

Dirigido a la Municipalidad de San José

Reporte de fiscalización n.º DFOE-LOC-RF-00002-2026 del 17 de setiembre de 2026

¿Qué fiscalizamos?

Los procesos de **planificación estratégica, regulación y 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 comprendido entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2025.

Este documento complementa los resultados obtenidos en el informe n.º DFOE-LOC-IAD-00006-2026.

¿Por qué es importante?

La movilidad activa procura que las personas puedan caminar o desplazarse en bicicleta de forma segura, accesible y conectada con el transporte público. Además, una infraestructura peatonal y ciclista adecuada favorece la inclusión, recupera el espacio público, dinamiza los centros urbanos, reduce emisiones y contribuye a mejorar la salud y la calidad de vida. En el cantón de San José fortalecer estas condiciones resulta clave para avanzar hacia una ciudad más sostenible, accesible, inclusiva, segura y centrada en las necesidades de las personas.

¿Qué encontramos?

01. Carencia de datos e insumos que limitan la planificación de la movilidad urbana. Se constató que la municipalidad cuenta con inventarios parciales de la infraestructura peatonal y ciclística, los cuales requieren complementarse con información integral sobre

sus características, estado físico, seguridad, funcionalidad, conectividad e información lineal o poligonal. Además, la municipalidad todavía no ha logrado implementar un proceso sistemático de aplicación de encuestas y diagnósticos sobre caminabilidad o uso de la bicicleta en el cantón. **Contar con información suficiente, actualizada y útil permitirá priorizar y planificar intervenciones, orientar recursos y sustentar la toma de decisiones.**

02. La promoción social de la movilidad activa en el cantón es incipiente. La Municipalidad de San José aún tiene pendiente la implementación de iniciativas estratégicas y puntuales orientadas a promover y sensibilizar sobre la movilidad activa; tales como charlas o capacitaciones dirigidas a la población del cantón. Asimismo, no se han incorporado de manera sistemática incentivos no económicos para reconocer a actores que contribuyan a fortalecer la cultura de movilidad activa. Tampoco se dispone de un sistema público de bicicletas en operación, aunque cuenta con una experiencia previa implementada en el 2019. **Se requiere una estrategia municipal de promoción y sensibilización social que articule instituciones públicas, sector privado y a la ciudadanía, con el fin de fomentar la cultura de movilidad activa segura, inclusiva y accesible, que potencie el éxito de las iniciativas de caminabilidad, ciclismo y uso compartido del espacio vial.**

Datos clave

Debilidades en inventarios de infraestructura

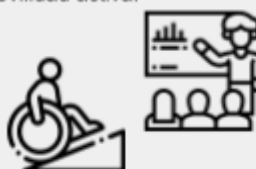
Inventario de la red peatonal e inventario de la red ciclística incompletos



Falta de diagnósticos y encuestas sobre caminabilidad y uso de la bicicleta

Promoción y sensibilización ciudadana

Faltan iniciativas que promuevan y sensibilicen a la población sobre la movilidad activa.



Sin incentivos no económicos a empresas y patronos

Hace falta reconocer a quienes aportan a la cultura de movilidad activa.



Carencia de datos e insumos que limitan la planificación de la movilidad activa

¿Qué encontramos?

- 1.1. La Municipalidad de San José no cuenta con información de calidad y actualizada para coadyuvar el proceso de planificación de la movilidad activa. Al respecto, si bien la Municipalidad dispone de un levantamiento parcial y georreferenciado de sus ciclovías, este requiere complementarse para contar con información integral sobre sus características, estado físico, seguridad, funcionalidad y conectividad.
- 1.2. En cuanto a la infraestructura peatonal, se dispone de puntos georreferenciados en aceras de algunos distritos, indicando su ancho y, en algunos casos, su estado (bueno, regular o malo), sin embargo, **se carece de un inventario lineal o poligonal acorde a la naturaleza continua de la red peatonal**. Contar con un inventario integral y actualizado resulta indispensable para orientar la conservación, priorización y planificación de intervenciones y sustentar la toma de decisiones. En la siguiente imagen se resume la situación de la información disponible.

Imagen n.º 1
Levantamiento de activos de infraestructura peatonal y ciclística

Categoría	Activos incorporados 	Activos ausentes 
 Infraestructura Peonatal	 Nota: Aunque existen puntos georreferenciados con anchos y estados de aceras en algunos distritos, se carece de un inventario lineal o poligonal acorde a la naturaleza continua de la red peatonal.	• Aceras • Rampas • Franja podotáctil • Señalización vertical y horizontal • Mobiliario urbano • Alumbrado peatonal • Arborización y zonas verdes • Pasos peatonales • Paradas de autobuses. • Cobertura para todo el cantón. 
 Infraestructura Ciclista	• Tipo de ciclovía (parcial) • Señalización vertical y horizontal (parcial)	• Dispositivos de segregación y protección • Alumbrado para ciclovía • Estaciones para bicicletas 

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en la auditoría.

- 1.3. Adicionalmente, la municipalidad todavía **no ha logrado implementar un proceso sistemático de aplicación de encuestas y diagnósticos** sobre caminabilidad o uso de la bicicleta en el cantón, los cuales sirvan de insumo para las intervenciones de movilidad activa.

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 1.4. Es responsabilidad de los gobiernos locales¹, ajustar los actos administrativos a las reglas unívocas de la ciencia o técnica; así como la necesidad de respaldar con estudios técnicos las intervenciones y la priorización basada en diagnósticos integrales e inventarios.

¹ Artículos 16 de la Ley General de la Administración Pública; artículo 9 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística y la Guía para formular y gestionar el Plan Vial Quinquenal de conservación y desarrollo.

Carencia de datos e insumos que limitan la planificación de la movilidad activa

- 1.5. Por ello, la priorización, planificación y ejecución de intervenciones de la infraestructura peatonal y ciclista debe sustentarse en información completa, actualizada y confiable sobre los activos existentes, su ubicación y estado, así como en diagnósticos técnicos, aforos, encuestas origen-destino y otros instrumentos de recopilación y análisis de datos.
- 1.6. Estos insumos permiten conocer de manera directa las necesidades, percepciones y principales dificultades que enfrentan las personas al caminar, andar en bicicleta o utilizar otros medios de transporte no motorizados; facilita la identificación de barreras físicas, sociales y de seguridad; permite diseñar soluciones que respondan realmente a las necesidades de su territorio y ayuda a orientar la inversión hacia las intervenciones que generen mayor beneficio para la movilidad de las personas.

¿Qué encontramos?

- 2.1. La Municipalidad de San José **carece de una estrategia municipal permanente para promover y sensibilizar la movilidad activa**, que cuente con objetivos, población meta, acciones programadas y mecanismos de seguimiento que permitan dar continuidad a sus resultados.
- 2.2. Además, la Municipalidad **no ha incorporado de manera sistemática incentivos no económicos** para incentivar, reconocer y distinguir públicamente aquellas empresas, instituciones u otros actores que contribuyen a la mejora de la cultura de movilidad activa en el cantón; estos incentivos pueden incluir certificaciones, reconocimientos públicos u otras distinciones.
- 2.3. Actualmente, este Gobierno Local **no cuenta con un sistema público de bicicletas en operación**. Sin embargo, sí dispone de una experiencia previa en esta materia que se implementó en noviembre de 2019, donde el Concejo Municipal autorizó el uso de espacios públicos para la implementación de un sistema bajo un esquema con participación privada. La etapa inicial contempló 400 bicicletas y 40 estaciones, con el propósito de aprovechar la infraestructura ciclista existente, ampliar las alternativas de desplazamiento y contribuir a reducir la congestión y las emisiones².
- 2.4. Estos mecanismos, resultan indispensables para impulsar un cambio cultural hacia la movilidad activa. En este contexto, la disponibilidad de alternativas de movilidad compartida constituye una oportunidad para ampliar las opciones de desplazamiento de la población y promover el uso de la bicicleta en el cantón. Asimismo, como ilustra la imagen 4, el fomento de la movilidad ciclista requiere infraestructura complementaria, como cicloparqueos seguros y accesibles, que facilite el estacionamiento de bicicletas en puntos de interés. Esta infraestructura no se limita a un eventual sistema público de bicicletas, sino que beneficia a cualquier persona que utilice la bicicleta como medio de transporte.

Imagen.º 2. Sector frente a la Plaza de la Cultura, cantón de San José.



¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 2.5. La movilidad integrada y seguridad ciclística son de interés público y su promoción y divulgación estarán a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y de **las municipalidades**, y contarán con el apoyo del Ministerio de Salud, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), el Ministerio de Educación Pública (MEP), el Ministerio de Seguridad Pública, entre otras instituciones³.

² Acta del Consejo Municipal, Sesión Ordinaria 187, 26/11/2019.

³ Ver artículo 3 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista.

- 2.6. De igual forma, esas instituciones públicas están autorizadas para que realicen conferencias, actividades culturales e iniciativas educativas que promuevan el transporte ciclístico o cualquier otra intervención producto de los procesos participativos, sin perjuicio del cumplimiento de requisitos de otras instituciones.
- 2.7. Además, las municipalidades están facultadas para establecer convenios de coordinación con cualquiera de las instituciones mencionadas anteriormente, a efectos de implementar iniciativas que fomenten la cultura de la movilidad activa. Una de esas instituciones, el COSEVI, tiene la Unidad de Movilidad Activa, a la cual se le asignaron funciones en temas de capacitación sobre movilidad activa.
- 2.8. Aunado a lo anterior, las instituciones públicas **y gobiernos locales** están autorizadas para crear incentivos no económicos con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a aquellas empresas, instituciones y patronos que contribuyan a la mejora de la cultura de movilidad activa del país⁴. Entiéndase incentivos no económicos como por ejemplo certificados, reconocimientos públicos, trofeos, entre otros de similar naturaleza.
- 2.9. Finalmente, las municipalidades también están facultadas para establecer sistemas públicos de alquiler de bicicletas que respondan a las necesidades de las personas usuarias del servicio y que deberán ser consistentes con los planes cantonales definidos en esta materia⁵.

⁴ Ver artículo 31 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

⁵ Ver artículo 13 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

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.

Este documento corresponde a un reporte de fiscalización que complementa al informe n.º DFOE-LOC-IAD-00006-2026⁶, con el propósito de poner en conocimiento de la Administración los desafíos que persisten en la gestión de la movilidad activa, de manera que se favorezca una respuesta oportuna mediante la toma de decisiones y la implementación de acciones dirigidas a corregir las situaciones encontradas y mitigar los riesgos identificados.

Validación de términos

Los términos de la auditoría fueron comunicados mediante el oficio n.º DFOE-LOC-0547(05334)-2026.

- **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 de la auditoría:** Entre el 01 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2025.
- **Alcance del reporte:** Entre el 01 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2025.

⁶

Gestión de la movilidad activa en 4 municipalidades y su articulación con la rectoría a cargo del MOPT.

- **Fuentes de criterios:** Se fundamentan principalmente en las siguientes fuentes:

Normativa	Artículos relevantes
Ley General de la Administración Pública, n.º 6227	16
Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, n.º 9660:	3, 9 y 13
Ley de Movilidad Peatonal, n.º 9976:	3
Reglamento n.º 42111-MOPT-H-MEP (Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística):	31
Guía para formular y gestionar el Plan Vial Quinquenal	

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 Cascante.

CGR | **Firmado digitalmente**
Valide las firmas digitales