un contaminante altamente relevante para la calidad del espacio público, la salud de las personas y la experiencia cotidiana de movilidad de las y los ciudadanos.*

*Ausencia de medidas de intervención sobre el espacio público y la infraestructura vial: El articulado no incorpora medidas como carriles exclusivos, infraestructura tipo BRT, prioridad semafórica o recuperación de espacio público para el transporte colectivo y la movilidad activa. Si bien la exposición de motivos toma como referencia experiencias como Curitiba, TransMilenio y Metrobús, cuyo funcionamiento depende precisamente de la segregación vial, la prioridad operativa y una asignación más eficiente del espacio público urbano, el texto no habilita los instrumentos necesarios para mejorar la velocidad, regularidad y competitividad del transporte público frente al automóvil.*



*Coordinación institucional y distribución de competencias: El proyecto distribuye funciones entre la municipalidad, el CTP, la ARESEP y el MOPT, pero no define la jerarquía entre estas instituciones ni los mecanismos para resolver posibles conflictos de competencia. Por ejemplo, se plantea que las concesiones y el Plan Quinquenal de Rutas se gestionen “en conjunto” con el CTP, y que las tarifas se definan de forma “coordinada” con la ARESEP, pero no se precisa qué ocurre si existen diferencias técnicas, jurídicas o políticas entre las entidades involucradas. La reforma a la Ley N.º 7969, prevista en el artículo 23, habilita al gobierno local a asumir competencias sobre servicios estrictamente intracantonales. Sin embargo, la coexistencia de estas nuevas atribuciones municipales con las potestades nacionales sobre el mismo territorio puede generar nuevas zonas de ambigüedad institucional. Sin mecanismos claros de coordinación, jerarquía y resolución de controversias, el proyecto corre el riesgo de reproducir la dispersión institucional que busca corregir.*

*Equidad y enfoque de género: El proyecto presenta un diagnóstico pertinente sobre accesibilidad, vulnerabilidad y falta de información de movilidad con enfoque de género. Sin embargo, estos elementos no se traducen en el articulado, más allá de la previsión de tarifas diferenciadas. Sería importante que el texto incorpore medidas más concretas, como la obligación de generar y publicar datos de movilidad desagregados por género, edad y condición de vulnerabilidad; estándares mínimos para el diseño seguro de paradas y entornos de espera; y acciones específicas para prevenir y atender situaciones de acoso, violencia o inseguridad percibida en el transporte público.*

*A partir de lo anterior, me encuentro en **desacuerdo** con la propuesta mencionada.”*

**Criterio suscrito por el director de la Escuela de Sociología, Dr. Mauricio López Ruiz, director, en el oficio SO-447-2026 del 19 de junio de 2026. Este dictamen fue elaborado por la M.Sc. Wendy Molina Varela, docente de esta unidad.**

*“La planificación territorial y urbana en Costa Rica ha estado marcada por una debilidad estructural histórica: la ausencia de un enfoque de ordenamiento territorial que responda a las condiciones geográficas y ambientales del país. Desde hace varias décadas se ha planteado la necesidad de avanzar hacia esquemas de planificación basados en cuencas hidrográficas, en lugar de las actuales regiones de planificación, cuya delimitación obedece principalmente a criterios socioeconómicos y político-administrativos.*

*A esta limitación se suma un importante vacío en materia de planificación regional. Desde la promulgación de la Ley de Planificación Urbana, el país únicamente ha contado con un plan regional de alcance significativo: el Plan GAM. Fuera de este instrumento, no se han desarrollado propuestas regionales equivalentes para el resto del territorio nacional.*

*Actualmente, apenas 50 de los 84 cantones del país cuentan con algún tipo de plan regulador. Además, muchos de estos instrumentos poseen una cobertura limitada. Esta realidad evidencia las dificultades técnicas, financieras y administrativas que enfrentan los gobiernos locales para desarrollar instrumentos de planificación territorial.*



*La problemática adquiere especial relevancia en materia de movilidad, conectividad y transporte. Históricamente, la planificación del sistema de transporte ha evolucionado de manera relativamente independiente del ordenamiento territorial. Mientras el MOPT concentra las competencias relacionadas con infraestructura y movilidad, la planificación urbana y territorial responde a marcos institucionales distintos.*

*Desde esta perspectiva, la propuesta analizada aborda el transporte de manera aislada, sin integrarlo dentro de una estrategia más amplia de movilidad, conectividad y desarrollo urbano. El proyecto se concentra en la creación de rutas autobuseras, pero no incorpora elementos fundamentales relacionados con la organización territorial ni los patrones regionales de movilidad.*

*Entre los principales riesgos identificados se encuentran:*

- *Profundización de la fragmentación existente en el sistema de transporte público.*
- *Generación de propuestas desarrolladas bajo criterios distintos entre municipios.*
- *Duplicidades en la prestación del servicio.*
- *Ineficiencia en la red de transporte y conectividad.*
- *Incremento de la circulación vehicular sin una planificación integral de la demanda.*

#### **CONCLUSIÓN TÉCNICA**

*Con fundamento en los elementos expuestos, se considera que el proyecto presenta importantes limitaciones técnicas y de articulación institucional que comprometen su viabilidad como instrumento para mejorar la movilidad y el transporte público.*

*La propuesta aborda el tema desde una escala predominantemente local, sin establecer mecanismos efectivos de coordinación regional ni de integración con los instrumentos de ordenamiento territorial vigentes.*

*En consecuencia, existe el riesgo de profundizar los actuales problemas de fragmentación territorial y de generar soluciones aisladas que dificulten la construcción de una red de transporte eficiente, integrada y coherente con las dinámicas territoriales del país.*

*Por lo anterior, se recomienda reconsiderar el enfoque del proyecto e incorporar una perspectiva regional e intermunicipal, articulada con los instrumentos de planificación territorial y con las políticas nacionales de movilidad, antes de avanzar en su eventual aprobación.”*

**Criterio suscrito por la directora de la Escuela de Trabajo Social, la Dra. Rita Andrea Meño Molina, en el oficio ETSoc-742-2026 del 22 de junio de 2026. Este dictamen fue elaborado por la Mag. Heilen Díaz Gutiérrez, docente de esta unidad.**

***Posición respecto a la iniciativa de ley: a favor de la recomendación de aprobación, condicionada a la incorporación de las modificaciones sustantivas que se detallan en el apartado 3.***

*Se respalda los fines del proyecto (descentralizar, ordenar y modernizar el transporte público interdistrital con criterios de accesibilidad, equidad e inclusión) por ser coherentes con el Estado social de derecho y con el mandato de promover la justicia social y la garantía de derechos. No*



*obstante, la recomendación de aprobación es condicionada: el texto, tal como está redactado, contiene vacíos técnicos y riesgos que, de no corregirse, podrían debilitar precisamente los derechos que pretende proteger y profundizar desigualdades territoriales y sociales.*

*Carácter de la condición. Se recomienda la aprobación del proyecto únicamente si se incorporan las modificaciones sustantivas del apartado 3.4; de no incorporarse, la posición sería contraria a la aprobación del texto.*

### **3. Análisis del proyecto**

#### **3.1 Marco de valoración: movilidad como derecho habilitante**

*Se entiende la movilidad no como un asunto solamente vial, sino como una condición necesaria para el ejercicio de otros derechos: el acceso al empleo, a la educación, a los servicios de salud, al cuidado y a la participación social depende de poder desplazarse de forma segura, asequible y digna. La falta de transporte público adecuado es una forma de exclusión que afecta de manera mayoritaria a las personas en condición de pobreza, mujeres, personas adultas mayores, personas con discapacidad y poblaciones de zonas periféricas.*

*Desde el Estado social de derecho, el transporte público es un servicio público con función redistributiva. Por ello, el criterio de valoración no es solo la eficiencia operativa, sino si la iniciativa garantiza accesibilidad universal, equidad territorial, no regresividad de derechos y participación ciudadana efectiva.*

#### **3.2 Aspectos positivos que justifican el respaldo**

- **Enfoque de derechos y accesibilidad universal:** el artículo 3 refuerza la accesibilidad universal, así como los principios de equidad, inclusión social y participación.
- **Diagnóstico basado en evidencia:** la exposición de motivos se sustenta en datos de la CGR, ARESEP y COSEVI, lo que da legitimidad técnica a la necesidad de reforma.
- **Tarifas diferenciadas y protección de poblaciones vulnerables:** el artículo 10 prevé tarifas diferenciadas para personas adultas mayores, estudiantes y población vulnerable, en línea con la función social del servicio.
- **Participación ciudadana y transparencia:** los comités ciudadanos, los datos abiertos y las auditorías de la CGR refuerzan una gobernanza democrática del servicio.
- **Sostenibilidad ambiental:** la prioridad a unidades eléctricas o híbridas es congruente con el derecho a un ambiente sano y la descarbonización.

#### **3.3 Vacíos técnicos y riesgos**

##### **a) Riesgo de profundizar la desigualdad territorial**

*El financiamiento se vincula principalmente en recursos municipales, tarifas y alianzas público-privadas, y la adhesión es voluntaria. Esto genera un riesgo: los cantones con mayor capacidad fiscal podrán ofrecer sistemas modernos y accesibles, mientras los cantones más pobres quedarían rezagados. Sin un mecanismo de compensación y solidaridad intermunicipal, la ley podría consolidar un transporte de “dos velocidades” y vulnerar el principio de igualdad y de equidad que ella misma busca.*



**b) Silencio positivo aplicado a concesiones y permisos**

*El artículo 13 extiende el silencio positivo a concesiones, permisos, licencias y modificaciones de ruta que no se resuelvan en 30 días hábiles. Esto es delicado: la jurisprudencia constitucional ha sostenido reiteradamente que el silencio positivo no opera para otorgar derechos que requieren verificación previa por razones de seguridad, salud pública, ambiente o protección de terceros.*

*Aprobar “de forma tácita” una concesión de transporte —sin haber verificado el cumplimiento de la Ley N.º 7600 (rampas, asientos preferenciales, etc.) ni las condiciones de seguridad de las unidades — contradice los fines del proyecto y los derechos de las personas usuarias, en particular las personas con discapacidad y adultas mayores.*

**c) Brecha entre la participación “vinculante”**

*La exposición de motivos habla de comités ciudadanos con “recomendaciones vinculantes”, pero el artículo 18 los define con carácter consultivo y solo obliga a la municipalidad a “emitir un pronunciamiento”. Esta incongruencia debilita la participación efectiva.*

**d) Accesibilidad**

*Aunque la accesibilidad universal se señala como un principio de la ley, no existe ningún artículo que fije estándares verificables, plazos de cumplimiento ni sanciones específicas por incumplir la Ley N.º 7600*

**e) Ausencia de perspectiva de género**

*La exposición de motivos reconoce la “ceguera de género” del sistema y la falta de datos desagregados, pero el articulado no traduce ese diagnóstico en obligaciones concretas: no exige datos de movilidad desagregados por sexo, ni medidas frente al acoso sexual en el transporte, ni el reconocimiento de los patrones de “movilidad del cuidado” que caracterizan los desplazamientos de las mujeres.*

**f) Silencio sobre los derechos laborales de las personas trabajadoras del transporte**

*El proyecto no contempla la situación de las personas conductoras y trabajadoras del sector ante la transición al modelo municipal.*

**g) Confusión de roles**

*La UTTL planifica, supervisa y sanciona, mientras el DSTPL opera el servicio. Cuando la municipalidad opera directamente, se vuelve juez y parte: fiscaliza un servicio que ella misma presta. Es indispensable una separación funcional clara y controles externos reforzados para evitar el conflicto de interés y preservar la rendición de cuentas.*

**h) Dudas de competencia.**

*El transporte remunerado de personas es un servicio público de regulación nacional (Leyes N.º 3503 y 7969; competencias del MOPT, el CTP y la ARESEP). El traslado de esta competencia a las municipalidades debe delimitarse con claridad para evitar roces con la red nacional y eventuales vicios de constitucionalidad. Asimismo, la apelación de sanciones municipales ante el CTP es problemática, pues el CTP no es superior jerárquico de la municipalidad y eso podría tensionar la autonomía municipal.*



### **3.4 Puntos de mejora y modificaciones al articulado propuestas**

Se proponen las siguientes modificaciones, como condición para una recomendación de aprobación plena.

- 1) **Artículo 3 (Principios):** incorporar expresamente los principios de perspectiva de género, progresividad y no regresividad de los derechos.
- 2) **Artículos 9 y 10 (Financiamiento y tarifas):** crear un fondo de compensación o solidaridad intermunicipal que garantice recursos a los cantones de menor capacidad fiscal, y establecer que la tarifa no podrá constituir una barrera de acceso para la población en pobreza.
- 3) **Artículo 13 (Silencio positivo):** excluir de forma expresa del silencio positivo el otorgamiento de concesiones, permisos y cualquier acto que incida en la seguridad de las personas usuarias o en el cumplimiento de la Ley N.º 7600; reservar el mecanismo únicamente para trámites menores no constitutivos de derechos.
- 4) **Artículo 18 (Comités ciudadanos):** dotar a las recomendaciones de carácter vinculante o, como mínimo, exigir que todo rechazo sea motivado y público; garantizar la representación de personas con discapacidad, mujeres, personas adultas mayores y, según el cantón, pueblos indígenas.
- 5) **Artículos 5 y 6 (UTTL y DSTPL):** establecer la separación funcional y de personal entre la función reguladora-fiscalizadora y la operativa, con incompatibilidades expresas y control externo reforzado.
- 6) **Nuevo artículo sobre accesibilidad exigible:** fijar estándares mínimos verificables, y tipificar la falta de accesibilidad como infracción grave en el artículo 19.
- 7) **Nuevo artículo sobre derechos laborales:** prever la protección de las personas trabajadoras del sector ante la transición de modelo (continuidad laboral, no precarización, respeto a derechos adquiridos).
- 8) **Nueva obligación de datos desagregados por sexo y medidas frente al acoso:** para incorporar la perspectiva de género en la planificación de rutas, frecuencias y seguridad.

### **3.5 Conclusión y recomendación**

Se valora positivamente la orientación del Expediente N.º 25.456, por reconocer la movilidad como un asunto de derechos y por su apuesta por la accesibilidad, la equidad y la participación.

Estos fines son congruentes con el Estado social de derecho y con la protección de la ciudadanía.

**Recomendación.** Se recomienda la aprobación del Expediente N.º 25.456 de forma condicionada: se deben incorporar las modificaciones señaladas en el apartado 3.4. De no incorporarse esas modificaciones no se recomendaría su aprobación ya que, pese a sus buenos propósitos, podría reproducir o agravar las desigualdades que pretende combatir y comprometer los derechos de la población usuaria, en especial de las personas con mayor vulnerabilidad y de los cantones de menor desarrollo”.



**Criterio suscrito por la directora del Instituto de Investigaciones Sociales, la Dra. Adriana Sánchez Lovell, comunicado por medio de correo electrónico del 19 de junio de 2026. Este dictamen fue elaborado por la M.Sc. Maritza Urbina Lobo, investigadora de esta unidad.**

**a) Sobre la posición ante el proyecto**

*El proyecto de ley tramitado bajo el expediente N.º 25.456, plantea establecer un marco legal que le permita a los gobiernos locales diseñar, implementar, operar y supervisar un sistema de transporte público de autobús de carácter interdistrital, a partir de la creación de una Unidad Técnica de Transporte Local en cada una de las municipalidades del país. De acuerdo con los fundamentos presentados en la exposición de motivos del proyecto, esta iniciativa surge ante la necesidad de generar un mejor sistema de transporte público accesible y sostenible, así como mermer el tráfico.*

*Asimismo, toman como fundamento el informe N.º DFOE-CIU-IAD-00008-2023, del 19 de diciembre de 2023 de la Contraloría General de la República, mediante el cual se indica la necesidad de reformar el actual marco regulatorio del transporte público, en tanto este no responde a las demandas actuales.*

*En la exposición de motivos se destaca la falta de estudios técnicos por parte de ARESEP y el CTP, la falta de eficiencia y eficacia del sistema de transporte público, así como barreras de accesibilidad y exclusión de personas usuarias vulnerables, debido a las malas condiciones de un porcentaje considerable de unidades de autobús y la falta de datos sobre puntos específicos de cumplimiento normativo respecto al estado físico de la flota e incluso se señala la insatisfacción de las personas usuarias.*

*Conforme a lo anterior, la exposición de motivos muestra la deficiencia que tiene actualmente el Estado para brindar el servicio de transporte público de calidad. Es claro que un sistema deficiente afecta al ambiente, la economía y en general a la sociedad costarricense, pues, las barreras en la movilidad limitan las dinámicas diarias de todas las personas y en mayor medida a las personas con discapacidad, adultas mayores, niños, niñas, entre otras. De acuerdo con el Informe EIC-Lanamme-INF-0684-2025 del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) de la Universidad de Costa Rica:*

*Los resultados obtenidos revelan una experiencia negativa generalizada con respecto al transporte público, marcada por cuatro ejes principales: 1. Planificación deficiente: Incumplimiento sistemático de horarios, rutas modificadas sin previo aviso, baja frecuencia del servicio y necesidad de tomar transportes alternativos como Uber, incrementado el gasto en las personas usuarias. 2. Déficit en infraestructura: Paradas inseguras (sin protección climática o iluminación), buses en mal estado (suciedad, falta de ventilación) e inaccesibilidad (rampas no funcionales). 3. Problemas de seguridad: Robos en paradas solitarias (especialmente en horarios nocturnos) y presencia de personas en estado de vulnerabilidad social. 4. Fragmentación tecnológica: Limitado uso de sistemas*



*de pago electrónico y validadores defectuosos que obligan al uso de efectivo, lo cual reduce la eficiencia del sistema.<sup>1</sup>*

*Es claro que esta problemática afecta la calidad de vida de las personas, por ejemplo, las personas con discapacidad “reportan barreras físicas y actitudinales: autobuses sin rampas, personas conductoras no capacitadas y falta de información en formatos inclusivos”.<sup>2</sup> Lo cual, no solo limita su movilidad, sino que además violenta su derecho a la autonomía personal. La población “exige que la movilidad se reconozca como un derecho humano, con servicios inclusivos, sostenibles y adaptados a necesidades diversas”.<sup>3</sup>*

*El actual marco regulatorio no responde a las necesidades actuales, es menester analizar y actualizar las normas con el fin de generar mecanismos para el cumplimiento del principio constitucional del buen funcionamiento de los servicios públicos, el cual, es un derecho fundamental. En ese sentido, la exposición de motivos es clara y pertinente, en tanto muestra las implicaciones ambientales, sociales y económicas que se producen ante la falta de un sistema de transporte público eficaz y eficiente.*

*En la exposición de motivos se señala que actualmente el sector encargado de regular el tema se encuentra fragmentado, lo que genera descoordinación y consecuencias operativas negativas. Sobre este punto, Lanamme, mediante el Informe EIC-Lanamme-INF-1209-2025, ha señalado que:*

*El sistema de transporte público costarricense enfrenta una crisis de gobernanza, caracterizada por la dispersión de competencias entre entidades como el MOPT, INCOFER, COSEVI, CONAVI, ARESEP y municipalidades. Esta falta de coordinación genera duplicidad de funciones, lentitud en la toma de decisiones y ausencia de una visión unificada. Además, el modelo actual margina a los usuarios en la cadena de decisiones, relegándolos a un rol pasivo pese a ser los principales afectados por la calidad del servicio.<sup>4</sup>*

*El Estado costarricense amerita una centralización de las funciones relacionadas con el transporte público. Pues, incluso las municipalidades son parte de la problemática de la gobernanza en la materia. Sobre el tema, es de suma importancia tener en consideración los siguientes datos:*

---

<sup>1</sup> Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR), *Informe modernización del transporte público: Grupos focales de personas usuarias* (Informe EIC-Lanamme-INF-0684-2025, Universidad de Costa Rica, 5 de junio de 2025), 18,

<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/2992/05%20EIC-Lanamme-INF-0684-2025%20Memoria%20Personas%20Usuaris%20JUNIO%202025.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>2</sup> Ibidem, 31.

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR), *Informe Mesas de Trabajo por Costa Rica: Modernización del transporte público: conclusiones* (Informe EIC-Lanamme-INF-1209-2025, Universidad de Costa Rica, 11 de septiembre de 2025), 21,

<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/3010/15%20EIC-Lanamme-INF-1209-2025.FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>



*Desafíos actuales (2020-2025) Gobernanza fragmentada: Competencias dispersas entre MOPT (diseño de rutas), ARESEP (fijación tarifaria) y municipalidades (infraestructura local). Financiamiento insostenible: Subsidios estatales cubren solo el 15 % de costos operativos, con tarifas congeladas desde 2019. Infraestructura obsoleta: Cerca del 80 % de las paradas de autobuses carecen de accesos peatonales seguros; solo el 5 % de la flota cumple estándares internacionales (ej. Euro V). Impacto ambiental: Sector transporte contribuye con el 44 % de emisiones GEI nacionales, con una flota de buses que promedia 18 años de antigüedad.<sup>5</sup>*

*Es claro que hay una problemática que amerita una solución. A partir de los estudios realizados por Lanamme, concluyen que en efecto es necesaria una reforma legal y la creación de una entidad rectora con participación ciudadana, pero “su éxito dependerá de la coordinación interinstitucional, la inversión estratégica y el compromiso con estándares internacionales de calidad”.<sup>6</sup> La solución que plantea la creación de una única entidad rectora surge ante:*

*una marcada fragmentación institucional que obstaculiza la toma de decisiones y la ejecución. Coexisten múltiples entidades con mandatos traslapados o difusos (CTP, ARESEP, MOPT, INCOFER y municipalidades), sin una autoridad única con rectoría técnica, capacidad ejecutiva y coordinación metropolitana. Esta dispersión se traduce en procesos lentos, discrecionalidad, bajo control por desempeño y calidad, y rezagos en la implementación.<sup>7</sup>*

*En ese sentido, es imprescindible analizar el proyecto de ley tomando en consideración los datos expuestos, ya que se debe garantizar la promulgación de normas que solventen la problemática de la gobernanza y no que refuercen la duplicidad de funciones. En este caso, el proyecto tramitado bajo el expediente N.º 25.456, plantea una posibilidad para las municipalidades más no un deber de gestionar el transporte público en su localidad, ya que de acuerdo con el artículo 170 de la Constitución Política las municipales son entes autónomos por lo que pueden decidir si obligarse o no ante lo dispuesto en dicho proyecto de ley. Esta autonomía “debe ser entendida como la capacidad que tienen las municipalidades de decidir libremente y bajo su propia responsabilidad, todo lo referente a la organización de determinada localidad (el cantón)”.<sup>8</sup>*

---

<sup>5</sup> ibidem, 29.

<sup>6</sup> Ibidem, 35.

<sup>7</sup> Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR), *Informe Mesas de Trabajo por Costa Rica: Modernización del transporte público: conclusiones* (Informe EIC-Lanamme-INF-1209-2025, Universidad de Costa Rica, 11 de septiembre de 2025), 68, <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/3010/15%20EIC-Lanamme-INF-1209-2025.FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>8</sup> Jorge Enrique Romero-Pérez, “La autonomía constitucional de las municipalidades”, ponencia presentada en el Congreso Internacional de Estudios Municipales, Escuela de Administración Pública, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica, 18-20 de febrero de 2004, 133, <https://share.google/9OD5y4rwRVvoKE9IZ>



*El artículo 169 de la Constitución Política señala que los servicios locales de cada cantón se encuentran a cargo del Gobierno Municipal, el cual se integra principalmente por el Consejo Municipal y la Alcaldía, en tanto es un ente bifásico, en ese sentido, si se le habilita la gestión del transporte público no se haya choque con el parámetro de constitucionalidad.*

*Según el proyecto de ley supra, se plantea la creación del Sistema Municipal de Transporte Público Interdistrital (SMTP-I) a cargo de las municipalidades. Los entes que decidan implementar el SMTP-I deberán crear una Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL), adscrita a la estructura municipal, así como un Departamento de Servicio de Transporte Público Local (DSTPL). Cabe destacar que, conforme al proyecto, el artículo 5 le establecería las siguientes funciones a la Unidad Técnica:*

*ARTÍCULO 5- Unidad Técnica de Transporte Local.*

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

- a) Planificación y diseño de rutas.*
- b) Coordinación de procesos de licitación y adjudicación de concesiones con la aprobación del Concejo Municipal.*
- c) Supervisión técnica y operativa de los servicios.*
- d) Aplicación del régimen sancionatorio.*
- e) Evaluación periódica del desempeño.*
- f) Vinculación interinstitucional de la siguiente forma:*

*-Con el MOPT y el CTP asegurando la alineación del SMTP-I con políticas nacionales.*

*-Con la ARESEP garantizando la regulación del servicio*

*-Con la Contraloría General de la República asegurando la transparencia del funcionamiento del SMTP-I.*

*-Con otras Municipalidades armonizando las regulaciones locales para un funcionamiento integral y eficiente.*

*En síntesis, lo que hace la propuesta de ley es permitir que las municipalidades tengan la posibilidad de ejercer la competencia para diseñar, implementar, operar, supervisar y evaluar un sistema de transporte público interdistrital dentro de su territorio cantonal. Estas competencias actualmente se encuentran en gran medida a cargo del Consejo de Transporte Público (CTP) conforme a lo dispuesto en la Ley N.º 7969, norma que establece su creación como órgano con desconcentración máxima y personería jurídica instrumental, especializado en materia de transporte público y adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).<sup>9</sup>*

---

<sup>9</sup> Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Ley N.º 7969: Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi [Aprobada el 22 de diciembre de



*Dentro de sus competencias y atribuciones se pueden destacar las siguientes:*

*Servir como órgano que facilite la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y los clientes de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios regulados en esta ley.*

*Establecer y recomendar normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.*

*Velar porque la actividad del transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, la administración y el otorgamiento de concesiones, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos.*

*Conocer, tramitar y resolver, de oficio o a instancia de parte, las denuncias referentes a los comportamientos activos y omisos que violen las normas de la legislación del transporte público o amenacen con violarlas.*

*Preparar un plan estratégico cuyo objetivo esencial sea organizar, legal, técnica y administrativamente, el funcionamiento de un plan de desarrollo tecnológico en materia de transporte público.*

*Promover el desarrollo y la capacitación del recurso humano involucrado en la actividad, en concordancia con los requerimientos de un sistema moderno de transporte público.*

*Fijar las paradas terminales e intermedias de todos los servicios de transporte público remunerado de personas. Solicitar ante la ARESEP los reajustes de tarifas de todos los servicios de transporte remunerado de personas. Aprobar sus planes operativos anuales.<sup>10</sup>*

*Como se observa, existe un órgano encargado de regular lo referente al transporte público a nivel nacional, si bien el proyecto de ley no busca quitarle las competencias y atribuciones al CTP, en el artículo 23 sobre reformas legales se plantea la adición al artículo uno de la Ley N.º 7969, lo siguiente:*

*[...] dirá: “En el caso de los servicios de transporte público interdistrital que se desarrollen exclusivamente dentro del territorio de un cantón y sean gestionados directamente por su municipalidad conforme a un marco legal especial, dicha competencia podrá ser asumida por el gobierno local.”*

*Lo anterior amplía la competencia en materia de transporte público incluyendo además del CTP a las municipalidades. Lejos de centralizar en un solo ente las competencias y atribuciones en la materia, este proyecto de ley lo descentraliza, lo cual, resulta contrario a las recomendaciones realizadas por Lanamme, en tanto, señala como parte de las soluciones a las problemáticas de la gobernanza la creación de un único ente rector. No obstante, si las municipalidades asumen la*

---

1999], art. 5 y 6,

[https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=41856&nValor3=0&strTipM=TC](https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=41856&nValor3=0&strTipM=TC)

<sup>10</sup> Consejo de Transporte Público. “Acerca del CTP”. <https://www.ctp.go.cr/acerca>



*gestión del transporte público, todas las actividades se centralizan en estos entes, los cuales, deben coordinar con el CTP y la ARESEP, esto puede generar una alternativa para mejorar el transporte, pero en localidades específicas y no necesariamente a nivel nacional.*

*Este proyecto implica mayor coordinación entre los entes y órganos estatales que como bien se presenta en la exposición de motivos, no está resultando efectivo. Por tanto, se debe discutir con datos técnicos si el tema debe ser un asunto que debe ser de competencia de cada una de las municipalidades del Estado o si por el contrario atenta contra la gobernanza. En la propia exposición de motivos del proyecto de ley, se presentan casos de éxito, en donde los gobiernos locales han asumido el liderazgo del transporte público de sus localidades y han logrado brindar un servicio más eficaz y eficiente.*

*Sin embargo, conforme al Índice de Gestión de Servicios Municipales (IGSM) de la Contraloría General de la República, se demuestra que:*

*En 2025, la mayoría de los 84 municipios evaluados se concentra en los niveles iniciales de madurez del IGSM. El 8% (7 municipios) está en el nivel "INICIAL," requiriendo mejoras sustanciales. Un 68% (57 municipios) se encuentra en el nivel "BÁSICO," necesitando avances significativos. Solo el 24% (20 municipios) alcanzó el nivel "INTERMEDIO. Ningún municipio se registra en los niveles "AVANZADO" u "OPTIMIZANDO,". Mostrando una clara necesidad de fortalecer las prácticas y la gestión de los servicios municipales para alcanzar niveles más altos.<sup>11</sup>*

*En Costa Rica los gobiernos locales presentan retos importantes en la gestión de los servicios municipales como recolección de residuos, aseo de vías, urbanismo, alcantarillado pluvial, servicios sociales, educativos, culturales y deportivos y sobre la red vial cantonal. Como se observa en los datos, en general, las municipalidades se encuentran en estado inicial o básico respecto a la gestión de los servicios públicos que brindan. Por lo cual, la gestión del transporte público también puede suponer un impacto importante para estos entes, siendo que ya existen órganos y entes encargados de la materia en el país, los cuales pese al tiempo siguen presentando retos importantes para garantizar servicios de calidad, especialmente ante la falta de coordinación y duplicidad de funciones.*

*La apertura para que entes como las municipalidades tengan atribuciones y competencias, amerita reflexión, ya que este proyecto de ley lo que plantea es la descentralización, dando cabida a la creación de 84 Sistemas Municipales de Transporte Público Interdistrital con su respectiva Unidad Técnica de Transporte Local (UTTL) y Departamento de Servicio de Transporte Público Local (DSTPL), lo que genera un reto importante en la gobernanza del transporte público del país.*

**b) Impactos, vacíos técnicos, riesgos, puntos de mejora y modificaciones al articulado**

*Sumado a lo expuesto, cabe destacar que el proyecto de ley es concordante con el principio de autonomía de las municipalidades reconocido en el artículo 170 de la Constitución Política, en tanto, vendría a ser una norma que les posibilita a las municipalidades tener competencia en materia de transporte público pero delimitado a su cantón y si estas así lo deciden. A su vez, es*

---

<sup>11</sup> Contraloría General de la República. Índice de Gestión de Servicios Municipales (IGSM). Consultado el 18 de junio de 2026. <https://sites.google.com/cgr.go.cr/igsm/>



*concordante con la descentralización, pero a nivel técnico supone un cuestionamiento, ya que instituciones como Lanamme han indicado que los problemas de gobernanza en la materia devienen de la falta de intercambio y organización interinstitucional, así como la duplicidad de funciones, este proyecto implica un grado sumamente alto de gobernanza interinstitucional, esto genera un riesgo para su eficiencia y eficacia.*

*Por otra parte, respecto a las modalidades de servicio, se observa en el proyecto de ley que el artículo 8 establece las siguientes modalidades:*

*Las modalidades del servicio según la demanda podrán incluir:*

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

*Este artículo amerita mejorar la técnica de redacción legislativa y delimitar de forma concreta las modalidades de servicio público, ya que en el artículo no se indican con exactitud y la frase “podrán incluir” es indeterminada, lo que puede generar vacíos legales e inseguridad jurídica. Asimismo, el inciso d) no concuerda con los incisos respecto a las modalidades de servicios, ya que cuando se habla de modalidades se hace alusión a los medios empleados para brindar el servicio.*

*Respecto a los incentivos establecidos en el artículo 11 del proyecto de ley, es importante indicar que dotar de incentivos económicos, bonificaciones o comisiones, puede representar un riesgo en la ejecución de los fondos públicos, pues, los concesionarios están llamados a cumplir con los principios establecidos en el marco normativo costarricense, sumado a actos discrecionales.*

*Otro riesgo que es importante señalar es lo referente al silencio positivo, este se entiende como “Silencio administrativo ante el cual se presume que lo solicitado por el administrado es concedido por la Administración”.<sup>12</sup> Según al artículo 13 del articulado del proyecto de ley, el silencio positivo aplicaría a: “la concesión, los permisos, licencias, modificaciones de ruta, ajuste de tarifa u otro trámite administrativo relacionada con la prestación del servicio de transporte público interdistrital que no sea resuelta en el plazo máximo de treinta días hábiles”.*

*Conforme al derecho público, en la administración pública por regla general aplica el silencio negativo, con la excepción de las licencias, los permisos y las autorizaciones que permitan la remoción de un obstáculo para el ejercicio de una conducta debida. Por ende, permitir que una concesión quede adjudicada mediante silencio positivo implica un riesgo sumamente grave ya que la concesión implica un proceso de licitación con un contrato por tiempo determinado, en este caso para brindar el servicio de transporte público, normalmente es oneroso y no se le puede dar fin si no incurre en un causal para el rompimiento del contrato. Por lo cual, si la municipalidad no responde en el tiempo debido entonces aquellas personas que hayan solicitado ser concesionarios se entenderán como tales, lo que genera una violación al debido proceso e inseguridad jurídica.*

---

<sup>12</sup> Poder Judicial de Costa Rica, “Silencio positivo”, *Diccionario Usual del Poder Judicial*, consultado el 18 de junio de 2026, <https://diccionariusual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario/silencio-positivo>



*De igual forma, el silencio positivo en las modificaciones de ruta, los ajustes tarifarios y los trámites administrativos en general relacionados con el servicio, implica asumir un riesgo, pues, estos pueden ser en perjuicio de las personas administradas y si la administración no responde en el plazo correspondiente queda en firme, por ende, genera inseguridad jurídica para las personas administradas y no garantiza el cumplimiento del fin público del servicio. Este punto es sumamente grave, por lo cual, amerita una revisión profunda y se sugiere revisar la técnica de redacción legislativa. Finalmente, respecto a las auditorías, en efecto es potestad de la Contraloría General de la República, pero al ser potestad de esta, esta es la que debe establecer ese quehacer como órgano constitucional del Estado.*

#### **d) Conclusiones**

*A partir de lo anterior, se puede concluir que el proyecto de ley tiene una relevancia social sumamente importante, en tanto pretende mejorar la calidad del transporte público en cada cantón del país, sin embargo, la técnica de redacción legislativa genera riesgos, vacíos legales, falta al debido proceso e inseguridad jurídica, por lo cual, con su redacción actual no puede ser aprobado, amerita revisar a fondo los aspectos señalados. Ante esto, se sugiere a modo de síntesis lo siguiente:*

- 1. Evitar la duplicidad de funciones en la gestión del transporte público.*
- 2. Garantizar los mecanismos de gobernanza interinstitucional en materia de transporte público.*
- 3. Mejorar la técnica de redacción legislativa.*
- 4. Reformular el alcance del silencio positivo, evitar incluir a las concesiones, modificaciones de ruta, ajuste de tarifa u otro trámite administrativo relacionado con la prestación del servicio de transporte público interdistrital, puesto que esto genera falta al debido proceso, especialmente respecto a la adjudicación de la concesión, sumado a la inseguridad jurídica que puede implicar que lo anterior genere perjuicio a las personas administradas.*
- 5. Establecer de forma clara la modalidad del servicio.*
- 6. Evitar el empleo de fondos públicos para dar beneficios económicos a los concesionados.*

*Sin tomar en consideración que el articulado del proyecto de ley presenta errores de fondo no es posible aprobarlo, no obstante, con cambios sustanciales es un proyecto que puede resultar beneficios si en efecto se da una buena gobernanza interinstitucional del transporte público ya que para el Estado costarricense este es un tema de suma urgencia en tanto se está violentando derechos fundamentales como el buen funcionamiento de los servicios públicos.*

#### **Referencias bibliográficas**

*Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Expediente N.º 25.456: "Ley para la creación y regulación del sistema municipal de transporte público interdistrital". San José, Costa Rica: Departamento de Servicios Parlamentarios, Área de Procesos Legislativos, 2026.*

*Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Ley N.º 7969: Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi. [Aprobada el 22 de diciembre*



de 1999].

[https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=41856&nValor3=0&strTipM=TC](https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=41856&nValor3=0&strTipM=TC).

Consejo de Transporte Público. "Acerca del CTP". Consultado el 18 de junio de 2026.  
<https://www.ctp.go.cr/acerca>.

Contraloría General de la República. Índice de Gestión de Servicios Municipales (IGSM). Consultado el 18 de junio de 2026. <https://sites.google.com/cgr.go.cr/igsm/>.

Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR). Informe modernización del transporte público: Grupos focales de personas usuarias. Informe EIC-Lanamme-INF-0684-2025. Universidad de Costa Rica, 5 de junio de 2025.

<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/2992/05%20EIC-Lanamme-INF-0684-2025%20Memoria%20Personas%20Usuaris%20JUNIO%202025.pdf>.

Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR). Informe Mesas de Trabajo por Costa Rica: Modernización del transporte público: conclusiones. Informe EIC-Lanamme-INF-1209-2025. Universidad de Costa Rica, 11 de septiembre de 2025.

<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/3010/15%20EIC-Lanamme-INF-1209-2025.FINAL.pdf>.

Poder Judicial de Costa Rica. "Silencio positivo". Diccionario Usual del Poder Judicial. Consultado el 18 de junio de 2026. <https://dictionariousual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario/silencio-positivo>.

Romero-Pérez, Jorge Enrique. "La autonomía constitucional de las municipalidades". Ponencia presentada en el Congreso Internacional de Estudios Municipales, Escuela de Administración Pública, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica, 18-20 de febrero de 2004".

**Criterio suscrito por la directora a.i. de la Escuela de Psicología, la M.Sc. Amaryllis Quirós Ramírez, en el oficio EPs-641-2026 del 19 de junio de 2026. Este dictamen fue elaborado por la Dra. Catalina Ramírez Vega, docente de esta unidad.**

*"De acuerdo con el índice de tráfico del año 2026, San José se posiciona como la ciudad con peor congestión vehicular de América, superando a ciudades como São Paulo y Ciudad de México. Esto evidencia que los tiempos de desplazamiento y los niveles de congestión vial en nuestro país son sumamente elevados.*

*Es importante considerar que la mayoría de las personas que habitan el país deben desplazarse diariamente hacia sus lugares de trabajo, estudio y atención en salud, por ejemplo. Por ello, la movilidad y los medios de transporte constituyen temas prioritarios que requieren atención y soluciones efectivas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de quienes se trasladan cotidianamente.*

*En este contexto, el proyecto resulta relevante y necesario, ya que permite a los gobiernos locales diseñar, implementar y operar sistemas de transporte público interdistrital. Con ello se busca dar respuesta a la congestión de las principales vías, mejorar la conectividad mediante rutas secundarias, reducir la dependencia del vehículo privado y promover procesos de coordinación interinstitucional que favorezcan la integración de las rutas de transporte.*



*Asimismo, la propuesta responde a preocupaciones que ya habían sido señaladas por el LanammeUCR respecto al tiempo que las personas pierden en sus desplazamientos diarios, situación que tiene repercusiones directas sobre la salud mental y el bienestar. De igual manera, se había destacado la necesidad de avanzar hacia un sistema integrado de transporte público, aspecto que este proyecto aborda al procurar reducir el tráfico, mejorar la accesibilidad y promover la consolidación de un sistema de transporte interdistrital inclusivo y sostenible.*

*Además, la iniciativa atiende no solo la necesidad de modernizar el sistema de transporte y mejorar la infraestructura existente, sino también la de garantizar el acceso al servicio para distintos grupos en condición de vulnerabilidad, colocando a las personas usuarias y sus necesidades en el centro de la planificación y gestión del transporte.*

*Existe amplia evidencia sobre el impacto positivo que un sistema de transporte público eficiente tiene en la calidad de vida de la población. Experiencias como las de Curitiba en Brasil, el Metrobús de Ciudad de México y el sistema de transporte público de Santiago de Chile demuestran que este tipo de iniciativas no solo contribuyen a reducir los tiempos de traslado, sino también a disminuir la contaminación ambiental asociada al uso excesivo del transporte privado.*

*Por todo lo anterior, considero que este proyecto debe ser aprobado, ya que sus beneficios serían múltiples y tendrían un impacto positivo en el bienestar de las personas y la sostenibilidad ambiental, entre otros”.*

**Atentamente,**

UCR | Firmado  
digitalmente

Dra. Isabel Avendaño Flores  
Decana

IAF/avc

C. Bach. Roxana Cabalceta Rubio, Consejo Universitario  
Archivo