

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

MS-DM-8530-2020  
DM-2020-4241

San José, 07 de noviembre 2020

**MSc. Catalina Crespo Sancho**  
**Defensora de los Habitantes**

**Asunto: Parámetros sanitarios para la aplicación de la restricción vehicular**

Estimada señora:

Reciba un cordial saludo de nuestra parte, en atención a su oficio DH-0927-2020 del 12 de octubre de 2020 relativo a los parámetros sanitarios para la aplicación de la restricción vehicular, nos permitimos informarle lo siguiente:

**Fundamento normativo de la restricción vehicular sanitaria**

Como es de usted conocido, la Constitución Política en su numeral 11 indica que como funcionarios públicos no podemos arrogarnos facultades que la ley no nos concede, lo que en sentido contrario implica que solo podremos realizar las actuaciones que la ley nos permite, este principio se desarrolla en la Ley General de la Administración Pública, que también en su artículo 11 nos dice que solo actuaremos sometidos al ordenamiento jurídico y solo podremos realizar aquellos actos que dicho ordenamiento autorice según la escala jerárquica de sus fuentes.

Sumado a lo anterior, es la misma Ley General de la Administración Pública en su artículo 4 que indica en lo conducente que “la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público para asegurar (...) su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen...”

Con base en estas disposiciones se estimó necesario que el Poder Ejecutivo tomara las medidas para seguir prestando el servicio de atención médica a todos los habitantes del país, sin que el sistema de salud fuera conducido a un colapso o una propagación sin control del COVID-19, de forma que se emitieron disposiciones ejecutivas que decretaron la emergencia y medidas tendientes a limitar el contagio, como la restricción vehicular.

Con fundamento en los artículos 21, 50 y 140 incisos 6) y 8) de la Constitución Política, respecto al deber inexorable del estado de proteger la vida y la salud de las personas, así como la necesidad de adoptar y generar medidas de salvaguarda inmediatas cuando tales bienes jurídicos están en amenaza o peligro, pero también, en el entendido que los artículos 140 inciso 18 y 146 de la Constitución política, le otorgan la atribución al Poder Ejecutivo

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

de emitir los reglamentos ejecutivos que sean necesarios para la pronta ejecución de las leyes, se procedió a dar operatividad a la restricción vehicular que también está permitida y regulada en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, concretamente en sus artículos 95 y 95 bis.

Señala entre otras cosas, el artículo 95 de la citada ley lo siguiente:

*“El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente...”*

Por su parte, el artículo 95 bis dispone en lo conducente lo siguiente:

*“Restricción vehicular en emergencia nacional. El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará. La limitación no podrá ser de carácter absoluto...”*

*No estarán sujetos a esta restricción las ambulancias públicas y privadas ... sin perjuicio de otros casos que se determinen, vía decreto ejecutivo, con su respectiva fundamentación.”*

Como puede observar la actuación del Poder Ejecutivo ha sido fundamentada jurídicamente y tiene justificaciones constitucionales y legales; nótese que en apego a esta disposición legal, los decretos de restricción vehicular que se han emitido, tenían fundamento en la declaración de la emergencia nacional, contenida en el Decreto Ejecutivo 42227-MP-S del 16 de marzo del 2020, en el que se indicaron las condiciones y limitaciones dentro de las cuales estaba comprendida la restricción y también se establecieron las excepciones que eran fácilmente demostrables.

Es importante mencionar lo anterior para introducir un fundamento de importancia superior que no queremos dejar pasar la oportunidad de invocar, ya que implica una validación fundamental que ha realizado el Poder Judicial por medio de la circular 52-20, que instrumentaliza el acuerdo de la Corte Plena incorporado en la sesión ordinaria 15-20 del 20 de marzo del 2020. Este instrumento es importante en su riqueza jurídica y constituyó la comunicación a la población del país usuaria de los servicios que presta ese Poder de la República, para indicar que no prestaría dichos servicios por un lapso de tiempo, argumentando en su parte considerativa, lo siguiente:

- 1. Que de conformidad con el artículo 180 de la Constitución Política, la Administración Pública está facultada a la adopción de medidas extraordinarias en caso de necesidades urgentes o imprevistas en casos de guerra, conmoción interna o*

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

*calamidad pública, a fin de proteger los bienes jurídicos más relevantes, como es la vida y la salud de las personas.*

- 2. Que el artículo 21 de la Constitución Política tutela la inviolabilidad de la vida humana.*
- 3. Que el artículo 9 de la Declaración Universal de Derechos Humanos dispone que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.*
- 4. Que el artículo 4.1 de la Convención Americana de Derechos Humanos establece que nadie puede ser privado de la vida de manera arbitraria, de lo cual se infiere por principio de vinculación positiva, el deber de la Administración de adoptar las medidas urgentes y necesarias para proteger la vida de las personas trabajadoras y usuarias de sus servicios.*
- 5. Que el artículo 6 numeral 1 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos establece que el derecho a la vida es inherente a la persona humana y que este derecho estará protegido por la Ley.*
- 6. Que el artículo 12 numerales 1 y 2 literales c) y d) del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales establece que los Estados Partes reconocen el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental, y que a fin de asegurar la plena efectividad de este derecho se adoptará, entre otras medidas, la prevención y el tratamiento de enfermedades epidémicas, endémicas, profesionales y de cualquier otra índole, así como la lucha contra ellas y la creación de condiciones que aseguren a todos asistencia médica y servicios médicos en caso de enfermedad.*
- ...*
- 7. Que la Ley General de Salud faculta al Ministerio de Salud a ordenar y tomar las medidas especiales para evitar el riesgo o daño a la salud de las personas o que éstos se difundan o se agraven.*
- 8. Que el artículo 345 de la indicada ley faculta a la persona a cargo del Ministerio de Salud a declarar el estado de peligro de epidemia.*
- ...*
- 9. Que la Ley 8488 faculta al Poder Ejecutivo para que pueda declarar, por decreto, el estado de emergencia en cualquier parte del territorio nacional, sujeto a control de constitucionalidad, discrecionalidad y legalidad prescritos en el ordenamiento jurídico.*

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

10. *Que la declaratoria de emergencia de la indicada Ley faculta a la administración a actuar de manera tal que se actúe de manera urgente e inmediata ante un estado de emergencia, mediante la realización de conductas excepcionales que operan ante un peligro inminente, entendido como la probabilidad irrefutable, por evidencia comprobada por una inspección de campo o por observaciones y estudios técnicos y científicos, de que ocurrirá una emergencia en un plazo predecible.*
11. *Que la indicada ley establece como un principio a seguir por la Administración en un caso de emergencia, la preparación entendida como un conjunto de actividades y medidas tomadas previamente, para asegurar una respuesta anticipada y efectiva ante el impacto negativo de un suceso y así procurar el control de los elementos conformantes del riesgo, mediante el manejo de los factores de amenaza y de los factores que determinan las condiciones de vulnerabilidad.*
12. *Que, ante un estado declarado de emergencia, se hace un juicio de ponderación en donde el bien jurídico más débil debe ceder frente al más fuerte, siendo la vida humana, el bien jurídico tutelado por excelencia.*
13. *Que mediante decreto ejecutivo 42227-MS emitido el día 16 de marzo de 2020, dispuso declarar emergencia nacional con motivo de la emergencia sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.*
14. *Que el indicado decreto ejecutivo establece que dentro de los alcances del mismo se tienen por comprendidas, entre otras, todas las actividades tendientes a la contención y control de los brotes de la referida enfermedad, así como todas las acciones, obras y servicios necesarios para salvaguardar la vida y salud de los habitantes y preservar el orden público.*
15. *Que de conformidad con el artículo 10 del referido decreto, la declaratoria de emergencia será comprensiva de toda actividad administrativa del Estado necesaria para resolver las imperiosas necesidades de las personas.*
16. *Que, en sendas resoluciones, la Sala Constitucional ha señalado que, en el estado de necesidad y urgencia, por aplicación del principio "salus populi suprema lex est", el bien jurídico más débil debe ceder ante el bien jurídico más fuerte, flexibilizando parcialmente el principio de legalidad por el de necesidad en presencia de circunstancias excepcionales o anormales como las que actualmente vive la humanidad.*

Si bien es cierto las consideraciones que realizó la Corte Plena en esta disposición eran para suspender servicios de ese Poder Supremo, la interpretación de las normas avala la actuación del Estado en las medidas que tome para tutelar la vida humana como bien jurídico superior a los otros bienes o derechos, dentro de las cuales medidas está la restricción vehicular sanitaria, que nos permitió a las autoridades dotar al sistema hospitalario de las unidades de

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

cuidados intensivos y espacios necesarios para atender a la población cuando llegásemos al contagio comunitario, como lo explicaremos más adelante.

También resulta de interés, hacer mención específica de la posición que ha externado la Sala Constitucional acerca de la validez y constitucionalidad de la restricción vehicular, tal como se puede apreciar en la resolución 2020-012277 de las 10:05 horas del 30 de junio del 2020, en donde esa Sala manifiesta lo siguiente:

*“II.- SOBRE EL CASO CONCRETO. En la especie, este Tribunal observa que lo planteado por la parte recurrente es una disconformidad con la restricción de la circulación vehicular aplicada en Pavas ante la pandemia de la covid-19. Al respecto, nótese que en el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial se indica:*

*“Artículo 95. Restricción vehicular. El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente. En ese caso, deberá rotular claramente las áreas y los horarios en los cuales se limitará la circulación, mediante la correspondiente señalización vertical.*

*Si a nombre de una misma persona física o jurídica, o de su cónyuge o conviviente, existen dos o más vehículos tipo automóvil afectados por la restricción vehicular en un mismo horario, el propietario podrá solicitar al órgano competente del MOPT, y luego de las comprobaciones del caso, que la limitación para circular de uno de ellos se traslade al día siguiente del que determina la restricción original. El órgano competente emitirá una calcomanía como distintivo de este cambio.*

*No estarán sujetos a esta restricción los vehículos conducidos o que transporten personas con discapacidad, cuando dichos vehículos estén debidamente autorizados, así como los vehículos con tecnologías amigables con el ambiente, las ambulancias públicas y privadas, los vehículos del Cuerpo de Bomberos, los vehículos utilizados por los cuerpos de policía públicos y el Organismo de Investigación Judicial del Poder Judicial, sin perjuicio de otros casos que se determinen reglamentariamente, previo criterio técnico que lo fundamente”.*

*De modo que, la norma transcrita prevé la posibilidad de establecer restricciones a la circulación vehicular por razones de interés público. Ahora bien, vista la situación de emergencia que se afronta producto de la pandemia de la covid-19 y ante la declaratoria de inclusión de Pavas en la lista de distritos que se encuentran en alerta naranja, la Sala considera que, en la especie, se cumple con el supuesto de hecho previsto por el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial para establecer restricciones a la circulación vehicular (en similar sentido ver sentencia n.º 2020-006601 de las 9:30 horas del 31 de marzo de 2020). Ergo, el recurso deviene inadmisibles.”*

Como esta resolución, la Sala Constitucional ha emitido una considerable cantidad de resoluciones, con ocasión de recursos de amparo que han sido interpuestos contra la

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

restricción vehicular, de forma que se constituyó en un criterio sostenido al que se le puede considerar jurisprudencia vinculante por la reiteración consistente, para estos efectos pueden consultarse las resoluciones 2020-013818 de las 10:30 horas del 21 de julio del 2020, 2020-006601 de las 9:30 horas del 31 de marzo del 2020, entre otras.

Mención aparte debe tener la resolución 2020-008673 de las 9:20 horas del 8 de mayo del 2020, en la que la Sala señala que otros derechos fundamentales como la libertad de tránsito pueden encontrar límites razonables en las emergencias, tal consideración es la siguiente:

*“Bajo ese orden de ideas, estima la Sala que para el caso bajo estudio resulta perfectamente aplicable lo establecido en las sentencias citadas en los párrafos anteriores, en los cuales se descarta que exista lesión a los derechos constitucionales, ya que el Estado ostenta la capacidad de regular de manera especial la circulación de vehículos sobre un sector o zona determinada, en aras de hacer prevalecer un interés público. Debe hacerse notar que, en virtud de este interés público, el Estado se encuentra legitimado para establecer ciertas reglas especiales en cuanto a la circulación de automóviles, en procura del bienestar y bien común de las personas. Aunado a lo anterior, es claro que el derecho que consagra el artículo 22 de la Constitución Política -libertad de tránsito no es una garantía ilimitada e irrestricta -tal y como se aclaró en la sentencia mencionada supra-, al igual que ocurre con algunos derechos fundamentales, pues si bien son garantías plenamente reconocidas por las autoridades públicas, éstas deben responder, y ser acordes, a ciertos principios generales e intereses colectivos que deben integrar su interpretación y aplicación en la realidad. En todo caso, esta Sala verifica, que el derecho del amparado y del resto de habitantes del país –ante la restricción vehicular objetada, de trasladarse libremente de un lado a otro del territorio nacional, no se ha visto conculcado, más allá de uno de los medios de transporte existentes. En síntesis, en el caso bajo examen, el reclamo del amparado gira en torno al mismo hecho discutido en los precedentes aludidos, es decir, a la restricción vehicular aplicada por el gobierno central. Bajo esa perspectiva, siendo que ese reclamo guarda una estrecha similitud con lo ya conocido y resuelto en esta sede, y considerando que no existe motivo alguno para cambiar el criterio vertido previamente por la Sala, el recurso debe ser rechazado por el fondo, como en efecto se declara.”*

Como ha quedado claro los artículos constitucionales que se han mencionado al inicio han propiciado normas jurídicas de menor rango, pero más operativas, como lo son las leyes y los reglamentos ejecutivos, así como han dado lugar a fuentes de derecho más aplicativas como la jurisprudencia vinculante de la Sala Constitucional, sin detrimento de que estas disposiciones hayan permeado en los criterios jurisprudenciales de otras instancias judiciales; no obstante, después de valorar estas fuentes de derecho, hay otras que merecen su consideración porque, además de ser vinculantes, también permiten, habilitan, legitiman y justifican la adopción de medidas como la restricción vehicular en situaciones de emergencia como la que está atravesando el país desde marzo de este año y hasta la fecha, estas disposiciones se encuentran en la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo y la Ley General de Salud.

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

Así las cosas, no solo hay disposición habilitante en la Ley de Transito por Vías Terrestres y Seguridad Vial, como ya se explicó, sino que, en la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, se encuentran normas habilitantes, que concretamente permiten coordinar esfuerzos de las instituciones públicas para que se puedan atender situaciones apremiantes de emergencia, como es el caso del artículo 2.

Importa para estos efectos mencionar que el artículo 3 de la ley en análisis en su definición del principio de “Estado de necesidad y urgencia” indica lo siguiente:

*“Estado de necesidad y urgencia: Situación de peligro para un bien jurídico que solo puede salvarse mediante la violación de otro bien jurídico...”*

Es justamente a este criterio, al que hace invocación la Corte Plena cuando indicó que el bien jurídico tutelado vida prevalece frente al derecho del libre tránsito en vehículo particular; por su parte, es en el artículo 4, cuando al definir que es un Estado de emergencia, el legislador acude a la norma fundamental del 180 constitucional al establecer lo siguiente:

*“Estado de emergencia: Declaración del Poder Ejecutivo, vía decreto ejecutivo, con fundamento en un estado de necesidad y urgencia, ocasionado por circunstancias de guerra, conmoción interna y calamidad pública. Esta declaratoria permite gestionar, por la vía de excepción, las acciones y la asignación de los recursos necesarios para atender la emergencia, de conformidad con el artículo 180 de la Constitución Política.”*

Si se toma esta definición legal y se coteja con el concepto que el constituyente estableció en el artículo 180 de la Constitución, puede apreciarse ya no solo una prerrogativa, sino una facultad - obligación, puesto que “la Administración Pública está facultada a la adopción de medidas extraordinarias en caso de necesidades urgentes o imprevistas en casos de guerra, conmoción interna o calamidad pública, a fin de proteger los bienes jurídicos más relevantes, como es la vida y la salud de las personas” y es nuestro criterio que no aplicar medidas extraordinarias como la restricción vehicular, implicaría una violación a la Constitución y a la Ley Nacional de Emergencias y Prevención de Riesgo.

A pesar de lo anterior, la Ley Nacional de Emergencias y Prevención de Riesgo, no deja de regular la potestad de actuación que tiene el Poder Ejecutivo en este sentido, ya que en su artículo 29 señala:

*“Artículo 29.-Declaración de estado de emergencia. El Poder Ejecutivo podrá declarar, por decreto, el estado de emergencia en cualquier parte del territorio nacional. Las razones para efectuar la declaración de emergencia deberán quedar nítidamente especificadas en las resoluciones administrativas de la Comisión y en los decretos respectivos, que estarán sujetos al control de constitucionalidad, discrecionalidad y legalidad prescritos en el ordenamiento jurídico.”*

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

Esto último fue lo que se ha estado realizando cada vez que se emite un decreto de restricción vehicular y esto implica que existe un absoluto respeto al principio de legalidad con el que se inició este oficio.

Finalmente, pero no menos importante, es de mérito hacer mención a la Ley General de Salud, que en su artículo 1 señala: “*La salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado*”. Esta disposición guarda estrecha relación con el artículo 21 constitucional, consecuentemente fija una prioridad en la tutela de este derecho fundamental, porque su ejercicio permite el disfrute de todos los otros derechos que ordenamiento jurídico tutela.

La Ley General de Salud regula importantes disposiciones en sus artículos 340 y 355 que indican lo siguiente:

*“Las autoridades ... dentro de las atribuciones que les confiere esta ley y su reglamentación y de acuerdo con la competencia y jurisdicción que les asigne el reglamento orgánico del Ministerio podrán dictar resoluciones ordenando medidas de carácter general o particular, según corresponda, para la mejor aplicación y cumplimiento”*

*“Teniendo en vista una efectiva protección de la salud de la población y los individuos, las autoridades de salud competentes podrán decretar por propia autoridad medidas cuya finalidad tiendan a evitar la aparición de peligros y la agravación o difusión del daño, o la continuación o reincidencia en la perpetración de infracciones legales o reglamentarias que atenten contra la salud de las personas.”*

Estas dos regulaciones habilitan la actuación de autoridades del Poder Ejecutivo para adoptar medidas excepcionales tendientes a proteger el bien jurídico tutelado vida, tantas veces mencionado en las fuentes de derecho que se han considerado en este oficio, medidas excepcionales que han permitido mantener la prestación de servicios de salud, sin que se agoten, se interrumpan o se terminen y con la finalidad de preservar la salud de los habitantes del país.

Jurídicamente existen muchos argumentos, fundamentos y normas positivas que no solo habilitan la adopción de medidas excepcionales por parte del Ejecutivo, sino que las convierten en necesarias y en facultades que son en doble vía, porque son prerrogativas de la Administración Pública, pero obligatorias en su adopción, tal como se ha actuado con la restricción vehicular.

Es bajo la normativa vigente y anteriormente desarrollada que los suscritos actuamos, bajo las competencias de nuestros cargos y respetando el principio de legalidad para prevenir, mitigar la propagación y disminuir el daño a la salud pública ocasionados por los efectos del COVID-19.



### **Justificación técnica de la restricción vehicular sanitaria**

La forma más efectiva de disminuir contagios en una enfermedad sumamente transmisible como el COVID-19 por su mecanismo de transmisión (gotitas de saliva en estornudos y tos principalmente, objetos o superficies contaminadas) es la disminución de la movilidad de las personas.

La principal medida para disminuir la movilidad de las personas es disminuyendo los medios para hacerlo, lo cual nos lleva a dos posibilidades:

- a) Imposibilitar la movilidad directa de las personas o libertad de tránsito individual (materia reservada para la Asamblea Legislativa en lo referente a la suspensión de derechos y garantías constitucionales) que han aplicado total o parcialmente y siguen aplicando países como Francia, Italia, Bélgica, Eslovenia, España, Chile, Perú, Ecuador y Panamá, entre otros.
- b) Imposibilitar la movilización de los medios de transporte que se utilizan para este fin, lo cual se ha implementado en nuestro país por medio del marco normativo en la figura de la restricción vehicular sanitaria, según las atribuciones que ostenta el Poder Ejecutivo que fueron ampliamente desarrolladas en la primera parte de nuestra respuesta a su persona.

Vale recalcar que la suspensión de derechos y garantías es mucho más lesiva para las personas, al no posibilitar ni siquiera la movilización en locomoción hacia lugares cercanos como supermercados o farmacias.

Respecto a lo anterior, reviste de vital importancia recordar que la figura de la restricción vehicular sanitaria desde su implementación inicial ha contemplado la excepción de esa restricción para motivos de trabajo (con nota emitida por parte del patrono que valide la excepción) o de situaciones de urgencia o emergencia, por lo cual no se puede argumentar que se ha impulsado el uso de transporte colectivo o no personal con esta medida para los fines contemplados en las excepciones.

Las medidas que permitieron una menor movilización en todo momento y en días u horarios más sensibles para el aumento sustancial de casos, permitieron disminuir las redes de contagios lo que en primera instancia nos hizo ganar tiempo en la lucha contra el virus SARS-CoV-2 (causante del COVID-19), tiempo que ha permitido entre otras cosas, las siguientes:

1. Aumentar la capacidad de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) para atención de pacientes críticos y de cuidado intermedio por COVID-19. Al inicio de la pandemia en Costa Rica (marzo 2020), solo se contaba para pacientes graves por COVID-19 con 21 camas de unidades de cuidados intensivos (camas UCI). El esfuerzo sin precedentes de ir en una escalada sostenida ha sido incuestionable, hasta

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

alcanzar un máximo de 307 camas UCI solo para COVID-19. En esa misma línea, se pasó de 150 camas para pacientes moderados por COVID-19 a 830 actuales.

De no haber aumentado la capacidad en Unidad de Cuidados Intensivos (UCI) con el tiempo que se logró retrasar la transmisión comunitaria (transmisión en prácticamente cualquier espacio de los lugares públicos imposibilitando determinar en la mayoría de los casos el lugar en donde se dio la infección) al tomar medidas conjuntas como la restricción vehicular sanitaria en forma más intensa, tan temprano como mayo, pudo haber colapsado el sistema de internamiento en UCI.

El punto máximo de internamiento en UCI en la presente ola pandémica se alcanzó el 22 de setiembre anterior, con 260 internamientos, para ese momento, representaba cerca de un 84% de capacidad de lo que se contaba para esa fecha. Es necesario hacer hincapié en que en cuando el sistema de atención en UCI colapsa para casos graves por COVID-19, se disminuye sustancialmente o totalmente la capacidad de atención en cuidados intensivos para otras causas de gravedad no COVID-19, por lo que la mortalidad general (por todas las causas) también se incrementa.

2. Elaborar e implementar medidas de educación y concientización por medio de diferentes medios de comunicación y en un trabajo colaborativo del Gobierno de la República con la empresa privada, sector no gubernamental y otros, como pocas veces se ha visto en nuestro país. Se han difundido materiales y programas educativos de forma diversa y constante sobre la importancia de aplicar las medidas y protocolos sanitarios para evitar las infecciones.
3. Establecer la coordinación interinstitucional e intersectorial pertinente entre las cuales, las más importantes han sido el establecimiento de protocolos sanitarios específicos para las diferentes actividades humanas, operativos en campo para verificar condiciones sanitarias y la supervisión en el cumplimiento de esos protocolos en el marco del Modelo de Gestión Compartida “Costa Rica trabaja y se cuida”.
4. Ajustar y/o actualizar la normativa que permita mejorar el desempeño de las coordinaciones y esfuerzos para abordar la Pandemia por COVID-19 y sus repercusiones.
5. Disminuir la carga de UCI por accidentes graves de tránsito, mucho de los cuales se producen a altas horas de la noche o en la madrugada, lo cual baja la presión sobre el sistema de salud y permite disponer más camas UCI para atender pacientes graves por COVID-19, según detalle la Dirección de Vigilancia de la Salud del Ministerio de Salud de Costa Rica.

Sobre lo anterior, este es el detalle:

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud*  
*Despachos de los Sres. Ministros*

- **Morbilidad por Accidentes de tránsito**

De enero a setiembre de 2020 se notificaron 9052 personas víctimas de accidentes de tránsito, observándose una disminución del 43,5%, con respecto al mismo periodo de 2019 que se registraron 16027 casos. De este 43,5% de disminución el 56% corresponde a los últimos 3 meses (julio, agosto y setiembre), (Cuadro 1).

**Cuadro 1**  
**Costa Rica: Casos notificados de víctimas de accidentes de tránsito, según mes**  
(números absolutos)

MES/ AÑO	2019	2020	Diferencia
Enero	2079	2292	213
Febrero	1873	1611	-262
Marzo	2378	1490	-888
Abril	1642	624	-1018
Mayo	808	796	-12
Junio	1822	711	-1111
Julio	1607	470	-1137
Agosto	2126	629	-1497
Setiembre	1692	429	-1263
<b>Total</b>	<b>16027</b>	<b>9052</b>	<b>-6975</b>

Fuente: Dirección de Vigilancia de la Salud, Ministerio de Salud

Con respecto a las atenciones por accidentes de tránsito en el servicio de emergencia de los establecimientos de salud de la CCSS, de enero a julio de 2020 se registraron 15636 atenciones, con una disminución de 28% respecto al mismo periodo del año anterior (Cuadro 2).

**Cuadro 2**  
**Costa Rica: Atenciones en los servicios de emergencias por accidentes de transporte según mes. 2019 - 2020**  
(números absolutos)

MES / AÑO	2019	2020	Diferencia
Enero	3468	3573	105
Febrero	2842	2922	80
Marzo	3804	2627	-1177
Abril	2844	1318	-1526
Mayo	3377	2131	-1246
Junio	2550	1528	-1022
Julio	2877	1537	-1340
<b>Total</b>	<b>21762</b>	<b>15636</b>	<b>-6126</b>

Fuente: Área de Estadística, Caja Costarricense del Seguro Social

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud*  
*Despachos de los Sres. Ministros*

También se observa una disminución del 13% en las hospitalizaciones debidas a accidentes de tránsito, en el periodo de enero a julio de 2020 comparado con el mismo periodo del año anterior (Cuadro 3).

**Cuadro 3**  
**Costa Rica: Egresos hospitalarios debidos a accidentes de tránsito según mes. 2019 - 2020**  
(números absolutos)

MES / AÑO	2019	2020	Diferencia
Enero	235	267	32
Febrero	209	202	-7
Marzo	242	223	-19
Abril	180	112	-68
Mayo	194	158	-36
Junio	160	113	-47
Julio	161	124	-37
<b>Total</b>	<b>1381</b>	<b>1199</b>	<b>-182</b>

Fuente: Área de Estadística, Caja Costarricense del Seguro Social

- **Mortalidad por accidentes de tránsito**

De enero a setiembre de 2020 se registraron 213 muertes en sitio por accidentes de tránsito, con 31% menos que el mismo periodo del año anterior (Cuadro 4).

**Cuadro 4**  
**Costa Rica: Fallecidos en Sitio por Accidentes de tránsito, según mes**  
(números absolutos)

MES / AÑO	2019	2020	Diferencia
Enero	32	28	-4
Febrero	30	31	1
Marzo	52	39	-13
Abril	47	13	-34
Mayo	31	22	-9
Junio	26	19	-7
Julio	23	21	-2
Agosto	24	19	-5
Setiembre	43	21	-22
<b>Total</b>	<b>308</b>	<b>213</b>	<b>-95</b>

Fuente: Consejo de Seguridad Vial, MOPT

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud*  
*Despachos de los Sres. Ministros*

- **Colisiones por Accidentes de tránsito**

También en las colisiones registradas por accidentes de tránsito se registra una disminución del 33% de marzo a julio de 2020 con respecto al mismo período del 2019, (Cuadro 5).

**Cuadro 5**  
**Costa Rica: Colisiones por Accidentes de tránsito, según mes**  
(números absolutos)

MES / AÑO	2019	2020	Diferencia
Enero	6427	6703	276
Febrero	8114	6831	-1283
Marzo	8044	5390	-2654
Abril	6364	2895	-3469
Mayo	7222	3696	-3526
Junio	6625	4145	-2480
Julio	7660	4113	-3547
<b>TOTAL</b>	<b>50456</b>	<b>33773</b>	<b>-16683</b>

Fuente: Consejo de Seguridad Vial, MOPT

Con respecto a las atenciones por accidentes de tránsito en el servicio de emergencia de los establecimientos de salud de la CCSS, de enero a julio de 2020 se registraron 15636 atenciones, con una disminución de 28% respecto al mismo periodo de año anterior.

Recapitulando, el objetivo primordial de la restricción vehicular sanitaria es disminuir la movilidad y consecuentemente las redes de contagios.

También se hace necesario explicar que en horarios en altas horas de la noche y en la madrugada, los mecanismos de supervisión de actividades humanas disminuyen y aumenta exponencialmente el riesgo de fiestas y similares, con los desplazamientos subsecuentes que conllevan infecciones que se generan en todo el país. Además, se ha observado históricamente un aumento de accidentes de tránsito graves que requieren de camas en los servicios de salud, críticas y escizas en este momento de pandemia por el comportamiento epidemiológico que experimentamos reportado diariamente en los medios de comunicación.

Estudios realizados en otros países han mostrado que la restricción de movilidad de personas ha tenido un impacto positivo en la disminución de casos de COVID-19. A continuación, citamos algunos de especial relevancia:

- a) Badr, H. S., Du, H., Marshall, M., Dong, E., Squire, M. M., & Gardner, L. M. (2020). Association between mobility patterns and COVID-19 transmission in the USA: a mathematical modelling study. *The Lancet Infectious Diseases*, advance online publication. doi:10.1016/S1473-3099(20)30553-3: Estudio de datos de celulares para identificar patrones de movimiento y deducir un índice de distanciamiento social. Dicho índice lo correlacionan con el número de casos de Covid-19 y encuentran que existe una fuerte correlación. El estudio soporta el rol del distanciamiento social como una forma efectiva de mitigar la transmisión del virus.

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

- b) Carteni, A., Di Francesco, L., & Martino, M. (2020). How mobility habits influenced the spread of the COVID-19 pandemic: Results from the Italian case study. *Science of The Total Environment*, 741, 140489. doi: 10.1016/j.scitotenv.2020.140489: En este trabajo se estudia el efecto de la movilidad, la temperatura y factores socio económicos en la propagación del virus mediante modelos de regresión lineal. Los resultados muestran que los hábitos de movilidad son los que mejor explican el número de infecciones por COVID-19. La investigación revela que el número de casos reportado en un día particular está directamente relacionado con los hábitos de movilidad 21 días antes, lo cual está relacionado con los periodos de incubación y los retrasos en el reporte del caso. Algunas fuentes de información utilizadas para el estudio:
- Casos positivos por Covid-19 reportados diariamente del 21 de febrero al 5 de mayo.
  - Censo nacional italiano.
  - Los ritmos de movilidad italiana estimados por ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per I Traspor0) para el año 2020.
  - El observatorio de movilidad COVID-19 del Ministerio de Transporte italiano (2020), que recopila alrededor de 1200 datos de sensores automáticos de recuento de tráfico de automóviles desde enero 2020(pre-COVID-19) hasta mayo de 2020.
- c) Kraemer, M. U., Yang, C. H., Gutierrez, B., Wu, C. H., Klein, B., Pigott, D. M., & Brownstein, J. S. (2020). The effect of human mobility and control measures on the COVID-19 epidemic in China. *Science*, 368(6490), 493-497. doi: 10.1126/science.abb4218: En esta investigación se utilizan datos de movilidad de Wuhan y datos de casos detallados incluyendo histórico de viajes para elucidar el rol de la importación de casos en la transmisión en ciudades a través de China. Se muestra la utilidad de las restricciones de viaje y su respectivo impacto.
- d) Nouvellet, P., Bhatia, S., Cori, A., Ainslie, K., Baguelin, M., Bhatt, S., & Coupland, H. Report 26: Reduction in mobility and COVID-19 transmission, Imperial College London, 1-94. doi: 10.25561/79643: En respuesta a la pandemia por COVID-19, los países han impuesto restricciones en la movilidad de personas a través de diferentes intervenciones de distanciamiento. Los datos de movilidad son una medida importante del distanciamiento social. En este estudio se analiza la relación entre movilidad y los niveles de transmisión del virus, para ello se usan datos de movilidad de google y Apple. Para ambas fuentes de información, la relación entre movilidad y transmisión fue consistente.

Estos estudios muestran que la disminución en la movilidad de personas tiene un efecto en la disminución de la transmisión del virus y que pueden existir diversas medidas que lleven

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud  
Despachos de los Sres. Ministros*

a lograr dicho objetivo. Algunas de éstas y que han sido implementadas en otros países son: restricción de vuelos, restricción vehicular, periodos de cuarentena, entre otras.

Es por ello que la restricción vehicular ha sido una herramienta para la disminuir la movilidad y se constituye en un instrumento fundamental para minimizar la propagación del virus, por lo que desde el inicio de la emergencia sanitaria fue esencial aplicarla de manera rigurosa y se ha ajustado gradualmente según la capacidad de atención del sistema hospitalario, anteriormente explicado.

### **Sobre las restricciones de vehículos particulares y unidades de transporte**

La disminución de las opciones de movilización no estrictamente necesarias, disminuye los riesgos de contagio en la población. Desde su concepción la restricción vehicular ha contemplado excepciones para actividades tales como:

- a) Vehículos de transportes de carga o mercancías.
- b) Vehículos particulares de personas trabajadores del sector público o privado.
- c) Transporte público (transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades (autobús, buseta, microbús, taxi, servicio especial estable de taxi), el servicio especial de trabajadores, turismo y estudiantes, que cuenten con placa de servicio público, así como taxi de carga autorizado por el Consejo de Transporte Público que cuente con el respectivo permiso al día.
- d) Servicios esenciales tales como abastecimiento de combustibles, atención de emergencias, entre otros.
- e) Vehículos particulares en razón de emergencia.
- f) Vehículos cuerpos de emergencia, cuerpos policiales y asistencia de servicios públicos.

Cabe mencionar que dichas excepciones se han adaptado al estado epidemiológico y se aplican con independencia del horario de restricción vehicular, en aras de asegurar la continuidad y movilizaciones laborales de trabajadores, sectores productivos y servicios esenciales o de emergencia. Es por ello que, cualquier persona que requiera movilizarse para actividades laborales se encuentra cobijada por las excepciones a la restricción vehicular y pueden transitar con la nota patronal, con independencia del día y hora de la restricción, como ya lo hemos dicho líneas atrás.

Asimismo, se ha contemplado excepciones específicas como parte del proceso de reapertura controlada, tales como la excepción de traslado a hoteles, cabinas o establecimientos de alojamiento, vehículos “rent-a-car” y traslado al Aeropuerto Juan Santamaría.

Respecto al uso de transporte público, se ha definido un protocolo de acatamiento obligatorio que busca mitigar la propagación del COVID-19 que incluye medidas para la población usuaria de servicios de transporte público, empresas de transporte público, terminales de pasajeros y vehículos de transporte, con estrictas medidas de limpieza y desinfección, así como uso obligatorio de mascarilla en las unidades y paradas de autobuses.

*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud*  
*Despachos de los Sres. Ministros*

**Alternativas de ampliación de horario**

De manera constante el Poder Ejecutivo realiza análisis y valoraciones respecto a la aplicación de las medidas sanitarias y su efectividad **según el estado epidemiológico vigente y la capacidad de respuesta del sistema hospitalario**, en aras de determinar la aplicación de protocolos y acciones que permitan disminuir los riesgos de contagio.

En específico sobre la restricción vehicular, se han realizado ajustes de manera gradual a la luz del contexto vigente. Recientemente, mediante el Decreto Ejecutivo No. 42666-MOPT-S del 16 de octubre de 2020, se determinó la necesidad de modificar la medida de restricción vehicular en el caso de sábados y domingos, a efectos de aumentar en una hora más la franja horaria correspondiente a la restricción vehicular nocturna y suprimir la restricción en la circulación por placa para dichos días en la modalidad diurna.

En razón de lo anterior, la medida vigente de restricción vehicular consiste en:

Día	No circula	Horario
Lunes	1 y 2	5:00 am a 10:00pm
Martes	3 y 4	5:00 am a 10:00pm
Miércoles	5 y 6	5:00 am a 10:00pm
Jueves	7 y 8	5:00 am a 10:00pm
Viernes	9 y 0	5:00 am a 10:00pm
Sábado y Domingo	<b><u>Todas las placas pueden circular</u></b>	5:00 am a 09:00pm

Considerando los elementos señalados, ante la situación epidemiológica actual en Costa Rica y el mundo por el COVID-19 y la capacidad instalada del sistema hospitalario en el territorio nacional, el Poder Ejecutivo está llamado a mantener los esfuerzos y fortalecer, con apego a la normativa vigente, las medidas de prevención por el riesgo en el avance de dicho brote.



*El Ministro de Obras Públicas y Transportes y El Ministro de Salud*  
*Despachos de los Sres. Ministros*

Siendo así, ante la efectividad de la restricción vehicular sanitaria como parte de las acciones para contener la propagación del virus, que reiteramos la importancia estratégica y la justificación de dicha medida.

Saludos cordiales,

Dr. Daniel Salas Peraza  
**MINISTRO DE SALUD**

Ing. Rodolfo Méndez Mata  
**MINISTRO MOPT**