

Dirigido a la Municipalidad de Curridabat

Reporte de fiscalización n.º DFOE-LOC-RF-00004-2026 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 Curridabat, 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 no dispone de un inventario específico de la infraestructura ciclista y, en el caso de la infraestructura peatonal, si bien cuenta con un levantamiento con información sobre aceras, pasos peatonales y paradas de

autobús, este requiere complementarse para **constituirse** en una **herramienta** técnica robusta que permita identificar el estado físico, la seguridad y la funcionalidad de sus activos. Además, aún no se cuenta con un proceso sistemático de aplicación de encuestas y diagnósticos para las intervenciones de movilidad activa que se realizan en todos los distintos 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. Las acciones para promover y sensibilizar sobre la movilidad activa han sido iniciativas aisladas que no forman parte de una estrategia municipal permanente, con objetivos, población meta, acciones programadas y mecanismos de seguimiento que permitan dar continuidad a sus resultados. 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

Debilidades en inventarios de infraestructura

Ausencia del inventario para la red ciclista e inventario peatonal incompleto



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 Curridabat no cuenta con información de calidad y actualizada para coadyuvar el proceso de planificación de la movilidad activa. Al respecto se determinó que la Municipalidad **no dispone de un inventario específico de la infraestructura ciclista** y, en el caso de la infraestructura peatonal, si bien cuenta con un levantamiento con información sobre aceras, pasos peatonales y paradas de autobús, este requiere complementarse para constituirse en una herramienta técnica robusta que permita identificar el estado físico, la seguridad y la funcionalidad de sus activos, como insumo indispensable para la conservación, priorización y planificación de intervenciones, y orientar la toma de decisiones con base en datos e información actualizada. 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	• Aceras. • Pasos peatonales. • Paradas de autobuses. • Cobertura para todo el cantón. 	• Rampas. • Franja podotáctil. • Señalización vertical y horizontal. • Mobiliario urbano. • Alumbrado peatonal. • Arborización y zonas verdes. 
 Infraestructura Ciclista	 No se identificaron activos inventariados	• Tipo de ciclovia. • Dispositivos de segregación y protección. • Señalización vertical y horizontal. • Alumbrado para ciclovia. • Estaciones para bicicletas. 

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en la auditoría.

- 1.2. 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?

- 1.3. 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.

¿Qué encontramos?

- 2.1. La promoción social de la movilidad activa a nivel de la Municipalidad de Curridabat, ha sido escasa y de alcance medio. Al respecto, si bien ha venido implementando algunas acciones para promover y sensibilizar sobre la movilidad activa, **estas han sido iniciativas aisladas que no forman parte de una estrategia municipal permanente**, con objetivos, población meta, acciones programadas y mecanismos de seguimiento que permitan dar continuidad a sus resultados. A modo de ejemplo se tiene:

-Piloto Unidad Didáctica: desarrollado en la Escuela Juan Santamaría de Curridabat, en coordinación con el MOPT, Cultura de Paz del MEP, empresa privada y otros actores, para promover conocimientos y prácticas relacionadas con una movilidad vial segura en centros educativos.

Imagen.º 2
Piloto Unidad Didáctica, escuela Juan Santamaría



- 2.2. Por otro lado, 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 instituciones².
- 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

² Ver artículo 3 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

COSEVI, tiene la Unidad de Movilidad Activa, a la cual se le asignaron funciones en temas de capacitación sobre movilidad activa.

- 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 país³. 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 materia⁴.

³ Ver artículo 31 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

⁴ 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-00006-2026⁵, 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-0548(05336)-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.

⁵ 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