



GESTIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA EN 4 MUNICIPALIDADES Y SU ARTICULACIÓN CON LA RECTORÍA A CARGO DEL MOPT

Dirigido a las Municipalidades de Curridabat,
Desamparados, Montes de Oca, San José y al
Ministerio de Obras Públicas y Transporte

Auditoría de Carácter Especial
DFOE-LOC-IAD-00006-2026
17 de setiembre de 2026



¿Qué auditamos?

Los procesos de planificación estratégica, de regulación y de gestión de proyectos en materia de movilidad activa (peatones y ciclistas) en las municipalidades de Curridabat, Desamparados, Montes de Oca y San José, así como la coordinación interinstitucional entre estos gobiernos locales y el MOPT. Lo anterior, para el período entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2025.

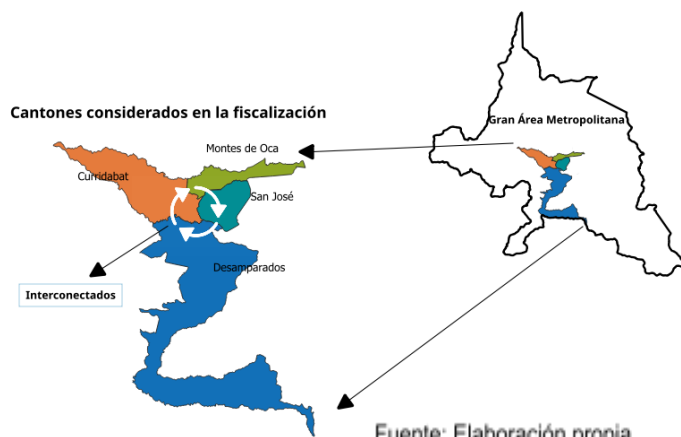
¿Por qué es importante?

Históricamente, Costa Rica ha priorizado un modelo de movilidad centrado en el vehículo motorizado, relegando a un segundo plano, el desarrollo de alternativas de transporte sostenible y de redes seguras, accesibles y continuas para la movilidad activa.

La movilidad activa coloca a las personas en el centro de la planificación urbana y prioriza los desplazamientos a pie y en bicicleta. Su desarrollo no se limita a la construcción aislada de aceras o ciclovías, sino que requiere redes conectadas, accesibles e integradas con el transporte público. Además, es un elemento clave para revitalizar los centros urbanos, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y promover la salud. Las deficiencias de accesibilidad, iluminación y medidas de seguridad, incrementan los riesgos de accidentes e inseguridad ciudadana, afectando en mayor medida a poblaciones vulnerables como niños, adultos mayores, personas con discapacidad o de bajos recursos.

¿Qué concluimos?

La gestión de la movilidad activa a cargo del MOPT y las 4 municipalidades fiscalizadas presenta un incumplimiento generalizado de aspectos significativos del marco normativo y técnico aplicable, evidenciado en una planificación estratégica con debilidades, un marco regulatorio y técnico insuficiente para orientar de manera estandarizada el desarrollo y fiscalización de la infraestructura peatonal y ciclística, y finalmente, una gestión de los proyectos que no se realiza bajo un enfoque integral de ciclo de vida y una débil articulación interinstitucional.



Resultados

Carencia de un plan nacional y planes locales que impulsen un nuevo paradigma de movilidad activa. A nivel nacional, el MOPT no ha oficializado el Plan Nacional de Movilidad Activa; mientras que en el ámbito local, se carece del Plan de Movilidad Activa cantonal. En otras palabras, el MOPT y las cuatro municipalidades no han logrado consolidar el cambio de paradigma del modelo tradicional enfocado en el vehículo, hacia un enfoque orientado a las necesidades de movilidad de las personas usuarias.

Limitaciones en el diagnóstico, priorización e inventarios de la infraestructura peatonal y ciclística: tres de las cuatro municipalidades fiscalizadas no elaboran diagnósticos ni encuestas sobre movilidad peatonal y ciclística. Asimismo, ninguna de las cuatro municipalidades disponen de un portafolio de proyectos. Además, se determinó que el levantamiento de información sobre los activos de infraestructura peatonal y ciclística presenta limitaciones, y solo la Municipalidad de Curridabat incorpora la priorización de corredores peatonales para todo el cantón.

Rezago normativo por parte del MOPT y vacíos técnicos en la gestión de la movilidad activa de los gobiernos locales: El MOPT no ha asegurado la revisión, actualización y emisión oportuna de los instrumentos técnicos para orientar a los gobiernos locales en materia de movilidad activa. Respecto de los gobiernos locales, la Municipalidad de Montes de Oca carece de reglamentación sobre movilidad activa, mientras que las otras tres municipalidades excluyen la movilidad ciclística de sus normas; además, las cuatro municipalidades carecen de estándares técnicos uniformes para evaluar la infraestructura peatonal entregada por desarrolladores inmobiliarios.

Debilidades relacionadas con la viabilidad y evaluación, el mantenimiento y la coordinación de proyectos de movilidad activa: Las municipalidades carecen de instrumentos metodológicos para determinar la viabilidad de los proyectos, evaluar sus resultados; y tres de las cuatro no disponen de mecanismos permanentes de coordinación con el MOPT. Además, dos municipalidades no han previsto ni ejecutado recursos para el mantenimiento de la infraestructura ciclística que conecta a los cantones.

Datos clave

Más de 3 años han transcurrido

sin contar con el Plan Nacional de Movilidad Activa del MOPT ni los planes de movilidad activa de las 4 municipalidades.



Solo 1 de las 4 municipalidades

cuenta con un instrumento oficializado para priorizar las intervenciones de movilidad activa en corredores peatonales en todo el cantón.

Solo 1 de las 4 municipalidades

posee mecanismos de coordinación activos con el MOPT, a efectos de desarrollar proyectos de movilidad activa interinstitucionales.



Ciclovías con 5 años sin mantenimiento

2 municipalidades no han destinado recursos para el mantenimiento preventivo y correctivo de sus ciclovías.

¿Qué es la movilidad activa?

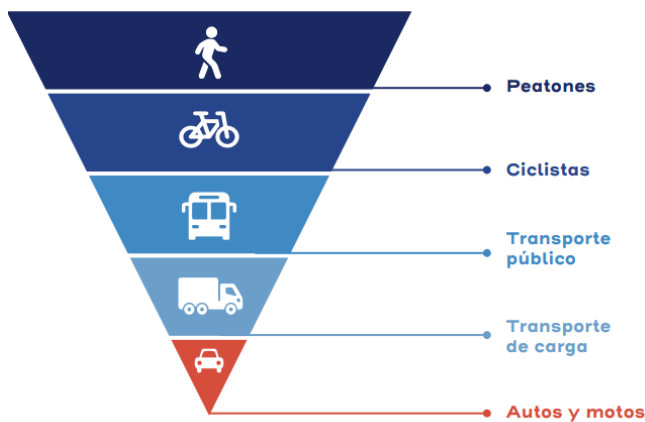
Consiste en el uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse de un lugar a otro, adicionales a la movilidad peatonal, tales como patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines, entre otros.

¿Cuál es el Marco jurídico?

En los años 2019 y 2021 se publicaron, respectivamente, la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista (n.º 9660) y la Ley de Movilidad Peatonal (n.º 9976). Estas normas impulsan un cambio de paradigma, al pasar de un modelo centrado en los vehículos automotores a uno que prioriza a las personas según su nivel de vulnerabilidad. Para ello, promueven los medios de transporte no motorizados, una movilidad inclusiva que considere las distintas necesidades de la población y el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación.

La pirámide de la movilidad establece un orden de prioridad para la planificación y distribución del espacio público, colocando primero a las personas que se desplazan caminando y en bicicleta, por ser quienes enfrentan mayor vulnerabilidad frente al tránsito motorizado.

Pirámide de la Movilidad



Fuente: Ley n.º 9976 (2021), Ley n.º 9660 (2019) y ITDP (2011)

Ejemplos de intervenciones de movilidad activa



Fuente: Fotografía Granadilla-Freses, Municipalidad de Curridabat

¿Cuál es el rol de los actores?

MOPT: ejerce la rectoría nacional, formula políticas, planes y lineamientos técnicos, y coordina la integración de la movilidad activa con la red vial nacional y el transporte público.

MUNICIPALIDADES: priorizan, planifican, regulan y ejecutan corredores peatonales y redes ciclistas en la red vial cantonal. También deben formular proyectos conectados entre sí y coordinarlos con el MOPT cuando involucren rutas nacionales o de travesía. Además, de asignar financiamiento para conservar la infraestructura peatonal y ciclista.

¿Cuáles son los beneficios de la Movilidad Activa?





La gestión de la movilidad activa a cargo del MOPT y de las municipalidades de Curridabat, Desamparados, Montes de Oca y San José **presenta un incumplimiento generalizado de aspectos significativos del marco normativo y técnico aplicable**. La naturaleza y amplitud de las deficiencias identificadas comprometen la capacidad del modelo institucional para transformar los mandatos legales en políticas, regulaciones e intervenciones que prioricen de manera efectiva a los peatones y ciclistas.

La planificación estratégica de la movilidad activa presenta un desarrollo insuficiente y fragmentado, dada la falta de oficialización del Plan Nacional de Movilidad Activa y de una hoja de ruta para su implementación, lo cual limita el liderazgo del MOPT y la orientación estratégica de los gobiernos locales. A nivel cantonal, la ausencia de planes locales de movilidad activa, diagnósticos de movilidad, portafolios de proyectos y mecanismos para priorizar las intervenciones, impide fundamentar las decisiones para atender las necesidades reales de la población.

El marco regulatorio y técnico disponible limita orientar de manera estandarizada el diseño, la ejecución y la fiscalización de la infraestructura de movilidad activa. El atraso en la emisión y actualización de reglamentos, manuales y guías por parte del MOPT, en temas trascendentales como la Seguridad Vial y el transporte intermodal para ciclistas, junto con los vacíos normativos y técnicos existentes en las municipalidades, genera incertidumbre y márgenes de discrecionalidad en la revisión y la recepción de infraestructura peatonal entregada por desarrolladores inmobiliarios. En consecuencia, se limita la posibilidad de garantizar que la infraestructura peatonal y ciclística cumpla de manera homogénea con criterios de accesibilidad universal, iluminación, conectividad, seguridad vial e intermodalidad, especialmente en beneficio de las personas usuarias más vulnerables.

Si bien las municipalidades auditadas han venido ejecutando recursos en proyectos de movilidad peatonal en beneficio de sus comunidades, se determinó que la gestión de los proyectos de movilidad activa no se realiza bajo un enfoque integral de ciclo de vida. Las municipalidades no disponen de metodologías para determinar la viabilidad de las iniciativas, lo cual incrementa el riesgo de no seleccionar la solución más idónea y limita la medición de los beneficios obtenidos. Además, la débil articulación interinstitucional impacta la funcionalidad, seguridad y conectividad en las intervenciones. Adicionalmente, la falta de previsión de los recursos para el mantenimiento de la red ciclística compromete su funcionalidad y sostenibilidad.

Carencia de un plan nacional y planes locales que impulsen un nuevo paradigma de movilidad activa

¿Qué encontramos?

- 1.1. Pese a que han transcurrido más de 3 años desde la entrada en vigencia de su mandato legal, el MOPT aún no ha oficializado el Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA)¹, instrumento previsto para establecer el marco nacional de referencia en esta materia, mediante una visión común, líneas de acción prioritarias y ejes de intervención, que a su vez oriente la actuación de las municipalidades acorde con las condiciones y particularidades de cada contexto territorial.
- 1.2. En el ámbito local, se identificaron brechas en la visión estratégica establecida por las cuatro municipalidades fiscalizadas en materia de movilidad activa. En primera instancia, se constató que todas carecen de un Plan de Movilidad Activa Cantonal que articule la movilidad peatonal y ciclística, derivado de un diagnóstico de la realidad cantonal. Además, durante el periodo 2023-2025, las municipalidades de Curridabat, Montes de Oca y San José registraron un cumplimiento parcial de las metas proyectadas en materia de movilidad activa en sus planes estratégicos institucionales, mientras que la Municipalidad de Desamparados no definió ni reportó metas para dicho periodo, sus metas en esa materia proyectan su cumplimiento hasta el 2027.
- 1.3. En otras palabras, el MOPT en su rol de ente rector y las cuatro municipalidades fiscalizadas, aún no han logrado consolidar el cambio de paradigma requerido para reorientar el modelo tradicional enfocado predominantemente en el vehículo motorizado y el flujo vehicular, hacia un enfoque orientado en las necesidades de las personas usuarias, en el que la movilidad activa constituya un componente integral de la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 1.4. La movilidad activa de peatones y ciclistas aún no ha logrado consolidarse como un eje prioritario dentro de las políticas estratégicas del MOPT, en su rol de rector, ni de los gobiernos locales evaluados, lo que ha postergado la elaboración e implementación de los planes de movilidad activa a escala nacional y cantonal. La falta de avance en la transformación institucional hacia un modelo centrado en las personas usuarias ha impedido que la movilidad activa se consolide como un eje transversal en la gestión local y ha incidido directamente en que las municipalidades evaluadas omitan la formalización de competencias y el liderazgo para la elaboración² de los planes de movilidad activa cantonales en coordinación interna con dependencias clave como la Unidad de Gestión Vial Municipal, Desarrollo Urbano, Planificación Institucional u otras. Aunado a ello y pese a la autonomía que tienen las municipalidades, ninguno de los gobiernos locales estudiados ha definido los componentes que deben constituir dichos planes.
- 1.5. Por su parte, el MOPT no dispone de una hoja de ruta formal para la implementación del PNMA ni se han definido la estructura de gobernanza, los mecanismos de coordinación con otras instituciones, municipalidades, la rendición de cuentas o la participación ciudadana. Al respecto, se indicó que estos elementos serían establecidos después de aprobar el Plan y su respectivo decreto ejecutivo, a pesar de que varias de sus acciones responden a obligaciones establecidas

¹ La SPS del MOPT indicó que ya se cuenta con un proyecto de Decreto Ejecutivo para el PNMA, el cual está en proceso de subsanar observaciones de Leyes y Decretos para su posterior reenvío.

² En el Plan de Desarrollo Municipal 2020-2024 de la Municipalidad de San José se constató que se propuso como objetivo la elaboración del Plan de Movilidad Activa, no obstante en la auditoría efectuada se reportó 0% de avance.

Carencia de un plan nacional y planes locales que impulsen un nuevo paradigma de movilidad activa

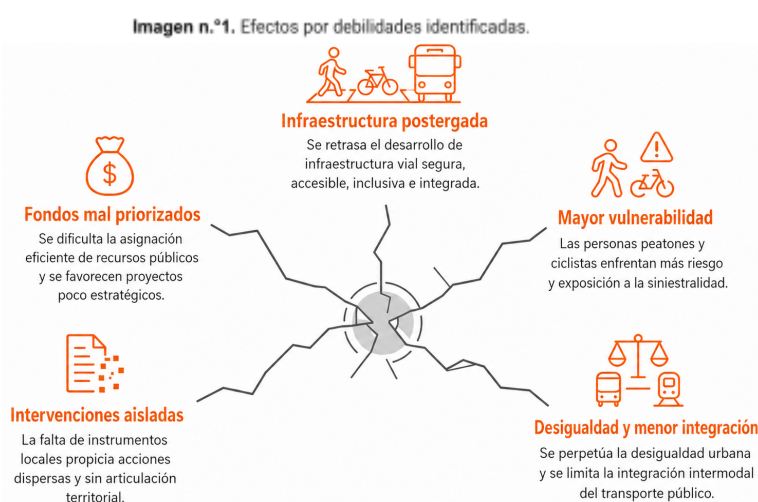
en las leyes n.° 9976 y n.° 9660. A ello se suma que el MOPT carece de una unidad técnica especializada y con responsabilidad concreta en movilidad activa, por lo que el seguimiento de esta materia recae de forma general en la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS), con apoyo de la Unidad de Movilidad Activa del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 1.6.** El MOPT, en su rol de ente rector, debe liderar de manera sistemática y progresiva la transformación hacia un modelo de movilidad sostenible, seguro e inclusive que priorice la movilidad activa y promueva la intermodalidad entre distintos modos de transporte, con una visión a corto, mediano y largo plazo, y con ello, coadyuvar al sector municipal en transformaciones que impacten la movilidad de sus cantones. Como parte de ello, resulta fundamental la oficialización, implementación y seguimiento del Plan Nacional de Movilidad Activa y la articulación con los gobiernos locales para garantizar su vinculación con los planes locales.
- 1.7.** Por su parte, los gobiernos locales deben construir una visión de futuro para la movilidad activa en sus cantones y reflejarla, en primera instancia, en sus instrumentos de planificación estratégica y en el plan de movilidad activa cantonal, de manera que orienten sus decisiones y actuaciones conforme con la priorización de modos que plantea la pirámide de la movilidad. Estas acciones deben dirigirse a promover intervenciones de movilidad activa seguras, accesibles, inclusivas y articuladas con el transporte público, de manera que contribuyan efectivamente a mejorar las condiciones de movilidad de las personas en el territorio.

¿Qué pasa si no se corrige?

- 1.8.** Se sigue perpetuando un modelo “carrocentrista”³, que limita la priorización y atención de las necesidades de desplazamiento de las personas peatonas y ciclistas, esta situación provoca una deficiente asignación y priorización de fondos públicos en proyectos estratégicos de movilidad activa, y promueve la ejecución de intervenciones aisladas.
- 1.9.** Con ello, se posterga el desarrollo de infraestructura vial segura, accesible, inclusiva e integrada, incrementando la vulnerabilidad y el riesgo de siniestralidad de los usuarios más expuestos en zonas urbanas y rurales. Este escenario perpetúa la desigualdad urbana y limita la integración intermodal del transporte público, impactando negativamente la calidad de vida de la población al desaprovechar la oportunidad de transformar los cantones en espacios equitativos e inclusivos.



Fuente: Elaboración propia con información obtenida de la auditoría.

³ “Carrocentrismo” es el régimen estratégico de privilegios para el usuario del automóvil, resultado de una inequidad físico-espacial, normativa y sociocultural que prioriza el uso del automóvil privado como principal medio de transporte. (Friedrich-Ebert-Stiftung. Representación en Costa Rica, 2023)

Limitaciones en el diagnóstico, priorización e inventarios de la infraestructura peatonal y ciclística

¿Qué encontramos?

2.1. La gestión municipal en materia de movilidad activa revela deficiencias en el diagnóstico y el manejo de información sobre la red peatonal y ciclista. Al respecto, en tres de las cuatro municipalidades fiscalizadas (Curridabat, Montes de Oca y San José) no se elaboran diagnósticos ni encuestas sobre caminabilidad o uso de la bicicleta como insumo para la planificación y ejecución de sus intervenciones de movilidad activa. Asimismo, ninguna de las cuatro municipalidades dispone de un portafolio institucional de proyectos⁴, pese a la importancia que tiene para la implementación de la planificación estratégica institucional, así como para respaldar la toma de decisiones, administrar los recursos públicos de manera eficiente y eficaz, contribuir al cumplimiento de objetivos y metas estratégicos institucionales, incidir en el exitoso desarrollo de su ciudad y mejora de la calidad de vida de las personas.

2.2. En cuanto a los instrumentos utilizados para priorizar las intervenciones de movilidad activa, la Municipalidad de Curridabat incorpora la priorización de corredores peatonales en su Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo (PVQCD). Por su parte, la Municipalidad de Desamparados emplea el *Plan de Acción: Desamparados Movilidad y Salud*, aunque este instrumento no se encuentra oficializado y aplica solo para el distrito central del cantón. En contraste, las municipalidades de Montes de Oca y San José no disponen de mecanismos para priorizar la infraestructura peatonal. Asimismo, ninguno de los cuatro gobiernos locales cuenta con herramientas para priorizar ciclovías, nodos de integración intermodal o institucionales, ni medidas de pacificación del tránsito.

2.3. La información sobre la infraestructura de movilidad peatonal y ciclística presenta limitaciones de georreferenciación en los cantones auditados. Únicamente la Municipalidad de Curridabat posee un levantamiento georreferenciado de la totalidad de sus aceras, pasos peatonales y reductores de velocidad; por su parte, la municipalidad de San José carecen de un inventario lineal o poligonal acorde con la naturaleza continua de la red peatonal, dado que solo cuentan con puntos georreferenciados en aceras de algunos distritos, omitiendo en algunos casos información sobre el estado físico de la infraestructura, la presencia de losetas podotáctiles y rampas de accesibilidad, entre otros. En el caso de la Municipalidad de Desamparados, si bien el inventario georreferenciado de la red vial cantonal incorpora información relativa a las aceras en los márgenes derecho e izquierdo de cada tramo vial incluyendo su ancho, la categoría de pendiente («plana», «pendiente media» o «pendiente elevada mayor a 5,7%») y el estado en cuatro categorías («no hay», «se encuentra en buenas condiciones», «irregularidades que permiten tránsito fluido» e «irregularidades o gradas que dificultan el tránsito») —, se presentan limitaciones al omitir detalles sobre la presencia de losetas podotáctiles, rampas de accesibilidad y otros elementos. En contraste, la municipalidad de Montes de Oca, no posee inventarios de la infraestructura peatonal en sus instrumentos de gestión.

Imágenes n.º 2 y 3. Circuito de Caminabilidad, especialmente para personas adultas mayores y personas con discapacidad



Fuente: Fotografía remitida por la Municipalidad de Curridabat

⁴ La Municipalidad de San José mostró un grado inicial con la aplicación del Modelo de Madurez en el Control del Portafolio y Preinversión en el eje del portafolio. Informe n.º [DFOE-SOS-SGP-00001-2024](#).

Limitaciones en el diagnóstico, priorización e inventarios de la infraestructura peatonal y ciclística

- 2.4.** Por último, en materia de infraestructura ciclística, la Municipalidad de Curridabat no dispone de registros; la Municipalidad de Montes de Oca cuenta únicamente con información descriptiva no georreferenciada; la Municipalidad de San José posee un levantamiento parcial georreferenciado de sus ciclovías, y la Municipalidad de Desamparados no tiene ciclovías en su territorio⁵.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 2.5.** La gestión de la movilidad activa de los gobiernos locales se ha abordado de forma desarticulada, ya que las unidades relacionadas con la Gestión Vial, el Desarrollo Urbano y la Planificación Institucional, todavía no han logrado contar de forma robusta, con aquellos insumos mínimos de diagnóstico, inventariado y priorización, que sirvan como hoja de ruta para una toma de decisiones sustentada en datos y criterios técnicos. Al respecto, la generación y actualización de datos sobre movilidad activa no se ha establecido como una práctica periódica en las unidades citadas. A esto se le suma, el hecho de que las municipalidades no han efectuado los esfuerzos necesarios para adoptar las buenas prácticas en materia de gestión de portafolio de proyectos.

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

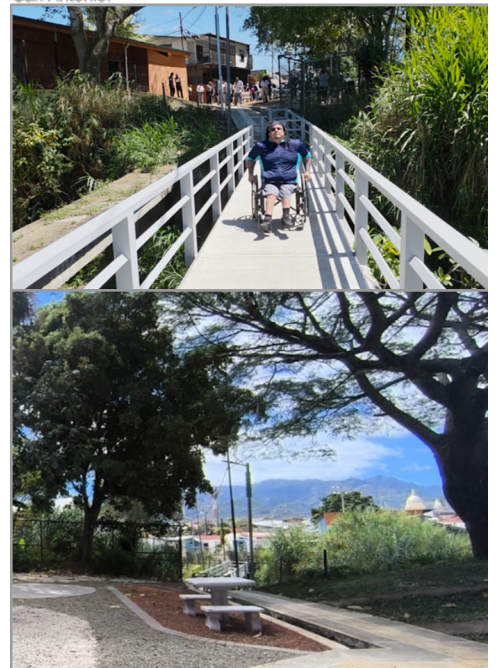
- 2.6.** Las intervenciones de movilidad activa deben sustentarse en una adecuada planificación y en una priorización estructurada mediante un portafolio de proyectos. Asimismo, la toma de decisiones debe fundamentarse en datos e información que faciliten diagnósticos rigurosos y promueva la participación ciudadana. En otras palabras, la administración de la red vial cantonal y de los espacios para la movilidad no motorizada (peatones y ciclistas) debe realizarse bajo principios de planificación técnica, pirámide invertida de movilidad, accesibilidad y movilidad inclusiva.

¿Qué pasa si no se corrige?

- 2.7.** De mantenerse la ausencia del portafolio de proyectos, el uso de herramientas no oficializadas y los vacíos en la información georreferenciada, las inversiones municipales en movilidad activa continuarán ejecutándose de manera discrecional y sin sustento en datos e información actualizada. Esta situación incrementa el riesgo de destinar recursos públicos a obras de bajo impacto, dificulta el control y fiscalización de las intervenciones de movilidad activa, y podría generar limitaciones en el derecho a la movilidad segura, inclusiva y accesible.

- 2.8.** Asimismo, sin información sobre los patrones, recorridos y motivos de desplazamiento de los peatones y ciclistas, las intervenciones pueden responder a percepciones o presiones coyunturales en lugar de las necesidades reales de la población. Aunado a ello, la ausencia de información desagregada puede invisibilizar las necesidades de grupos vulnerables (personas con discapacidad, niños, adultos mayores, mujeres y personas de bajos ingresos) y generar infraestructura desconectada o que no responde a los patrones reales de movilidad.

Imágenes n.º 4 y 5. Corredor peatonal interdistrital, Gravilias-San Antonio.



Fuente: Fotografías remitidas por la Municipalidad de Desamparados

⁵ Según informó por la Municipalidad de Desamparados durante la presentación de resultados de la auditoría, el MOPT avaló el Plan de Mejora Vial elaborado por la empresa INTRACA, el cual incluye una propuesta de ciclovía intercantonal para conectar Desamparados, Curridabat, La Unión y San José.

Rezago normativo por parte del MOPT y vacíos técnicos en la gestión de la movilidad activa de los gobiernos locales

¿Qué encontramos?

- 3.1.** El MOPT presenta un rezago en la actualización y emisión de instrumentos técnicos necesarios para orientar a los gobiernos locales en movilidad activa. Al respecto, no se ha elaborado ni oficializado el Reglamento para facilitar el desplazamiento intermodal de personas ciclistas, pese a que el plazo reglamentario venció hace más de 6 años⁶. Por otra parte, la propuesta del Manual de Movilidad y Seguridad Vial del MOPT, —el cual incorporará las disposiciones técnicas para la planificación y diseño de infraestructura orientada a la movilidad activa, incluyendo criterios de calles completas, infraestructura peatonal y ciclista, velocidades seguras y medidas de pacificación del tránsito—, se mantiene pendiente de conclusión, aprobación y divulgación. De acuerdo con lo manifestado por ese Ministerio⁷, este instrumento permanece en revisión de las disposiciones aplicables a puentes ciclistas y puentes de uso compartido ciclista-peatón.
- 3.2.** Además, la Unidad de Movilidad del COSEVI dispone de un borrador finalizado de la Guía Técnica para la Implementación de Proyectos de Movilidad Activa; sin embargo, dicho documento se encuentra en etapa de revisión y ajustes, por lo que no ha sido oficializado⁸.
- 3.3.** Particularmente, la Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística, emitida en 2019, no ha sido sometida a actualización. La Administración señaló que no identificó necesidades de modificación durante su aplicación práctica y que, por esa razón, no estimó necesario efectuar un análisis formal ni una consulta general. Sin embargo, no se acreditó ningún proceso formal de evaluación, consulta pública y análisis técnico que justifique su no actualización.
- 3.4.** Ahora bien, con respecto a la gestión reglamentaria y la fiscalización técnica de la movilidad activa por parte de las Municipalidades de Curridabat, Desamparados, Montes de Oca y San José, se determinó que si bien se cuenta con normativa interna y procedimientos de control, estos presentan vacíos en cuanto a la regulación de la movilidad ciclística o peatonal y las especificaciones técnicas para recibir la infraestructura peatonal externa construida por desarrolladores inmobiliarios, tal como se detalla a continuación:

Imagen n.º6. Ciclovía, Municipalidad San José



Fuente: Fotografía tomada por CGR

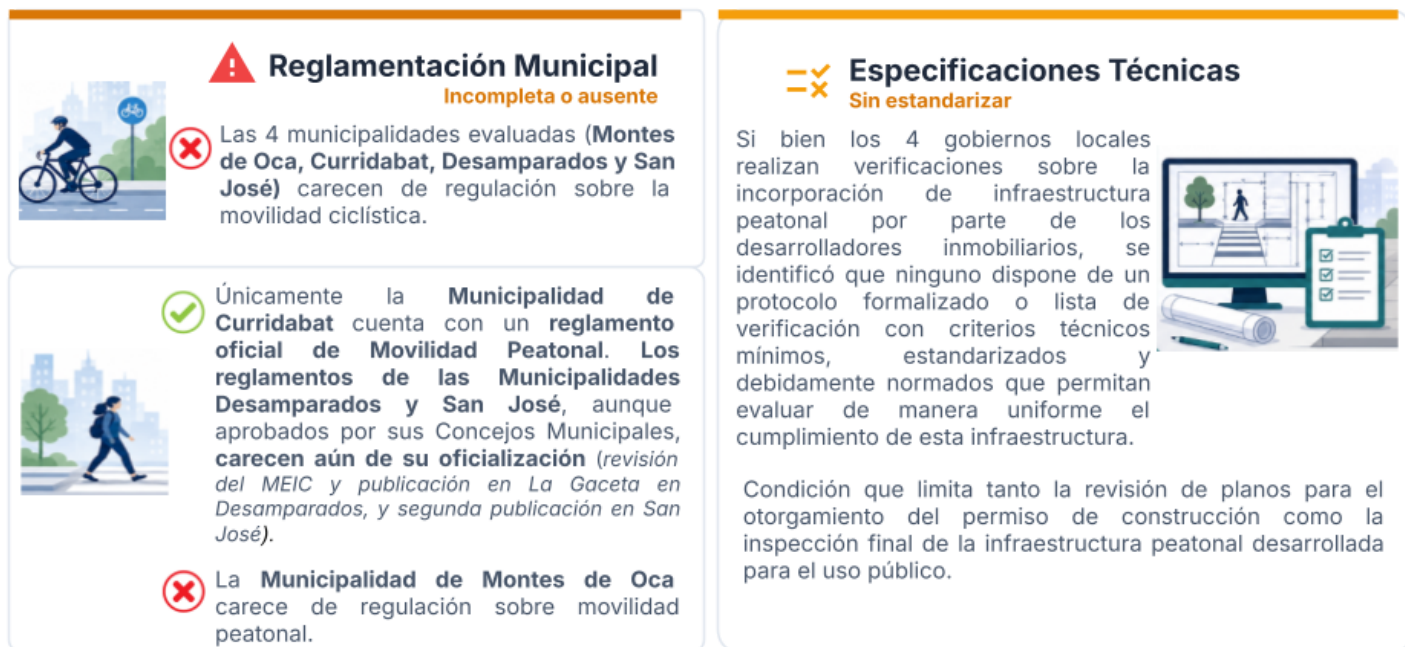
⁶ En julio de 2020, vencieron los 6 meses para establecer la mesa de trabajo que permitiera generar una propuesta de Reglamento.

⁷ Oficio CARTA-MOPT-SPS-2026-570 de fecha 30 de junio de 2026, emitido por la Secretaría de Planificación Sectorial.

⁸ Oficio CSV-DP-0419-2026 del 16 de junio de 2026, emitido por el Proceso de Gestión de la Seguridad Vial y la Movilidad Activa.

Rezago normativo por parte del MOPT y vacíos técnicos en la gestión de la movilidad activa de los gobiernos locales

Imagen n.º 7
Debilidades en la reglamentación y revisión técnica de la movilidad activa



Fuente: Elaboración propia con información obtenida en la auditoría.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 3.5.** La situación obedece a debilidades en el liderazgo del MOPT para conducir, articular y dar seguimiento a la implementación de las leyes de movilidad activa y a la adecuación del marco normativo técnico que las respalda, pues el Ministerio no ha promovido una revisión sistemática de la normativa ni ha establecido una ruta integral con prioridades, responsables, plazos, mecanismos de coordinación y rendición de cuentas que permita traducir las obligaciones legales en normas, guías y manuales de aplicación efectiva. La propia administración señaló⁹ la necesidad de una revisión integral y sistemática de la normativa técnica vial vigente para determinar cuáles disposiciones deben modificarse, complementarse o sustituirse, a fin de incorporar la jerarquía de movilidad, la accesibilidad universal, la pacificación vial y la protección de las personas usuarias más vulnerables en los marcos normativos vigentes.
- 3.6.** En el ámbito local, las deficiencias identificadas obedecen al hecho de que la revisión de planos y la inspección de obras se han sustentado principalmente en procedimientos generales, sin que las exigencias normativas institucionales se hayan traducido de forma integral en reglamentos, lineamientos de diseño, especificaciones técnicas o listas de verificación formalmente aprobadas y de cumplimiento obligatorio.

⁹ Oficio CSV-DP-0419-2026 emitido el 16 de junio de 2026 por la Coordinadora del Proceso de Gestión de la Seguridad Vial y la Movilidad Activa de la Dirección de Proyectos.

Rezago normativo por parte del MOPT y vacíos técnicos en la gestión de la movilidad activa de los gobiernos locales

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 3.7.** La rectoría del MOPT en la normalización de la movilidad activa es esencial para establecer estándares técnicos uniformes. Ese Ministerio tiene la responsabilidad de elaborar los lineamientos, manuales y guías sobre la seguridad vial y movilidad segura, diseño de aceras por niveles de servicio, infraestructura ciclística, implementación de sistemas de bicicletas públicas, entre otros. Además, de la creación de normativa técnica específica para que los operadores de transporte público adapten su infraestructura y ofrezcan espacios para bicicletas, fomentando una intermodalidad efectiva en el sistema de transporte. Estos instrumentos técnicos a su vez, proveen un marco referencial para orientar la gestión de las municipalidades.
- 3.8.** Por otro lado, las municipalidades tienen la responsabilidad de establecer e implementar un marco regulatorio integral en materia de movilidad activa que defina los criterios necesarios para desarrollar infraestructura peatonal y ciclística, y los articule con los instrumentos normativos orientados a transformar el desarrollo urbano. Asimismo, deben disponerse de los requerimientos normativos y especificaciones técnicas que requieren ser exigidos a los desarrolladores inmobiliarios para las obras de movilidad peatonal, tanto para la revisión de planos en el otorgamiento de permisos de construcción como para la inspección final de la infraestructura.

¿Qué pasa si no se corrige?

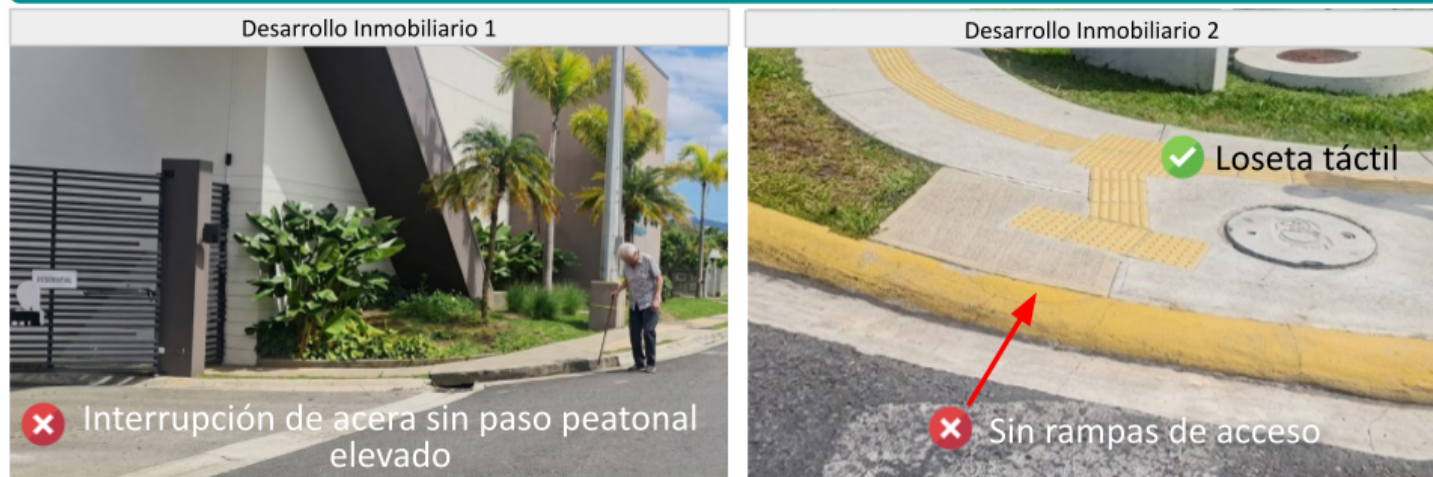
- 3.9.** Se limita la capacidad del Gobierno Central y de los gobiernos locales para planificar, diseñar, ejecutar y fiscalizar intervenciones bajo criterios uniformes de accesibilidad, continuidad, movilidad segura y protección de las personas usuarias vulnerables. Además, aumenta el riesgo de que se continúen aplicando soluciones orientadas predominantemente a la movilidad motorizada (enfoque “carrocentrista”), se postergue la implementación de una integración intermodal y se ejecuten proyectos con criterios técnicos fragmentados o insuficientes.
- 3.10.** De persistir la inacción reglamentaria municipal, se mantendrá la ineficacia en la aplicación de las Leyes n.º 9660 y n.º 9976, perpetuando la falta de certeza jurídica y técnica para planificar, financiar, estandarizar, fiscalizar y recibir la infraestructura de movilidad activa. Esta situación dificulta la consolidación de redes peatonales y ciclistas accesibles, continuas, seguras e interconectadas, manteniendo a las personas usuarias expuestas a condiciones inadecuadas de desplazamiento y restringiendo el avance hacia un modelo de movilidad intermodal, inclusivo y sostenible.



Rezago normativo por parte del MOPT y vacíos técnicos en la gestión de la movilidad activa de los gobiernos locales

Imágenes n.º 10 y 11

Municipalidad de Montes de Oca



Fuente: Fotografías tomadas por la CGR

- 3.11.** Aunado a ello, la carencia de especificaciones técnicas normadas a nivel municipal que deben cumplir los desarrolladores inmobiliarios, otorga un margen de discrecionalidad a los desarrolladores inmobiliarios al momento de ejecutar obras en el espacio público, lo que podría dar como resultado que el desarrollo de infraestructura peatonal se construya sin cumplir con los elementos técnicos mínimos requeridos de accesibilidad, conectividad y seguridad, tales como las rampas a nivel, anchos de acera, pasos peatonales a nivel, el tipo y especificación de la loseta táctil, iluminación, mobiliario urbano y arborización urbana.

Debilidades relacionadas con la viabilidad y evaluación, el mantenimiento y la articulación de proyectos de movilidad activa

¿Qué encontramos?

- 4.1.** Durante el período comprendido entre el 2023 y 2025, las municipalidades de Curridabat, Desamparados, Montes de Oca y San José reportaron la ejecución de recursos¹⁰ destinados al desarrollo de infraestructura para la movilidad activa en sus respectivos cantones. La mayor inversión se registró en la Municipalidad de Montes de Oca con ₡1.213,06 millones, orientados a la construcción de aceras, rampas, pasos peatonales a nivel y corredores peatonales, así como al mantenimiento de la demarcación horizontal de la ciclovía existente y la construcción de un tramo nuevo de ciclovía. Por su parte, la Municipalidad de San José destinó ₡122,20 millones y \$1,58 millones a obras de aceras, bulevares, iluminación y pacificación vial; la Municipalidad de Curridabat ejecutó ₡624,30 millones en aceras, bulevares y corredores peatonales; y la Municipalidad de Desamparados invirtió ₡103,42 millones y \$60.000,00 en aceras, un corredor peatonal interdistrital, paradas de autobús y rampas de accesibilidad.
- 4.2.** Si bien existen avances en esta materia, se determinó que la gestión del ciclo de vida de los proyectos de inversión pública en movilidad activa por parte de los citados gobiernos locales, así como su articulación con el MOPT y sus órganos adscritos, presentan las siguientes debilidades que requieren ser atendidas para fortalecer dicha gestión:

Imagen n.º 12
Debilidades en la gestión y articulación de proyectos de movilidad activa



Fuente: Elaboración propia con información obtenida en la auditoría.

- 4.3.** Adicionalmente, los cuatro gobiernos locales evaluados desconocen con precisión el procedimiento a seguir y los estudios técnicos que deben elaborar y presentar ante la DGIT-MOPT para obtener el aval técnico¹¹ correspondiente. Lo anterior resulta especialmente

¹⁰ Los recursos provienen principalmente de la Ley de Bienes Inmuebles, n.º 7509 y la Ley del Impuesto a los Combustibles, n.º 8114.

¹¹ Este aval constituye un requisito previo e indispensable para autorizar intervenciones de infraestructura ciclista en vías pertenecientes a la red vial nacional o en rutas de travesía.

Debilidades relacionadas con la viabilidad y evaluación, el mantenimiento y la articulación de proyectos de movilidad activa

relevante cuando, en el marco de la planificación cantonal, se determine la necesidad de dar continuidad a la infraestructura ciclística a desarrollar, en coordinación con el CONAVI y otras municipalidades, sobre rutas nacionales, a fin de promover condiciones de conectividad, movilidad segura, accesible e inclusiva.

- 4.4.** De igual forma, se determinó que existen mecanismos de coordinación que se habían implementado anteriormente por las cuatro municipalidades fiscalizadas y que en la actualidad no están en funcionamiento, como lo es la Red Intercantonal de Movilidad Activa (RIMA)¹². Esta Red es una Mesa técnica¹³ que tuvo como objetivo la creación y promoción de políticas, planes, programas, procedimientos y proyectos para implantación de la Movilidad Activa, así como proporcionar capacitación a nivel técnico para generar rutas de conectividad y de articulación entre todas las entidades involucradas. Al respecto, durante un taller¹⁴ realizado como parte de la presente auditoría, representantes de las municipalidades fiscalizadas, destacaron la necesidad de reactivar la citada Red.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 4.5.** La situación descrita obedece a un insuficiente ejercicio del liderazgo rector y articulador del MOPT, así como a brechas en las capacidades técnicas y de gestión de los gobiernos locales. En particular, no se ha establecido un marco operativo común que defina con claridad los roles, procedimientos, requisitos técnicos, responsables y canales necesarios para planificar, aprobar, ejecutar y dar seguimiento a los proyectos de movilidad activa que requieren coordinación interinstitucional o intermunicipal. A ello se suma la ausencia de mecanismos sistemáticos de divulgación, capacitación y transferencia de conocimiento sobre los requisitos y procedimientos aplicables, lo que ha limitado su comprensión y aplicación uniforme por parte de las municipalidades.
- 4.6.** Asimismo, esta deficiencia obedece a una limitada capacidad técnica y administrativa dentro de los gobiernos locales para un abordaje especializado y estandarizado que permita analizar la viabilidad y estimar el valor público esperado de las intervenciones de movilidad activa. Además, la asignación de recursos se ha concentrado principalmente en la construcción de obras, sin considerar los recursos necesarios para el mantenimiento preventivo y correctivo de la red ciclística.

¹² Con la participación de participan las Municipalidades de: Desamparados, Escazú, Belén, Curridabat, Montes de Oca y San José. Además, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Consejo de Seguridad Vial (Cosevi), el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (Ifam), el Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS) y el apoyo de la Cooperación Alemana para el Desarrollo.

¹³ Convenio que fue suscrito el 20 de septiembre de 2021, y contó con una vigencia de 5 años.

¹⁴ Taller colaborativo sobre la gestión de la movilidad activa, realizado por la CGR el 25 de junio de 2026, con la participación de representantes de: las 4 municipalidades evaluadas, MOPT, CONAVI, COSEVI, IFAM, CONAPDIS, Centro para la Sostenibilidad Urbana (CPSU) y LanammeUCR.

Debilidades relacionadas con la viabilidad y evaluación, el mantenimiento y la articulación de proyectos de movilidad activa

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 4.7. Las municipalidades, en el marco de sus competencias exclusivas sobre la gestión de la infraestructura peatonal y ciclística, deben implementar un proceso integral y sistemático para la formulación y ejecución de proyectos de movilidad activa, alineado con la normativa de contratación pública y control interno, los principios de inversión pública y las buenas prácticas en la materia de gestión de proyectos y movilidad activa. De igual forma, las municipalidades deben garantizar que estos proyectos trasciendan el ámbito cantonal mediante la articulación de iniciativas interinstitucionales que aseguren la continuidad funcional de los corredores y redes, tanto con cantones vecinos como con la red vial nacional, en coordinación con la entidad rectora (MOPT) en materia de movilidad y otras instancias.
- 4.8. En complemento a lo anterior, los gobiernos locales deben incorporar, procesos sistemáticos de evaluación ex post que permitan valorar, en el corto y mediano plazo, los efectos generados en los proyectos de movilidad activa de mayor relevancia, para efectos de medir los resultados de un proyecto concluido y verificar si se resolvió el problema que le dio origen, así como retroalimentar los procesos de planificación y formulación de futuros proyectos. Además, es indispensable, para la fase de operación de los proyectos, garantizar que se efectúe el mantenimiento de las intervenciones para asegurar la funcionalidad, seguridad e interés público de la infraestructura.

¿Qué pasa si no se corrige?

- 4.9. La situación descrita incrementa el riesgo de promover proyectos sin suficiente sustento técnico y de seleccionar soluciones que no respondan adecuadamente a la necesidad pública. Asimismo, puede dar lugar a intervenciones aisladas o poco articuladas, que no conformen corredores peatonales continuos en las principales trayectorias utilizadas por la ciudadanía, ni redes ciclísticas conectadas entre cantones e integradas con el transporte público. Esto reduce la conectividad, funcionalidad, seguridad, accesibilidad y aprovechamiento de la infraestructura por parte de la población.
- 4.10. Por otra parte, se limita la capacidad de verificar si la ejecución de los proyectos atendió las necesidades de las poblaciones vulnerables, resolvieron el problema que justificó su ejecución y generaron los beneficios esperados, lo cual obstaculiza la toma de decisiones basada en evidencia y la asignación eficiente de los recursos. Finalmente, la falta de mantenimiento preventivo y correctivo acelera el deterioro de los activos, reduce su vida útil, incrementa las necesidades futuras de reparaciones más costosas y puede afectar las condiciones de seguridad vial, además de desincentivar el uso de las aceras y ciclovías.

Imágenes n.º 13 y 14



Fuente: Fotografías tomadas por CGR

Responsables

- Al señor Efraim Zeledón Leiva, Ministro de Obras Públicas y Transportes o a quien ocupe el cargo:

Disposiciones	Plazo
D1. Elaborar, formalizar e implementar, una hoja de ruta para que se planifiquen y ejecuten las coordinaciones interinstitucionales, acciones estratégicas, presupuestarias y operativas requeridas para la implementación del Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA). Para lo cual, con el apoyo de la Secretaría de Planificación Sectorial y en coordinación con la Unidad de Movilidad Activa del COSEVI, se elaborará la hoja de ruta que deberá incluir responsables, plazos, mecanismos de seguimiento y control para su conclusión. Lo anterior, a efectos de avanzar en la transición hacia un modelo de movilidad sostenible que priorice la movilidad activa y en cumplimiento de lo establecido en el Transitorio III de la Ley Movilidad Peatonal, n.º 9976, artículos 7 y 10 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, artículos 3, 5, 12, 13 y 14 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística y artículo 11 del Decreto Ejecutivo n.º 45084. (Ver párrafos 1.1 al 1.9)	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: i. A más tardar el 15 de diciembre de 2026, una certificación suscrita por el Ministro en la que se haga constar la elaboración de la hoja de ruta. ii. A más tardar el 30 de junio de 2027 y el 31 de enero de 2028, un informe de avance de la implementación de la hoja ruta.
D2. Emitir, formalizar y divulgar el Manual de Movilidad y Seguridad Vial (MMSV)-Volumen 7- con el fin de proveer un marco referencial para orientar la gestión de las municipalidades y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 del Reglamento del Poder Ejecutivo n.º 43580 y la Sección III “Procedimiento para la oficialización del Manual de Especificaciones” del Reglamento al artículo 6 de la Ley n.º. 8114, Decreto Ejecutivo n.º 37016-MOPT. (Ver párrafos 3.1 al 3.11).	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: i. A más tardar el 26 de febrero de 2027, un informe de avance con el detalle de las actividades concluidas y pendientes, los responsables y los respectivos plazos del proceso de emitir, formalizar y divulgar el MMSV. ii. A más tardar el 30 junio de 2027, una certificación en donde se haga constar que se emitió, formalizó y divulgó el MMSV.

D3. Coordinar e impulsar, por medio de la Secretaría de Planificación Sectorial y en conjunto con el Consejo de Transporte Público, la Unidad de Movilidad Activa del COSEVI y los demás actores definidos por el marco normativo, la conformación y funcionamiento de la mesa de trabajo prevista en el transitorio II del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, Decreto Ejecutivo n.º 42111-MOPT-H-MEP, con el propósito de emitir, oficializar y divulgar, un Reglamento que facilite a las personas ciclistas su desplazamiento intermodal, según lo establecido en el transitorio II, del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, Decreto Ejecutivo n.º 42111-MOPT-H-MEP. (Ver párrafos 3.1 al 3.11). (Ver párrafos 3.1 al 3.11).

D4. Actualizar, a través de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, la Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística, tomando en cuenta que se debe realizar la consulta pública prevista en el artículo 18 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, Decreto Ejecutivo n.º 42111-MOPT-H-MEP. Lo anterior, a fin de contar con instrumentos técnicos actualizados y uniformes que faciliten la gestión en materia de movilidad ciclista. (Ver párrafos 3.1 al 3.11)

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

i. A más tardar el 16 de diciembre de 2026, una certificación suscrita por el Ministro en la que se haga constar que se conformó la mesa de trabajo prevista en el transitorio II del Decreto n.º 42111-MOPT-H-MEP.

ii. A más tardar el 16 de agosto de 2027, una certificación que acredite que se emitió, oficializó y divulgó el Reglamento que facilite a las personas ciclistas su desplazamiento intermodal.

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

i. A más tardar el 31 de marzo de 2027, un informe sobre el avance de la actualización de la Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística.

ii. A más tardar el 29 de octubre de 2027, una certificación en donde se haga constar que se actualizó, formalizó y divulgó la actualización de la Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística.

- A la señora Maria Antonieta Naranjo Brenes, Alcaldesa de la Municipalidad de Desamparados y a los señores Errol Solano Bolaños, Alcalde de la Municipalidad de Curridabat; Domingo Argüello García, Alcalde de la Municipalidad de Montes de Oca; y Diego Miranda Méndez, Alcalde de la Municipalidad de San José o a quienes en su lugar ocupen el cargo:

Disposiciones	Plazo
D5. Elaborar, remitir al Concejo Municipal, divulgar e implementar un Plan de Movilidad Activa cantonal sustentado en mecanismos e instrumentos que identifiquen las necesidades de movilidad de la población, que establezca al menos: objetivos, estrategias, metas, indicadores, plazos, responsables y financiamiento, así como los mecanismos de seguimiento y evaluación correspondientes. Dicho plan deberá definir, con base en criterios técnicos de priorización, una lista de iniciativas-proyectos de movilidad activa para su planificación y ejecución en el corto y mediano plazo, considerando, entre otros, corredores peatonales, infraestructura ciclística, nodos de integración con el transporte público y con instituciones que brindan servicios públicos, pacificación de tránsito, bulevares peatonales y demás intervenciones orientadas a una movilidad segura, accesible, inclusiva y sostenible. Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660, y el transitorio II de la Ley de Movilidad Peatonal, n.º 9976. (Ver párrafos 1.1 al 1.9).	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: i. Al 30 de junio de 2027, un informe sobre el avance de la elaboración del plan de movilidad activa. ii. Al 31 de enero de 2028, un oficio en el que haga constar la elaboración del plan de movilidad activa y su remisión al Concejo Municipal, para que ese Órgano proceda según las atribuciones establecidas en el Código Municipal. iii. Un oficio en el que haga constar la divulgación del plan de movilidad activa, a más tardar un mes después de que el Concejo Municipal lo analizó y resolvió de acuerdo a sus competencias.

D6. Elaborar, formalizar y divulgar un procedimiento para la gestión del portafolio de proyectos institucional, en concordancia con las buenas prácticas en la materia, a fin de que las decisiones de inversión sean transparentes, objetivas, trazables y alineadas con los objetivos estratégicos institucionales. Dicho procedimiento deberá incorporar al menos lo siguiente: a) alineamiento con los objetivos estratégicos, b) criterios de admisibilidad, c) criterios de priorización, d) identificación de etapas y fases del ciclo de vida del proyecto, e) estados del proyecto, f) definición de roles y responsabilidades (encargados de portafolio, programas y proyectos), g) puntos de control, h) frecuencia de la revisión y/o actualización del portafolio, i) herramientas para informar sobre el avance y j) actividades mínimas para la planificación, seguimiento y evaluación del portafolio y para la gestión de riesgos y de las comunicaciones.

Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 5 y 6 de la Ley Sistema Nacional de Inversión Pública y artículo 38 del Reglamento a la Ley Sistema Nacional de Inversión Pública, los artículos 10 y 15 de la Ley General de Control Interno, el apartado 4.5.2. de las Normas de Control Interno para el Sector Público, el Lineamiento Metodológico para la definición y gestión del portafolio de Inversión Pública de las entidades (SNIP) y el Estándar para la gestión del portafolio del Project Management Institute (PMI). (ver párrafos del 2.1 al 2.8).

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. Al 15 de enero de 2027, un informe sobre el avance de la elaboración del citado procedimiento.
- ii. Al 28 de mayo de 2027, un oficio mediante el cual se acredite la elaboración del procedimiento para la gestión del portafolio de proyectos institucional.
- iii. Al 30 de junio de 2027, un oficio mediante el cual se acredite la formalización y divulgación del procedimiento para la gestión del portafolio de proyectos institucional.

D7. Elaborar, aprobar y divulgar el portafolio de proyectos institucional de conformidad con los términos de la disposición **D6** anterior, a efectos de guiar las decisiones de inversión de la organización, brindar transparencia a la toma de decisiones y mejorar la asignación de recursos.

Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 5 y 6 de la Ley Sistema Nacional de Inversión Pública y artículo 38 del Reglamento a la Ley Sistema Nacional de Inversión Pública, los artículos 10 y 15 de la Ley General de Control Interno, el apartado 4.5.2. de las Normas de Control Interno para el Sector Público y el Lineamiento Metodológico para la

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. Al 29 de febrero de 2028, un oficio que acredite la elaboración de la propuesta del portafolio institucional y su remisión al Jerarca.
- ii. Al 28 de abril de 2028, un oficio que acredite la aprobación y divulgación de la propuesta de Portafolio.

definición y gestión del portafolio de Inversión Pública de las entidades (SNIP). (ver párrafos del 2.1 al 2.8)

D8. Elaborar, oficializar, divulgar e implementar por parte de las áreas responsables de otorgamiento de permisos de construcción y de inspección de construcción, las regulaciones o requerimientos técnicos mínimos y estandarizados que permitan evaluar de manera uniforme la infraestructura peatonal de uso público que es entregada por parte de los desarrolladores inmobiliarios. Lo anterior según lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley de Movilidad Peatonal, n.º 9976 y los artículos 10 y 15 de la Ley General de Control Interno. (Ver párrafos 3.1 al 3.11)

D9. Establecer, divulgar e implementar guías metodológicas de preinversión para formular, evaluar y determinar la viabilidad de proyectos de movilidad activa. Lo anterior según lo dispuesto en los artículos 5 y 6 de la Ley n.º 10441, los artículos 10, 13 y 15 de la Ley General de Control Interno, el apartado 2.4 y 4.5.2. de las Normas de Control Interno para el Sector Público, artículos 178 y 179 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública y el artículo 11 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista. (Ver párrafos 4.1 al 4.10)

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

i. Al 30 de abril de 2027, un oficio en el cual se acredite que se elaboraron, oficializaron y divulgaron las regulaciones o requerimientos técnicos mínimos y estandarizados que permitan evaluar de manera uniforme la infraestructura peatonal de uso público que es entregada por parte de los desarrolladores inmobiliarios.

ii. Al 30 de noviembre de 2027, un informe de avance sobre la implementación de las regulaciones o requerimientos técnicos mínimos y estandarizados por parte de los procesos de trabajo relacionados con el otorgamiento de permisos de construcción y el de inspecciones de construcciones.

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

i. A más tardar el 1 de noviembre de 2027, una certificación en la que conste el establecimiento y divulgación de las guías metodológicas indicadas.

ii. A más tardar el 28 de abril de 2028 un informe de avance de la implementación de las guías metodológicas citadas.

- **Al señor Domingo Argüello García, Alcalde de la Municipalidad de Montes de Oca o a quien en su lugar ocupe el cargo:**

Disposiciones	Plazo
D10. Elaborar, remitir al Concejo Municipal y divulgar la reglamentación relacionada con la movilidad peatonal y ciclística para el cantón de Montes de Oca, con el propósito de establecer las disposiciones necesarias para la aplicación efectiva de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660, y la Ley de Movilidad Peonatal, n.º 9976. Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el transitorio II de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660, y el transitorio I de la Ley de Movilidad Peonatal, n.º 9976. (Ver párrafos 3.1 al 3.11)	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: i. Al 30 de abril de 2027, un oficio en el cual se acredite que se elaboró la reglamentación relacionada con la movilidad peatonal y movilidad ciclística para el cantón de Montes de Oca y esta fue remitida respectivamente al Concejo Municipal para lo que le compete a ese Órgano. ii. Un oficio en el cual se acredite la divulgación de dicha reglamentación, a más tardar un mes después de aprobada por parte del Concejo Municipal.

- **A la señora Maria Antonieta Naranjo Brenes, Alcaldesa de la Municipalidad de Desamparados y a los señores Errol Solano Bolaños, Alcalde de la Municipalidad de Curridabat y Diego Miranda Méndez, Alcalde de la Municipalidad de San José o a quienes en su lugar ocupen el cargo:**

Disposiciones	Plazo
D11. Elaborar, remitir al Concejo Municipal y divulgar la reglamentación relacionada con la movilidad ciclística para sus respectivos cantones, con el propósito de establecer las disposiciones necesarias para la aplicación efectiva de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660 y su reglamento. Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el transitorio II de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660. (Ver párrafos 3.1 al 3.11)	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: i. Al 30 de abril de 2027, un oficio en el cual se acredite que se elaboró la reglamentación relacionada con la movilidad ciclística para sus respectivos cantones y esta fue remitida respectivamente al Concejo Municipal para lo que le compete a ese Órgano. ii. Un oficio en el cual se acredite la divulgación de dicha reglamentación, a más tardar un mes después de aprobada por parte del Concejo Municipal.

- Al señor Efraim Zeledón Leiva, Ministro de Obras Públicas y Transportes o a quien ocupe el cargo; a la señora Maria Antonieta Naranjo Brenes, Alcaldesa de la Municipalidad de Desamparados y a los señores Errol Solano Bolaños, Alcalde de la Municipalidad de Curridabat; Domingo Argüello García, Alcalde de la Municipalidad de Montes de Oca y Diego Miranda Méndez, Alcalde de la Municipalidad de San José o a quienes en su lugar ocupen el cargo:

D12. Definir e implementar un mecanismo de actuación conjunta, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, entre los gobiernos locales, el ministro rector y los demás actores definidos por el marco normativo, para la coordinación interinstitucional en materia de movilidad activa y en línea con el principio constitucional de coordinación administrativa, mediante el cual se definan las responsabilidades, actividades, canales de comunicación, criterios técnicos y mecanismos de seguimiento necesarios para la planificación, revisión, aprobación, ejecución y evaluación de proyectos de infraestructura peatonal y ciclística, así como para la atención de consultas y la resolución de aspectos técnicos que requieran actuación conjunta. Todo ello, a efectos de cumplir con los mandatos establecidos en la Ley de Movilidad Peatonal, n.º 9976 y la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660. (Ver párrafos 4.1 al 4.10)

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- Un oficio en el cual conste que se definió el mecanismo de actuación conjunta a más tardar el 31 de marzo de 2027.
- Un informe de avance sobre la implementación del mecanismo y el avance de los compromisos adquiridos, a más tardar el 30 de noviembre de 2027.

- A los Concejos Municipales de Desamparados, Curridabat, Montes de Oca y San José o a quienes en su lugar ocupen los cargos.

Disposiciones	Plazo
D13. Analizar y posteriormente resolver, según las atribuciones establecidas en el Código Municipal, sobre la propuesta de Plan de Movilidad Activa cantonal remitida por la Alcaldía Municipal, según los términos de la disposición D5. Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660, y el transitorio II de la Ley de Movilidad Peatonal, n.º 9976. (Ver párrafos 1.1 al 1.9)	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: Copia del acuerdo adoptado por ese Concejo Municipal, a más tardar tres meses después de recibida la propuesta.

D14. Analizar y posteriormente resolver, según las atribuciones establecidas en el Código Municipal, sobre la propuesta de reglamentación remitida por la Alcaldía Municipal, según los términos de las disposiciones **D10** y **D11**.

Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en el transitorio II de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660, y el transitorio I de la Ley de Movilidad Peatonal, n.º 9976. (ver párrafos del 3.1 al 3.11)

Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

i. Copia del acuerdo adoptado por ese Concejo Municipal, a más tardar cuatro meses después de recibida la propuesta.

Marco General de la auditoría

Fundamentación

La CGR realizó una auditoría de carácter especial sobre la gestión de la movilidad activa (peatones y ciclistas) en los cantones de Curridabat, Desamparados, Montes de Oca y San José. Esta auditoría se efectuó con fundamento en las competencias conferidas a la CGR en los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, y los numerales 17, 21 y 37 de su Ley Orgánica n.º 7428, en cumplimiento del Plan Anual Operativo de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa.

Validación de términos

Los términos de la auditoría fueron comunicados mediante los siguientes oficios:

Municipalidad de Curridabat	DFOE-LOC-0548(05336)-2026
Municipalidad de Desamparados	DFOE-LOC-0545(05330)-2026
Municipalidad de Montes de Oca	DFOE-LOC-0546(05331)-2026
Municipalidad de San José	DFOE-LOC-0547(05334)-2026
Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)	DFOE-LOC-0549(05347)-2026

Asimismo, se formalizaron los siguientes términos que se presentaron en las observaciones efectuadas por la(s) Administración(es):

- Norma INTE W85:2020 Infraestructura para movilidad peatonal. Requisitos para el diseño de aceras.
- Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística n° 42111-MOPT-H- MEP, artículo 13.- Funciones de la Unidad de Movilidad Activa.
- **Objetivo:** Determinar si la gestión realizada por las Municipalidades de Curridabat, Montes de Oca, Desamparados y San José en materia de movilidad urbana de peatones y ciclistas se realiza conforme al marco normativo y a las buenas prácticas, a fin de promover infraestructura y condiciones de movilidad seguras, accesibles e inclusivas que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas, así como a la disminución de la siniestralidad vial y de la inseguridad ciudadana.
- **Alcance:** Entre el 01 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2025.
- **Fuentes de criterios:** Los criterios de auditoría se fundamentan principalmente en las siguientes fuentes:

Marco General de la auditoría

Normativa	Artículos relevantes
Constitución Política	11
Ley General de la Administración Pública, n.º 6227	11, 16
Código Municipal (Ley n.º 7794):	13
Ley Especial para la Transferencia de Competencias (Ley n.º 9329):	2, 10
Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista (Ley n.º 9660):	2, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 19, 31, Transitorio I y II
Ley de Movilidad Peatonal (Ley n.º 9976):	2, 4, 5, 8, 9, Transitorio I, II y III
Ley n.º 9078 (Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial):	118, 231
Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (n.º 7600)	72, 178, 179 y 180
Reglamento a la Ley n.º 7600	
Reglamento n.º 42111-MOPT-H-MEP (Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista):	3, 5, 11, 12, 14 y 15
Reglamento para la Implementación de la Ley n.º 10441 (Decreto Ejecutivo n.º 45163, 2025):	4, 7 y 38
Reglamento a la Ley General de Contratación Pública (Decreto n.º 49808-H):	172
Reglamento n.º 26831 (Reglamento a la Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad):	103
Reglamento del Poder Ejecutivo n.º 43580:	3
Directriz 050: Construcción Sostenible en el Sector Público:	Anexo 3
Normas de Control Interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE):	4.4.1, 4.5, 4.5.1, 4.5.2, 4.4 y 5.6
Principios del Lineamiento Metodológico para la definición y gestión del portafolio de Inversión Pública de las entidades (SNIP). MIDEPLAN	
Lineamientos de la Contraloría (L-1-2009-CO-DFOE)	
Jurisprudencia de la Sala Constitucional (Res. 14678-2020): sobre el Principio de Coordinación Interadministrativa.	

Buenas prácticas: Estándar para la gestión del portafolio (PMI, 2017).

Guía para formular y gestionar el Plan Vial Quinquenal

Guías y Manuales Técnicos (MOPT, Lanamme, GIZ): Documentos técnicos para la formulación y diseño, incluyendo: Guía de Inventario de Aceras (2017), Infraestructura Ciclista (2019), Calles Completas (2021), Inspecciones de Seguridad Vial (2021) y Guía Práctica para Diseño de Aceras (2021).

Guía IFAM de Diseño Urbano con Perspectiva de Género: Propone crear espacios seguros y equitativos que respondan a las diversas formas de habitar el cantón, promoviendo la inclusión económica y social de todas las identidades.

Metodología

La auditoría se realizó conforme a las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, el Manual General de Fiscalización Integral de la CGR, el Procedimiento de Auditoría vigente, establecido por la DFOE, que está basado en la ISSAI 100: Principios Fundamentales de Auditoría del Sector Público y la ISSAI 400: Principios de la Auditoría de Cumplimiento de las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores.

Además, se seleccionaron las Municipalidades de Curridabat, Desamparados, Montes de Oca y San José, debido a que son cantones vecinos e interconectados, presentan niveles importantes de accidentabilidad y con gran relevancia a nivel de la movilidad de personas en el Gran Área Metropolitana del país.

Para el desarrollo de esta auditoría se utilizó la información suministrada en las entrevistas a funcionarios(as) de las Municipalidades de San José, Desamparados, Curridabat y Montes de Oca, así como a la Secretaría de Planificación Sectorial y Dirección de Ingeniería y Tránsito del MOPT, además se entrevistó a la Coordinadora de la Unidad de Movilidad Activa del Consejo de Seguridad Vial.

Como parte de los procedimientos de auditoría, se remitió a cada una de las municipalidades fiscalizadas una matriz de cumplimiento para que consignaran la información y documentación relacionada con la planificación, regulación y gestión de la movilidad activa. Posteriormente, se realizaron visitas a las municipalidades para validar las respuestas y la evidencia aportada, aclarar las situaciones identificadas y revisar la información con las personas funcionarias responsables. Los resultados de este proceso se documentaron mediante actas de validación de respuestas. Asimismo, se efectuaron visitas de campo a proyectos e infraestructura seleccionada de movilidad peatonal y ciclística, con el propósito de complementar la evidencia documental.

Además, se desarrolló una sesión de trabajo denominada «Taller colaborativo sobre la gestión de la movilidad activa», realizada en las instalaciones de la Contraloría General de la República el 25 de junio de 2026. La actividad contó con la participación de 18 personas funcionarias de Municipalidad de San José, Municipalidad de Montes de Oca, Municipalidad de Curridabat,

Marco General de la auditoría

Municipalidad de Desamparados, Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Centro para la Sostenibilidad Urbana (CPSU), Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR), Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS) y Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). Este espacio promovió el intercambio de información y conocimiento técnico, así como la generación de insumos clave para los resultados de la auditoría.

Cumplimiento de disposiciones

De conformidad con los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, los artículos 12 y 21 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República n.º 7428, y el artículo 12 inciso c) de la Ley General de Control Interno n.º 8292, las disposiciones contenidas en este informe son de acatamiento obligatorio y deberán cumplirse dentro del plazo establecido, siendo su incumplimiento injustificado causal de responsabilidad. Para su observancia, se deberán aplicar los Lineamientos Generales para el Cumplimiento de las Disposiciones y Recomendaciones de la CGR, Resolución R-DC-144-2015. La CGR se reserva el derecho de verificar la implementación efectiva de estas disposiciones y de valorar las responsabilidades correspondientes en caso de incumplimiento.

Equipo auditor

Esta auditoría fue realizada por un equipo multidisciplinario del Área de Fiscalización para el Desarrollo Local y el Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, dirigida por Vivian Garbanzo Navarro.

CGR | Firmado digitalmente
Valide las firmas digitales