



San José, 3 de febrero de 2017
DH-DAEC – N°0049-2017

Señora
Nancy Vílchez Obando, Jefe de Área
Comisión Permanente de Asuntos Económicos
Asamblea Legislativa
comision-economicos@asamblea.go.cr

Estimados señores y señoras:

Aprovecho la presente para saludarles cordialmente y a la vez manifestarles que, en atención a la solicitud de criterio realizada a la Defensoría de los Habitantes sobre el Proyecto de Ley "**LEY DE CONVERSIÓN DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO**", expediente N° 19.252, me refiero en los siguientes términos:

1. Competencia del mandato DHR:

La función de la Defensoría se encuentra delimitada por la protección de los derechos y los intereses de los habitantes, así como velar porque el funcionamiento del sector público se ajuste a la moral, la justicia, la Constitución Política, las leyes, los convenios, los tratados, los pactos suscritos por el Gobierno y los principios generales del Derecho.

Además, de conformidad con los principios relativos al estatuto y funcionamiento de las instituciones nacionales de protección y promoción de los Derechos Humanos (**Principios de París**), la Defensoría de los Habitantes de la República está facultada para emitir dictámenes o informes relativos a la protección y promoción de los derechos humanos.

En el caso de los proyectos de ley, según los Principios de París, la institución cuenta con la potestad para emitir criterios, de manera que se respeten los principios fundamentales en materia de derechos humanos. Finalmente, es competencia de esta institución promover y asegurar que la legislación, los reglamentos y las prácticas nacionales se armonicen con los instrumentos internacionales de derechos humanos en los que el Estado sea parte, y que su aplicación sea efectiva, así como promover la ratificación de esos instrumentos y garantizar su aplicación.

2. Antecedentes del proyecto de ley:

Motivos del proyecto:

Tal y como lo ha señalado esta Defensoría de los Habitantes en varios de sus Informes Anuales, *"el transporte público costarricense necesita una revisión y reforma integral de su normativa, pues en relación con el transporte público, las acciones y omisiones de las instituciones públicas involucradas (principalmente el CTP y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos), las constantes y permanentes quejas de los usuarios y comunidades, y la demostrada incapacidad del Estado costarricense para regular y regir el transporte público que el país necesita en el siglo XXI, este Órgano Defensor considera que es necesaria y urgente la revisión y reforma de la actual legislación que rige la materia"*¹.

En este mismo sentido, algunos de los temas que esta Defensoría considera deben ser analizados y replanteados para efectos de contar con un nuevo sistema regulatorio para el transporte público, lo constituyen los siguientes puntos²:

- *"La valoración y pertinencia de la figura del órgano de máxima desconcentración como entidad de máxima autoridad en la toma de decisiones técnicas, estratégicas, regulatorias y administrativas"*.
- *"La conformación de la Junta Directiva con representación de los sectores regulados"*.

De esta manera, sirva también el presente documento para reafirmar y ampliar en algunos puntos, lo indicado por esta Defensoría de los Habitantes en su oficio DH-DAEC-0604-2014 del mes de noviembre del año 2014, mediante el cual se emitió el primer criterio relacionado con el Proyecto de ley N° 19252, y en el que se señaló enfáticamente que resulta urgente el *"revisar la pertinencia y conveniencias del actual Consejo de Transporte Público como órgano de máxima desconcentración del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, debido, en parte a las disfuncionalidades que se han detectado debido a la participación de representantes de los sectores económicos regulados en el ejercicio de las potestades de imperio de la Administración. Para esta Defensoría una de las mayores disfuncionalidades ha sido la tendencia a adoptar decisiones de corte o interés gremial en detrimento del interés público"*³.

Objetivos del proyecto:

El objetivo del presente proyecto es el promulgar el marco normativo que permita convertir el actual Consejo de Transporte Público en la Dirección de Transporte Público.

3. Contenidos del Proyecto de Ley:

El proyecto de ley expediente 19.252, denominado **"LEY DE CONVERSIÓN DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO"**, se compone de 11 artículos con el siguiente contenido general:

El artículo 1 elimina el artículo 15 de la Ley N° 3155 *"Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes"*, y establece la creación de la Dirección de Transporte Público, las atribuciones de dicha Dirección y de su Director, el perfil y las prohibiciones del Director, la creación

¹ Informe Anual 2013-2014. Defensoría de los Habitantes.

² Informe Anual 2012-2013. Defensoría de los Habitantes.

³ Oficio DH-DAEC-0604-2014. Defensoría de los Habitantes (12/11/2014)

y funciones de un Comité Consultivo, y finalmente establece lo referente a las fuentes para su financiamiento y lo relativo al canon de transporte público.

El artículo 2 propone varias modificaciones a la Ley N° 7969, "*Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi*"; mientras que en el artículo 3, se proponen las derogaciones respectivas a la Ley N° 7969.

Los artículos 4, 5 y 6; se refieren a las reformas propuestas a la Ley N° 3503, "*Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores*".

En los artículos 7 y 8, se proponen las modificaciones a la Ley N° 6324, "*Ley de Administración Vial*"; mientras que los artículos 9 y 10, se refieren a las reformas propuestas a la Ley N° 9078, "*Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial*".

Finalmente, el artículo 11 propone una modificación a la Ley N° 7798, "*Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad*".

4. Normas jurídicas vigentes:

El Proyecto de ley N° 19.252 propone reformas a las siguientes leyes vigentes:

- Ley N° 3155, "*Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes*", del 07 de agosto de 1963.
- Ley N° 7969, "*Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi*", del 22 de diciembre de 1999.
- Ley N° 3503, "*Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores*", del 10 de mayo de 1965.
- Ley N° 6324, "*Ley de Administración Vial*", del 24 de mayo de 1979.
- Ley N° 9078, "*Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial*", del 04 de octubre del 2012.
- Ley N° 7798, "*Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad*", del 27 de abril de 1998.

5. Análisis del contenido del proyecto:

Tal y como lo había manifestado esta Defensoría de los Habitantes mediante su oficio DH-DAEC-0604-2014 del mes de noviembre del 2014, esta propuesta de ley, aunque representa un avance, es apenas un pequeño pero importante paso hacia la modernización jurídica que requiere el sistema de transporte público costarricense. En este mismo sentido, se plantean las siguientes observaciones y comentarios puntuales al presente proyecto de ley:

- En el artículo 1 (artículo 15 propuesto para la Ley N° 3155), indica que: "*El área de competencia de la Dirección incluirá a todos los servicios de transporte terrestre remunerado de personas, **incluyendo los servicios ferroviarios***". Sobre este tema, el proyecto de ley no es suficientemente claro, pues no se indica cómo se integrará el tema del ferrocarril a la Dirección propuesta, pues la conformación actual del CTP no cuenta con el "*expertise*" en este tema, ni con el recurso humano y financiero para hacer frente a esta responsabilidad; además, de que no se refiere a las actuales competencias del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), entidad que administra actualmente la operación de los trenes en el país, en relación con la propuesta en análisis.

- En el artículo 1 (artículo 16 propuesto para la Ley N° 3155), se establecen las "Atribuciones de la Dirección", que exceptuando los incisos a), i) (parcialmente), l) y n); son las mismas atribuciones concedidas al actual Consejo de Transporte Público mediante el artículo 7 de la Ley N° 7969. Sobre este artículo esta Defensoría considera necesario señalar lo siguiente:
 - En varios incisos se hace referencia a la "revisión técnica". Tal y como lo había indicado este Órgano Defensor, "no queda claro de la lectura del proyecto a qué se refiere esa revisión técnica" (si es la que actualmente realiza la empresa "RITEVE"). Ante esto, "se sugiere revisar en detalle el uso de esta expresión y de definir en forma correcta su significado para evitar confusiones o, en su defecto, valorar el uso de otra expresión que refleje adecuadamente lo que el espíritu del proyecto pretende incorporar en ese artículo"³.
 - Esta Defensoría llama la atención de las y los señores diputados sobre el inciso k) propuesto, que establece para la Dirección de Transporte Público la posibilidad de "Solicitar los reajustes de tarifas de todos los servicios de transporte remunerado de personas, con la excepción de los servicios operados por las organizaciones gestoras". Al respecto, es importante señalar que el criterio de esta Defensoría, es que este inciso debe omitirse por las siguientes razones: primero, una solicitud de ajuste tarifario significaría que la Dirección tendrá que realizar los cálculos y estudios tarifarios pertinentes, para poder presentar la solicitud con la fundamentación técnica adecuada; segundo, desde hace muchos años, esa función dejó de ejercerla el CTP, lo que significa que de mantenerse el inciso k) dentro del presente proyecto de ley, la Dirección deberá capacitar nuevo personal en materia de procesos y metodologías tarifarias, para que pueda cumplir con esta función; y tercero, en consideración de esta Defensoría, se estaría generando una duplicidad de funciones, ya que esa labor la ejerce la ARESEP.
 - En cuanto al inciso l) que establece: "Imponer las multas que defina la legislación a los operadores de los servicios regulados por la Dirección por incumplimientos originados en la deficiencia en la prestación del servicio público"; preocupa a esta Defensoría que no se incluya dentro del articulado del presente proyecto de ley, el tema relacionado con las sanciones y multas que los incumplimientos generados por la aplicación de esta normativa generarán a los operadores de estos servicios, dándole a este régimen sancionatorio el rango legal requerido para su efectiva aplicación. De igual manera, tal y como se citará más adelante, es importante la definición de algunos presupuestos relacionados con la calidad del servicio, que permitan una adecuada medición de la "eficiencia en la prestación del servicio", tales como: adaptabilidad, puntualidad, trato al usuario, condición de las unidades, accesibilidad, inclusión social, cero discriminación, entre otros.
 - En términos generales, el presente articulado refuerza hasta este punto el concepto de otorgarle a la Dirección propuesta, un rango de "desconcentración mínima del MOPT", lo que presupone la posibilidad de contar con decisiones más directas de los jerarcas (Ministro y Director).
- El artículo 1 (artículo 17 propuesto para la Ley N° 3155), el cual establece las atribuciones del Director, son las mismas que se establecieron en el artículo 12 de la Ley N° 7969 como atribuciones para el actual Director Ejecutivo del CTP, exceptuando los incisos f) (parcialmente), g) y h). Estas atribuciones, de nuevo permiten reforzar el

concepto de "desconcentración mínima del MOPT" que se pretende tener para la Dirección.

- En cuanto al "Perfil del Director" (artículo 18 propuesto para la Ley N° 3155), se recomienda agregar un requisito que indique explícitamente que éste no debe ser empleado, socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas permisionarias, concesionarias o contratistas dedicadas a la prestación de servicios de transporte público; ni tampoco, debe tener lazos de consanguinidad ni afinidad hasta el tercer grado inclusive, con ningún empresario que sea permisionario, concesionario o contratista dedicado a la prestación de servicios de transporte público. Esta situación permitiría garantizar que no se presenten conflictos de intereses, en el ejercicio de este cargo, razón por la cual se considera que ésta debería ser una condición que debe cumplir todo aspirante a ocupar el puesto de Director, y no debe establecerse como una prohibición en el ejercicio de sus funciones, tal y como está indicado en la presente propuesta. Consecuentemente, la propuesta de que el nombramiento del Director se realice previo concurso público de antecedentes, resulta atinada para esta Defensoría.
- Un aspecto que debería tomarse en cuenta desde la perspectiva y el conocimiento de esta Defensoría, lo constituye el hecho de que no se consideró el nombramiento de la figura de un "Subdirector" de Transporte Público. Esto ayudaría a superar el problema que representan los periodos de ausencia de nombramientos en la Dirección Ejecutiva del actual CTP, situación que no sólo afecta la continuidad de los servicios; sino que además, se ha exacerbado el carácter político del nombramiento y de sus decisiones, en detrimento del carácter técnico que debería prevalecer en esta materia.
- En relación con el "Comité Consultivo" (artículos 21 y 22 propuestos para la Ley N° 3155), se procede a transcribir ambos artículos:

"Artículo 21.-Comité Consultivo

Las decisiones de la Dirección que no sean administrativas, tales como la autorización de nuevas concesiones o permisos, deberán ser sometidas a consulta no vinculante de un Comité Consultivo conformado por los siguientes miembros:

1. *El Viceministro o Viceministra de Transporte, o su representante, quien lo presidirá.*
2. *Un Viceministro o Viceministra del Ministerio de Ambiente y Energía, o su representante.*
3. *Un Viceministro o Viceministra del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, o su representante.*
4. *El Presidente o Presidenta Ejecutiva del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, o su representante.*
5. *El Regulador o Reguladora General de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, o su representante".*

"Artículo 22.-Funcionamiento del Comité Consultivo

El Comité Consultivo elegirá de su seno, por mayoría de votos, un Vicepresidente que fungirá por un año para presidir las sesiones en las ausencias del Presidente.

En cuanto al funcionamiento del Comité, salvo lo ordenado en esta ley, supletoriamente se aplicará lo dispuesto en el Capítulo III del Título II del Libro Primero de la Ley General de Administración Pública, número 6227, del 2 de mayo de 1978 y sus reformas.

El Comité Consultivo sesionará por convocatoria de su presidente, cuando este sea notificado por el Director de la existencia de asuntos a ser sometidos a su

conocimiento. Para poder sesionar válidamente, se deberá contar con un quórum mínimo de tres integrantes”.

Sobre dicho Comité en particular, es importante recordar el carácter eminentemente técnico que debe tener una institución como el actual CTP o en su defecto la futura Dirección de Transporte Público. Sobre esta base, se podría indicar que la conformación propuesta es muy parecida a lo que se tiene en la actualidad, salvo por los representantes de los sectores regulados. Como parte de este análisis, esta Defensoría considera que:

- La eliminación de los representantes gremiales, es una decisión acertada, pues esto elimina la presencia de los regulados en la toma de decisiones de la institución.
- Se presenta una eventual contradicción, que tiene que ser revisada, pues en el artículo 21 se indica que todas las decisiones que involucren temas que no sean de carácter administrativo, deberán ser conocidos por el Comité, presentándose un posible exceso de casos en los cuales éste tendrá que pronunciarse; mientras que en el artículo 22 se señala que el Director comunicará la existencia de asuntos a ser conocidos por el Comité, concentrándose una gran discrecionalidad en la figura del Director, sobre los temas en que se deba tener el criterio del mencionado Comité. Sobre este tema es criterio de la Defensoría, que ambas posiciones descritas anteriormente resultan ser muy amplias, y merecen ser analizadas con detenimiento, pues delegar en el Comité el conocimiento de casi todo lo que debe resolver la Dirección es sumamente amplio, pero tampoco es recomendable permitirle al Director tener la discrecionalidad de elegir los asuntos a ser sometidos a consideración del Comité. Para esto sería correcto en aras de la transparencia de este proceso, definir que el Comité Consultivo deba conocer solamente aquellos temas que se consideren estratégicos para el sistema de transporte público, basados en la definición de las políticas públicas que se definan en esta materia.
- La propuesta planteada para la conformación de este Comité refuerza la posición esgrimida anteriormente, en el sentido de que una modificación en la legislación vigente sobre la conformación de la Junta Directiva del CTP, permitiría tener prácticamente la misma conformación propuesta, lo que considera esta Defensoría que no es el problema de fondo en este caso.
- No se indica nada sobre las apelaciones o los recursos de revocatoria que eventualmente los interesados podrán plantear contra las resoluciones de esta Dirección, ni sobre los plazos que se darán para interponer los mismos. Esto considerando también que en el presente proyecto de ley, se pretende la eliminación del actual Tribunal Administrativo de Transportes. Sobre este tema, el Capítulo III Sección I en el artículo 83 inciso 2. de la Ley N° 6227, "*Ley General de la Administración Pública*", indica sobre la "*desconcentración mínima*" que:
 2. "*La desconcentración mínima se dará cuando el superior no pueda:*
 - a) *Avocar competencia del inferior; y*
 - b) *Revisar o sustituir la conducta del inferior, de oficio o a instancia*".

Ante lo indicado anteriormente, a esta Defensoría le preocupa el tema relacionado con la segunda instancia para apelaciones derivadas de las decisiones en que incurra la Dirección, pues pareciera crearse un vacío importante con la eliminación propuesta del Tribunal Administrativo de Transportes, que en criterio de este Órgano Defensor ha sido muy efectivo en cuanto a su función de control de legalidad sobre el accionar del CTP.

Sobre este tema en particular, es importante para esta Defensoría mantener el criterio incluido en su oficio DH-DAEC-0604-2014 del mes de noviembre del 2014, ante lo cual es recomendable solicitar a las señoras y los señores diputados valorar el mantener en funcionamiento el Tribunal Administrativo de Transportes.

- Por otra parte, esta Defensoría reitera que sería oportuno valorar la inclusión en el presente proyecto de ley, de algunas disposiciones en materia de calidad del servicio del transporte público modalidad autobús, tomando como punto de partida las disposiciones establecidas por el CTP en el vigente *"Manual para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas"*, aprobado en julio del 2015; ante lo cual podrían incluirse dentro de las funciones de la Dirección las siguientes:

"Evaluar la Calidad del servicio del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, de conformidad con los criterios y parámetros establecidos en la ley y demás normativa aplicable".

"Establecer y aplicar las consecuencias que correspondan para los operadores del transporte público remunerado de personas, modalidad autobús, a partir de los resultados de la evaluación de la calidad del servicio".

Como comentarios finales del presente análisis, la Defensoría de los Habitantes considera importante resaltar tres aspectos fundamentales relacionados con el sistema de transporte público costarricense. El primero de ellos, consiste en señalar que existe un problema de gestión ante la falta de eficiencia en las funciones que realiza el CTP. De acuerdo a esto, *"considera esta Defensoría que en el artículo 7, dentro de las atribuciones que actualmente tiene el Consejo de Transporte Público hay tres incisos que si se ponen en práctica serían vitales en la gestión del CTP, ellos son: el inciso d), el g) y el h)"*⁴. Las propuestas que se hacen en estos incisos, prácticamente han estado ausentes de las labores que ha realizado y realiza actualmente el Consejo de Transporte Público"⁵. Además, como parte de las atribuciones dadas a este órgano rector, considera esta

⁴ Artículo 7, Ley N° 7969:

...

"d) 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.

g) 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.

h) 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".

⁵ Oficio DH-DAEC-0604-2014. Defensoría de los Habitantes (12/11/2014)

Defensoría que se deberían crear los mecanismos necesarios para permitir la participación de la sociedad civil en los procesos asociados al desarrollo del transporte público, tales como el establecimiento de nuevos recorridos o rutas y la renovación de las concesiones, por ejemplo.

Por lo tanto, *"el desafío que tiene el gobierno para mejorar el transporte público no está en cambiar la organización que dirige los destinos de esta actividad, sino tener claro que el transporte público siendo una de las actividades que mayores aportes realiza a la economía del país y a la calidad de vida de sus habitantes, es absolutamente pertinente establecer políticas públicas muy claras sobre lo que se quiere y cómo hacerlo en el tema del transporte público"*⁵.

Como segundo aspecto, es importante tener presente que si se pretende elevar la calidad de vida de los habitantes de nuestro país, se requiere llevar a cabo una adecuada planificación del transporte público, que le permita insertarse en el modelo de desarrollo de la movilidad urbana sostenible al que aspira Costa Rica, para lo cual se deberán tomar en cuenta no solo la infraestructura vial, sino también, el uso del suelo, la dinámica urbana, las tecnologías disponibles, y las relaciones que se presenten entre estos factores.

Finalmente, como último aspecto de este análisis, esta Defensoría ha insistido que gran parte de los problemas que se presentan en el transporte público es por la inoportuna e inadecuada labor de control y fiscalización, la cual sería posible mejorar con la implementación de herramientas tecnológicas disponibles actualmente en el mercado, que le brindarían mejoras en la capacidad de respuesta a los regulados y a los usuarios de estos servicios. De esta manera, *"sin el uso de esas plataformas tecnológicas, sin un diagnóstico apropiado de la situación actual del transporte público, sin la definición de políticas públicas concretas y claras de lo que se quiere en materia de transporte público y sin la voluntad política para implementarlas, es muy difícil que se mejore sustantivamente la gestión de cualquier órgano que tenga a cargo la regulación operativa del transporte público"*⁵.

6. Conclusiones.

En virtud de lo expuesto en los párrafos anteriores, la Defensoría de los Habitantes se permite expresar su conformidad parcial con respecto al texto consultado, por lo que respetuosamente se sugiere a los y las señoras diputadas considerar los siguientes aspectos:

- Analizar cómo se van a integrar los servicios ferroviarios dentro de la dinámica institucional de la Dirección, considerando que actualmente existe un ente encargado de dicha actividad, y en el texto sustitutivo en estudio no se indica nada al respecto.
- Aclarar el significado del término *"revisión técnica"* en el contexto de la presente propuesta de ley, pues no queda suficientemente claro su uso dentro del presente documento.
- Omitir el inciso k) del artículo 16 propuesto para la Ley N° 3155, ya que la Dirección tendría la necesidad de desarrollar capacidades (de las que hoy no cuenta), para el análisis de las metodologías tarifarias, con la consecuente necesidad de recurso humano, y además generando un riesgo importante de duplicar funciones con la ARESEP.
- Establecer como uno de los requisitos necesarios para el puesto de Director, su limitación para que éste no sea empleado, socio, apoderado o directivo de una empresa o de un grupo de empresas permisionarias, concesionarias o contratistas dedicadas al transporte público, ni tampoco que tenga lazos de consanguinidad ni afinidad hasta el tercer grado inclusive, con ningún empresario de transporte público (permisionario,

concesionario o contratista). Esta situación permitiría garantizar que no se presenten conflictos de intereses, en el ejercicio de este cargo.

- Considerar la inclusión de la figura de un Subdirector, que garantice la continuidad en la prestación de los servicios de la Dirección, ante la ausencia de la figura de un Director titular en el puesto, evitando con esto la "parálisis institucional" que se ha presentado en el pasado ante la falta de un Director Ejecutivo en el CTP.
- Revisar la propuesta de funcionamiento del denominado "Comité Consultivo", pues en uno de los artículos se indica que dicho órgano deberá conocer todos los temas "no administrativos" que deba resolver la Dirección, lo que generaría un exceso de casos a resolver por este Comité; mientras que en otro artículo se señala que le corresponderá al Director elegir los temas que remitirá a conocimiento del Comité, razón por la cual se produce una excesiva discrecionalidad en la figura del Director. Esta situación genera una contradicción que debe ser revisada.
- Definir claramente lo relativo al proceso mediante el cual se resolverán las apelaciones y recursos de revocatoria en segunda instancia que se presenten contra las decisiones que tome la Dirección, pues ante la derogatoria propuesta de la figura del Tribunal Administrativo de Transportes en el presente documento, no se indica nada sobre este tema, ya que es criterio de esta Defensoría que este Tribunal ha sido muy efectivo en cuanto al control de legalidad con respecto al accionar del CTP, por lo que debe mantenerse su funcionamiento.
- Incluir en el presente proyecto de ley, algunas disposiciones en materia de calidad del servicio del transporte público modalidad autobús; además, de considerar la creación de los mecanismos necesarios que permitan la participación de la sociedad civil en los procesos asociados al desarrollo del transporte público.
- Está claro que el reto actual de nuestros gobernantes para intentar mejorar el sistema de transporte público pasa por establecer políticas públicas muy claras en esta materia, condición con la que no se cuenta en la actualidad. Ante esto resulta de suma importancia, que dichas políticas permitan la planificación de este sistema basado en el concepto del derecho a la movilidad; y que además, genere en las autoridades la necesidad de implementar herramientas tecnológicas que permitan una adecuada y oportuna labor de control y fiscalización en estos servicios, todo esto en beneficio de los usuarios.

Agradecida por la deferencia consultiva,


Montserrat Solano Carboni
Defensora de los Habitantes de la República



c. archivo