

Dirigido a la Municipalidad de Desamparados

Reporte de fiscalización n.º DFOE-LOC-RF-00003-2026 del 17 de setiembre del 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 Desamparados, fortalecer estas condiciones es clave para avanzar hacia una ciudad más sostenible, accesible, inclusiva, segura y centrada en las necesidades de las personas.

¿Qué encontramos?

01. Limitaciones en los datos e insumos para la planificación de la movilidad activa. Se constató que la municipalidad si bien tiene un inventario georreferenciado de la red vial cantonal que incorpora información relativa a las aceras en los márgenes derecho e izquierdo de cada tramo vial incluyendo su ancho, la categoría del tipo de

pendiente y su estado, se omiten registros sobre la presencia de losetas podotáctiles, rampas de accesibilidad, señalización existente en la infraestructura peatonal, mobiliario urbano, arborización, zonas verdes y paradas de transporte público y otros elementos. Además, aún no se cuenta con un proceso sistemático de aplicación de encuestas y diagnósticos para las intervenciones de movilidad activa que se promuevan en todos los distritos del 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 Desamparados 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, ni iniciativas como un sistema público de bicicletas u otras alternativas similares. **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

Inventario de infraestructura peatonal

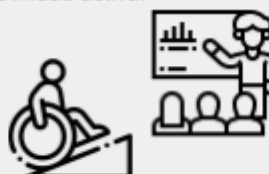
Necesitan más elementos para respaldar mejor la toma de decisiones



Limitación en 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 Desamparados presenta limitaciones en la información disponible para sustentar el proceso de planificación de la movilidad activa. En ese sentido, se determinó que si bien en 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, señalización existente en la infraestructura peatonal, mobiliario urbano, arborización, zonas verdes y paradas de transporte público y otros elementos. En la siguiente imagen se resume la situación de la información disponible.

Imagen n.º 1
Levantamiento de activos de infraestructura peatonal

Categoría	Activos incorporados 	Activos ausentes 
 Infraestructura Peonal	• Aceras con el detalle de su ancho, y categorizando su infraestructura peatonal por el tipo de pendiente y su estado. 	• Franja podotáctil. • Rampas • Pasos peatonales • Señalización vertical y horizontal • Mobiliario urbano. • Alumbrado peatonal. • Paradas de autobuses. • Arborización y zonas verdes. 
 Infraestructura Ciclista	No existen actualmente ciclovías dentro del cantón	

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en la auditoría

- 1.2. Por otra parte, 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. Lo anterior pese a que la Municipalidad ha venido realizando algunos esfuerzos en esta materia, puesto que para el distrito primero, se dispone del estudio sobre la movilidad peatonal “Desamparados Mobile and Healthy” (2025), además del análisis de sondeos y conteos elaborado específicamente para el mejoramiento del espacio urbano en el corredor interdistrital Gravilias-San Antonio-Desamparados.

Imagen 2. Sondeo para corredor interdistrital



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

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 1.3. 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.
- 1.4. 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.
- 1.5. 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.

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

Incipiente promoción social de la movilidad activa en el cantón

- 2.1. La Municipalidad de Desamparados 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. Si bien la municipalidad ha elaborado materiales sobre seguridad vial y peatonal y ha capacitado a personal municipal para impartir cursos en centros educativos², aún **no ha implementado estas acciones dirigidas a la población**, debido en principio, a limitaciones de recursos humanos y materiales.
- 2.2. Asimismo, 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. Adicionalmente, el gobierno local no ha implementado un sistema público de bicicletas u otra iniciativa de naturaleza similar que amplíe las alternativas de movilidad ciclística en el cantón y favorezca la conexión de los desplazamientos en bicicleta con otros modos de transporte. El desarrollo de este tipo de iniciativas constituye una oportunidad clave para complementar las acciones de promoción y ofrecer a la ciudadanía una alternativa de movilidad sostenible.
- 2.3. La incorporación de estos mecanismos, junto con acciones permanentes de promoción social, sensibilización y participación ciudadana resultan indispensables para lograr un cambio cultural hacia la movilidad activa. Al involucrar a diversos actores se construye el respaldo social para impulsar con éxito iniciativas en materia de caminabilidad, ciclismo y uso compartido del espacio vial.

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 2.4. 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.
- 2.5. 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.
- 2.6. 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 Oficio AM-TR-0143-2026 de fecha 14 de abril del 2026 emitido por el Área Territorial.

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

Incipiente promoción social de la movilidad activa en el cantón

- 2.7.** 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.
- 2.8.** 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-0545(053360)-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