

# ESTRATEGIA DE MOVILIDAD ACTIVA:

## UN RECUENTO DE RESULTADOS Y APRENDIZAJES



**Curridabat**  
CIUDAD DULCE



**LA UNIÓN**  
CANTÓN DEL AGUA



Ministerio de  
Obras Públicas y  
Transportes



Consejo de  
Seguridad Vial  
COSEVI



On behalf of:



Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety

of the Federal Republic of Germany

**Publicado por:**

Deutsche Gesellschaft für  
Internationale Zusammenarbeit (GIZ)  
GmbH

Domicilios de la Sociedad  
Bonn y Eschborn, Alemania

Proyecto MiTransporte  
De la II Etapa del Centro Comercial Plaza  
Mayor, 200 mts oeste, 100 mts sur y 100  
mts este, casa esquinera blanca con rejas  
negras  
Pavas, Rohrmoser, San José, Costa Rica  
T +506 4001 5457

E info@giz.de  
I www.giz.de

**Redacción:**

Daniela Álvarez Keller (Producciones La  
Pecera)  
Giulia Clerici (Producciones La Pecera)

**Edición:**

Diana Ramírez Chaves (GIZ)  
Ana Eugenia Ureña Chaves (GIZ)

**Responsable:**

Claus Kruse (GIZ)

**Diseño:**

Paula Cruz

**Fotografías:**

© GIZ / MiTransporte / Diana Ramírez –  
Pablo Cambronero - Willy Calderón  
© GIZ / Acción Clima / Annika Berlín -  
Ann-Kathrin Schloenvoigt

**Fuentes externas:**

Los contenidos de las fuentes externas a las  
que se remite en la presente publicación son  
responsabilidad exclusiva del respectivo proveedor. La  
GIZ se distancia expresamente de estos contenidos.

**Por encargo de:**

Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación  
de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU)

El proyecto MiTransporte es  
financiado en el marco de  
la Iniciativa Climática Internacional  
(IKI) del BMU.

**En cooperación con:**

Ministerio de Ambiente  
y Energía de Costa Rica (MINAE)

La GIZ es responsable  
del contenido de la presente  
publicación.

San José, 2021

# CONTENIDO

<b>GLOSARIO</b>	<b>2</b>
<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>4</b>
<b>1. LOS RESULTADOS ALCANZADOS</b>	<b>6</b>
1.1. Gestión del conocimiento	7
1.2. Promoción	15
1.3 Normativa	16
1.3.1. Marco legal	16
1.3.2. Normas técnicas	19
1.4 Infraestructura	20
<b>2. LO APRENDIDO</b>	<b>24</b>
2.1. ESTRATEGIA	26
2.2. PROCESOS	31
2.3 CONDUCCIÓN	32
2.4. COOPERACIÓN	34
2.5. APRENDIZAJE E INNOVACIÓN	37
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>42</b>

## GLOSARIO

<b>ACCR</b>	Automóvil Club Costa Rica
<b>BID</b>	Banco Interamericano de Desarrollo
<b>CONAPDIS</b>	Consejo Nacional de Personas con Discapacidad
<b>COSEVI</b>	Consejo de Seguridad Vial
<b>GAM</b>	Gran Área Metropolitana
<b>GIZ</b>	Cooperación Alemana para el Desarrollo
<b>IFAM</b>	Instituto de Fomento y Asesoría Municipal
<b>IMA</b>	Índices de Movilidad Activa
<b>INTECO</b>	Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica
<b>INVU</b>	Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo
<b>LANAMME</b>	Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales
<b>MINAE</b>	Ministerio de Ambiente y Energía
<b>MOPT</b>	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
<b>PRVC-II</b>	Programa Red Vial Cantonal II
<b>RIMA</b>	Red Intercantonal para la Movilidad Activa



## PRESENTACIÓN

Esta publicación es parte de la **ESTRATEGIA DE MOVILIDAD ACTIVA DEL PROYECTO MiTransporte**, el cual apoya los esfuerzos del gobierno de Costa Rica hacia la descarbonización del sector transporte. MiTransporte es financiado por el Ministerio Federal Alemán de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) por medio de la Iniciativa Climática Internacional (IKI).

Este proyecto es ejecutado por la Cooperación alemana para el desarrollo (GIZ) en cooperación con el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) como contraparte oficial y en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como con otras instituciones del Estado, gobiernos locales seleccionados, el sector privado involucrado en transporte y la sociedad civil organizada. Tiene cuatro componentes de trabajo: 1) Acciones nacionales; 2) Acciones locales; 3) Electrificación del transporte público y 4) Comunicación y participación.

Costa Rica ha ostentado por décadas un liderazgo en el tema medioambiental en los foros globales, destacando el Plan de Descarbonización lanzado en 2019 como parte de las estrategias para el logro de las metas del Acuerdo de París del cual el país es signatario. En este marco político-institucional, la promoción de la movilidad activa es un eje fundamental para la descarbonización del transporte, el sector con la cuota más alta en emisiones de gases de efecto invernadero. Más allá de ello, la movilidad activa trasciende su rol en el logro de acuerdos internacionales. Sus beneficios se extienden a las poblaciones de muchas más formas que son tangibles e impactan de forma positiva el día a día.

En las personas, las mejoras en la salud física, mental y emocional no son solo anecdóticas, son medibles. Al impactar cómo nos sentimos en la ciudad, cambian también nuestras interacciones sociales y patrones de movilidad y de consumo. Se crea lo que se ha comenzado a llamar una ciudad amable. Las ciudades amables son más seguras y más dinámicas. Todos los sistemas públicos se ven aliviados con ciudades cuya organización del transporte contribuye a mitigar problemas y generar beneficios.

La promoción de una movilidad activa e inclusiva debe entonces formar parte de toda estrategia de planificación urbana, y afortunadamente, poco a poco lo va haciendo en Costa Rica. Con esta publicación se comparten las lecciones aprendidas de la implementación de la Estrategia de Movilidad Activa del proyecto MiTransporte de la GIZ entre 2017 y 2021 en Costa Rica, principalmente en la Gran Área Metropolitana (GAM) y algunas zonas de la periferia.

Toda implementación de cambios importantes enfrenta retos y dificultades, y esta estrategia no ha sido la excepción. En retrospectiva, gracias a un proceso de sistematización de experiencias, fue posible identificar situaciones en que habiendo actuado distinto se podría haber generado, quizás, un resultado de mayor impacto. Pero, así como la sistematización de experiencias evidenció lo que pudo haberse hecho distinto, también sirvió para reconocer abordajes, decisiones y acciones que no solo fueron acertadas, sino que fueron clave para llevar los procesos a resultados positivos, algunas veces incluso más que los esperados.

El objetivo de compartir estas lecciones aprendidas de la implementación de cada una de las acciones que fueron parte de la Estrategia de Movilidad Activa es hacer una modesta contribución para que el camino hacia la movilidad activa y el transporte sostenible en los países de la región sea menos empinado y las poblaciones gocemos con mayor prontitud de los beneficios de vivir en ciudades cada vez más amables para todas las personas.



# 1.

## LOS RESULTADOS ALCANZADOS

La Estrategia de Movilidad Activa del proyecto MiTransporte de la GIZ se estructuró en cuatro componentes de trabajo: 1. Gestión del conocimiento; 2. Promoción; 3. Normativa (técnica y legal) y 4. Infraestructura.

Como parte de la estrategia, el equipo MiTransporte buscó hacer un abordaje integral de la problemática de la movilidad, para lo cual procuró generar retroalimentación entre los componentes. Asimismo, se puso especial énfasis en el trabajo articulado con y entre los socios de cada acción.

Como podrá apreciarse en la descripción de las acciones, varias de ellas produjeron resultados adicionales inesperados, en su mayoría gracias a la motivación propia de las personas que tomaron parte en ellas y decidieron dar un paso más allá. De esa forma, se visualiza la generación de co-beneficios potenciales en términos de salud, calidad del espacio público, y accesibilidad universal.

## 1.1. GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

---

### **a) Acciones de sensibilización y fortalecimiento de capacidades en movilidad activa dirigidas a técnicos y autoridades municipales y del sector transporte.**

**Lógica de intervención:** se buscó involucrar a personal de municipalidades y de la institucionalidad del sector transporte (de perfil tanto técnico como político) que ya venían mostrando inquietud por la movilidad activa.

El enfoque fue teórico-práctico, aunque más que práctico, inmersivo: a las charlas impartidas por personas expertas en la materia se sumaron una serie de giras educativas a Bogotá, Colombia para participar en el Congreso Walk 21 y en una capacitación *in situ* sobre ciclismo urbano; a Berlín, Alemania con ocasión de la Semana del Transporte y el Cambio Climático (TCC por sus siglas en inglés); así como a España y Alemania para intercambiar experiencias con municipalidades en temas de movilidad y otras acciones climáticas.

**Resultados:** la oportunidad de vivir los conceptos de la movilidad activa más que simplemente leerlos en un manual o escucharlos de alguien más fue clave para las personas participantes, en el sentido de comprender en qué situaciones reales se traduce lo conceptual, lo técnico y lo legal cuando se plasma en una calle. De ese modo se generó una **efectiva apropiación** de los conceptos, lo que colocó al personal participante en una mejor posición a la hora de ponerlos en práctica y compartirlos en sus respectivas instituciones.



**Resultados adicionales:** la experiencia inmersiva en otro país contribuyó a que las personas participantes crearan lazos entre sí, más allá de sus respectivos cargos institucionales, siendo a su vez clave para limar asperezas históricas entre entidades -algo normal en todo aparato institucional- y facilitar la coordinación y colaboración.

Evidencia de ello es que por iniciativa de los propios participantes surgió la idea de formar la **Red Intercantonal para la Movilidad Activa (RIMA)**, un espacio para la promoción de la caminabilidad

y el ciclismo con base en el intercambio de conocimientos y experiencias. Entre noviembre del 2018 y setiembre del 2021, la RIMA implementa acciones bajo el compromiso personal de sus integrantes. Conscientes de la necesidad de dotar al espacio de una figura formal que dé mayor certeza a su funcionamiento y garantice su permanencia en el tiempo, sus miembros impulsan un convenio intermunicipal a firmarse el 21 de septiembre de 2021 por los gobiernos locales de Belén, Curridabat, Desamparados, Escazú, La Unión, Montes de Oca, Mora y San José.

Además de las municipalidades, se encuentran integradas en la RIMA otras instituciones con responsabilidad en los temas de transporte y movilidad, como el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS), el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y el MOPT. Estas instituciones firman el convenio como testigos y participan de forma activa en las siguientes comisiones de trabajo de la red.

Otro resultado adicional es la construcción del **Plan Intermunicipal Territorial de Movilidad Activa**, un instrumento que identifica y prioriza objetivos y acciones de la red, además de que organiza la estructura de conducción e implementación por ejes temáticos.





*“No siempre tenemos los espacios para coordinar o conocer a las personas adecuadas con quienes hay que coordinar. [El proyecto MiTransporte de la GIZ] nos ha dado el espacio para conocer y vincularnos entre actores”.*

**Patricia Salas, Municipalidad de San José.**





**b) Acciones de sensibilización y fortalecimiento de capacidades en movilidad activa dirigidas a personal del IFAM, acompañadas por procesos de fortalecimiento organizacional interno.**

**Lógica de intervención:** en Costa Rica no existen entidades supramunicipales (como mancomunidades o federaciones) que agrupen a los municipios para el desarrollo de áreas específicas de interés bajo una lógica territorial. En consecuencia, al incluir al IFAM como receptor del desarrollo de capacidades en movilidad activa y contribuir a su fortalecimiento organizacional se logró contar con un socio robustecido para asumir una ulterior fase de escalamiento de la iniciativa y canalizar el fortalecimiento de capacidades, la asesoría técnica y opciones de financiamiento en movilidad activa hacia municipalidades en todo el territorio nacional.

Las capacitaciones siguieron un enfoque teórico-práctico y motivaron al personal a la generación de soluciones propias para dar respuesta a los retos de movilidad.

**Resultado:** vincularse con la institución nacional cuya misión es “Contribuir al mejoramiento del Régimen Municipal mediante la prestación de servicios de asistencia técnica, financiamiento y capacitación” potenció una acción que por mandato del proyecto nació a nivel de la Gran Área Metropolitana y con municipalidades ya relativamente sensibilizadas.



Como resultado de esta vinculación se diseña una **estrategia institucional** que transversaliza el tema de movilidad activa en las acciones de fortalecimiento de capacidades, asesoría técnica y financiamiento del IFAM. Como productos de esta estrategia se obtienen: 1. La aplicación **Índice de Movilidad Activa**, 2. Un **prototipo de módulo de capacitación sobre Movilidad Segura y Sostenible** instalado en la oferta de capacitación a municipalidades del IFAM y 3. El fondo para financiamiento de proyectos sostenibles -entre ellos proyectos de movilidad- [IFAM Verde](#).

**Resultado adicional:** esta acción se convirtió en una oportunidad para que el IFAM innovara su quehacer y se posicionara a nivel nacional como una institución a la vanguardia en el tema de la movilidad activa.



## ÍNDICE DE MOVILIDAD ACTIVA (IMA)

Esta aplicación surgió como proyecto de uno de los grupos de trabajo para la finalización de la capacitación.

Su función radica en diagnosticar el estado de aceras, ciclo infraestructura y espacios públicos existentes de acuerdo con la pirámide invertida de la movilidad, y las leyes y reglamentos vigentes. Este producto de uso gratuito permitirá a cada municipalidad mapear y priorizar los espacios que requieren mayor atención para planificar su intervención.

Este producto de uso gratuito permitirá a cada municipalidad mapear y priorizar los espacios que requieren mayor atención para planificar su intervención.

Algunas municipalidades ya [se han expresado positivamente](#) acerca del uso de la aplicación.

*“El IMA representa una contribución a un cambio de paradigma de la movilidad, para darle prioridad a la persona usuaria más vulnerable, reforzando la priorización de los medios de movilidad activa adentro de la red general de movilidad. Es un apoyo instrumental y práctico para la operativización de la ley (9660 – Ley de movilidad y seguridad ciclista). Además, es una oportunidad para la institución de ponerse a la vanguardia en el tema de movilidad activa y poder proporcionar a las municipalidades un servicio diferente”.*

Felipe Calcáneo, IFAM.



BICIONARIOS

## 1.2 PROMOCIÓN

---

### a) Apoyo a la campaña “Bicionarios” para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

**Lógica de intervención:** en Costa Rica, muchas ciudades han dejado de ser agradables o seguras para el uso de la bicicleta como medio de transporte ordinario. El proyecto MiTransporte de la GIZ contribuyó a impulsar la alianza interinstitucional que dio origen a esta campaña para promocionar el uso de la bicicleta como un medio de transporte más en la ciudad.

La iniciativa fue posible gracias al esfuerzo articulado del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), el MOPT, la Municipalidad de San José, el proyecto MiTransporte de la GIZ y el Automóvil Club Costa Rica (ACCR).

La Campaña se centró en crear y fortalecer una identidad: la del Bicionario/a.

**Resultado:** el mensaje logró difundirse entre la población general en un momento en que la construcción de ciclovías comenzaba a tener auge. Esto fue muy relevante, por un lado, porque **promocionó el uso de la bicicleta** entre una audiencia

no necesariamente cautiva resaltando las cualidades del Bicionario/a: persona valiente, progresista, que materializa ella misma el cambio que quiere ver en su ciudad.

Por el otro, **difundió un mensaje de sensibilización** a las personas conductoras de vehículos automotores en relación con la alta vulnerabilidad de las personas ciclistas en carretera y el respeto que se merecen al ostentar ellas también el derecho de uso de vía. Este también fue un mensaje de identidad, de persona responsable, consciente y sensible que cuida a los bicionarios.

**Resultado adicional:** a raíz de la campaña, empresas e instituciones manifestaron interés en contar con un **sello Bicionario** que les reconozca como aliadas de la promoción del ciclismo urbano. Fue así como el MOPT en conjunto con el MINAE se plantearon la creación de este sello como reconocimiento complementario al de Bandera Azul Ecológica que es más amplio y cuenta con un indicador de movilidad. El sello Bicionario se encuentra en proceso de revisión legal para su implementación.

## 1.3 NORMATIVA

---

### 1.3.1. MARCO LEGAL

#### a) Apoyo al proceso de redacción de propuesta de Ley de Movilidad Peatonal en la Asamblea Legislativa y su respectivo reglamento.

**Lógica de intervención:** hasta el 2021, en Costa Rica la construcción y mantenimiento de las aceras -a pesar de ser un bien público- eran responsabilidad de cada persona propietaria de predio, haciendo de la infraestructura peatonal en nuestras ciudades un auténtico “collage” de tipos de acera. Desde los materiales seleccionados, pasando por el ancho, el alto en relación con la calzada, hasta la inclinación y numerosos otros elementos se rigen por la creatividad, conveniencia y gusto propio de cada persona, terminando por convertirse en situaciones de movilidad verdaderamente amenazantes para la seguridad y comodidad de los transeúntes. Esta realidad dificultaba la intervención municipal en las aceras como elementos indispensables para la movilidad activa, haciéndose necesario contar primero con el sustento legal para hacerlo.

Bajo esta premisa, el proyecto apoyó el proceso de redacción de la propuesta de Ley de Movilidad Peatonal en la Asamblea Legislativa. Se facilitaron una serie de talleres con una metodología participativa que permitió la inclusión de las

perspectivas de actores relevantes. Se sumaron a este proceso aportes de las municipalidades y de la sociedad civil.

El apoyo también incluyó una consultoría sobre el estado de situación legal de las competencias de la municipalidades en la gestión de aceras y la facilitación entre distintos actores de las municipalidades y de la sociedad civil para aportar soluciones que fuesen viables desde los puntos de vista jurídico y presupuestario, para lograr el traslado de la responsabilidad de las aceras de las personas propietarias a los gobiernos locales.

**Resultado:** gracias al proceso participativo, el proyecto de ley resultante logró ingresar a la corriente legislativa con amplio apoyo y sentido de apropiación de distintas fracciones legislativas y los demás actores involucrados. La [Ley 9976 de Movilidad Peatonal](#) se publicó en el Diario Oficial La Gaceta el 23 de abril de 2021. El documento final no solo asigna responsabilidad sobre las aceras al MOPT en vías nacionales y a las corporaciones municipales en vías cantonales, sino que además habilita mecanismos de financiamiento para la construcción de infraestructura peatonal. Actualmente, se está trabajando en la redacción del respectivo **reglamento**.



*“No fue un proceso legislativo típico. La metodología participativa que permitió traer a la gente a la mesa generó la confianza. Se tomaron en cuenta los aportes de los departamentos técnicos municipales, de sociedad civil, del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS). No fue un proceso para que un solo diputado hiciera y figurara. Al contrario, fue una construcción de todos y así se percibió una vez que tuvimos el proyecto listo. Eso impacta de manera positiva cuando uno pasa a la fase de debates”.*

**Rafael Sánchez, asesor de Despacho de la Diputada Paola Valladares, Asamblea Legislativa de Costa Rica**

**b) Apoyo al MOPT en el proceso de elaboración del [Reglamento de la Ley n.o 9660 de Movilidad y Seguridad Ciclística](#).**

**Lógica de intervención:** en abril de 2019 se publicó en Costa Rica la [Ley de Seguridad Ciclística n.º 9660](#). Por solicitud del MOPT, el proyecto MiTransporte de la GIZ se sumó y apoyó el proceso de formulación del reglamento a dicha ley. El acompañamiento consistió en la facilitación del proceso, revisión técnica y asesoría de un especialista internacional. Con estos aportes, el proceso se caracterizó por su solidez técnica y un enfoque de inclusión y participación de todos los actores. Al mismo tiempo, se garantizó el orden, la claridad de roles y un objetivo común con miras al cual dirigir los esfuerzos.

**Resultado:** esta facilitación permitió que en el periodo de julio a octubre de 2019 en que se realizaron los talleres de trabajo, se pudiera completar la fase de discusión técnica y redacción. Esta culminó en diciembre de 2019 con la **publicación del reglamento** en el diario oficial La Gaceta, con alto nivel de satisfacción de los actores involucrados.

**Resultados adicionales:** los procesos de reglamentación de las leyes no suelen ser participativos, pues desde la institucionalidad se asume que solo son requeridos los aportes de las personas técnicas expertas en cada materia. El proceso de la reglamentación a la Ley de Seguridad Ciclista facilitado por MiTransporte de la GIZ sentó un **precedente metodológico** que el MOPT intenta replicar en procesos similares. Se ha comprendido que los procesos participativos generan mayor apropiación y, en consecuencia, mejor recepción y legitimidad entre todos los sectores con interés en las temáticas normadas.

*“Este proceso deja un precedente de involucrar a la sociedad civil [en los procesos de reglamentación] y también la apertura de puentes de comunicación entre actores que no se estaban comunicando”.*

**Gloriana Jiménez, asesora, Viceministerio de Transporte, MOPT.**

### 1.3.2. NORMAS TÉCNICAS

a) **Apoyo a la formulación de dos normas técnicas de infraestructura para la movilidad activa: la Norma Técnica de Diseño de Infraestructura Ciclista y la Norma Técnica de Diseño de Aceras por parte del Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO).**

**Lógica de intervención:** esta acción surgió a partir de haber identificado que en el país no existían normas estandarizadas de diseño y construcción de los elementos que componen una calle completa, siendo dos de los más importantes la ciclo infraestructura y las vías peatonales. Se concluyó que contar con este tipo de herramientas sería crucial si se aspiraba a promover entre las municipalidades el cambio de paradigma de calle con enfoque ‘carrocentrista’ a ‘calle completa’.

**Resultado:** se publicaron las dos normas técnicas 1) [INTE W42:2020](#) Requisitos de Infraestructura Ciclista (publicada en su tercera edición en octubre, 2020) y 2) [INTE W85:2020](#) Infraestructura para movilidad peatonal. Requisitos para el diseño de aceras (publicada en marzo, 2020).

**Resultados adicionales:** en relación con la movilidad peatonal, se creó el **comité INTECO** para trabajo permanente sobre infraestructura para la movilidad peatonal. En relación con la movilidad ciclística, el MOPT tomó insumos de la norma técnica de infraestructura ciclista para elaborar una [Guía Técnica de Diseño para Infraestructura Ciclista](#), la cual quedó oficializada a través del Reglamento de la Ley n.º 9660 de Movilidad y Seguridad Ciclística.

Adicionalmente, el proyecto MiTransporte publicó unas [guías prácticas de bolsillo](#) para la aplicación de las normas, dirigidas a personal técnico y tomadores de decisiones de empresas constructoras, municipalidades e instituciones nacionales.



*“Estas normas son voluntarias. Sin embargo, queremos pensar que conforme se sigan divulgando, las mismas municipalidades van a tomarlas de referencia en sus carteles de licitación, y a través de esto se van a poder aplicar y se van a oficializar. Por lo tanto, vamos a empezar a ver infraestructura mejor diseñada, consistente, homogénea y apta a las necesidades de los diferentes usuarios”.*

**Javier Zamora, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME).**

## 1.4 INFRAESTRUCTURA

---

### a) Apoyo a intervenciones de **urbanismo táctico** en tres municipalidades seleccionadas por concurso.

**Lógica de intervención:** las acciones de urbanismo táctico consisten en intervenciones temporales -con elementos de mobiliario urbano removible y pintura lavable- que permiten que las personas usuarias, técnicas y tomadoras de decisión experimentan los efectos de realizar cambios en la infraestructura vial y convertir temporalmente calles “carrocentristas” en “calles completas”.

Sus beneficios radican en que brindan a la población -habitantes, comerciantes, personas en tránsito- la oportunidad de *vivir* cómo cambia la dinámica de la calle con una intervención concreta y con ello, cómo se afecta -positiva o negativamente- su experiencia de la ciudad. Mientras tanto, la institucionalidad puede generar y recopilar datos, observar las reacciones y contar así con información *real* para la toma de decisiones (por ejemplo, si convertir la intervención en permanente o eliminarla).

El proyecto MiTransporte implementó esta acción por concurso para garantizar que las municipalidades que recibirían el apoyo tenían un verdadero interés. De 13 municipalidades participantes, tres fueron seleccionadas (San José, Belén y Desamparados) y dotadas de apoyo técnico y financiero para la implementación de las intervenciones entre septiembre y noviembre de 2019.

**Resultados:** estas intervenciones dieron como resultado una **ciudadanía sensibilizada** en los beneficios de las calles completas, así como **equipos técnicos municipales capacitados** en la metodología participativa para el diseño de espacio público y en la metodología de urbanismo táctico como instrumento de prototipado de intervenciones en las vías.

Asimismo, proporcionaron a las municipalidades los **planos constructivos** para la intervención permanente de las calles. Dichos planos fueron calibrados según la retroalimentación del público y las observaciones de los diseñadores durante las intervenciones.



**Resultados adicionales:** el interés generado por el concurso provocó que además de las tres municipalidades seleccionadas, otras tres decidieran implementar intervenciones por su propia cuenta, aún sin apoyo del proyecto. Por ejemplo, en febrero de 2020 la [municipalidad de Santa Ana realizó una intervención](#) durante un mes en la avenida central del cantón, periodo durante el cual se recolectaron datos y se observó y midió la recepción de los habitantes.

Más allá de las intervenciones en sí mismas, se ha logrado además posicionar el tema y crear sanas discusiones en el seno de las municipalidades (ver por ejemplo [Acta de Sesión Extraordinaria del Concejo Municipal de la Municipalidad de Belén](#) de agosto de 2020) y poco a poco comprender mejor los retos de la movilidad en los cantones y, sobre todo, proponer soluciones.

Finalmente, tras evaluar los buenos resultados alcanzados por la intervención temporal, la municipalidad de Desamparados decidió demarcar con pintura permanente el diseño propuesto y declarar la zona intervenida como zona 30.



**b) Colaboración con el Plan Red Vial Cantonal II (PRVC-II) del MOPT, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) e implementado por GIZ para el diseño de cinco proyectos de calles completas.**

**Lógica de intervención:** el PRVC-II es un empréstito del BID ejecutado por la GIZ cuyo objetivo es satisfacer necesidades de cobertura asfáltica en los cantones. La oportunidad de sinergia identificada por los equipos del proyecto MiTransporte y el PRVC-II (BID y GIZ) dio pie a un verdadero escenario ganar-ganar: tanto el PRVC-II se vio beneficiado al poder dar un giro de sostenibilidad a proyectos que no habían nacido bajo ese enfoque, así como MiTransporte pudo materializar en diseños de *calles reales* los conceptos que se venían trabajando en los otros componentes a nivel teórico o normativo.

**Resultados: cinco calles** del PRVC II se están construyendo **bajo el concepto de “calle completa”**, con lo cual tendrán espacios adecuados para todas las personas usuarias de la vía pública como aceras y ciclo infraestructura. Este es un logro de impacto nacional, pues los diseños conformarán un catálogo de calles completas reales, estudios de caso a partir de los cuales actores públicos y privados podrán aprender, adaptar y replicar en futuros proyectos. También de relevancia es que los proyectos son demostrativos de diferentes tipos de necesidades: urbano, industrial, costero-turístico, costero-socioeconómicamente vulnerable.

**Resultado adicional:** se creó además un resultado intangible de **“visión posible”**. De que en Costa Rica sí se puede soñar, diseñar y construir una calle para todas las personas usuarias de la vía y que no es necesario ir a otros países o estudiarse sus catálogos o ver sus bienales para conocer los ejemplos. Será cuestión de recorrer una de estas calles (en El Coyol de Alajuela, en el Barrio Juanito Mora de Puntarenas, en Tamarindo-Langosta, en La Lima de Cartago o en Santa Teresa de Cóbano) para *vivir la experiencia* de una calle completa.

*“Con la creación de las normas técnicas quedan las herramientas, pero la ejecución de las obras será su materialización en áreas del país tan diferentes entre sí. Eso va a generar más capacidad instalada. Además, crea una percepción de que sí es posible, de que tenemos tanto las herramientas como los ejemplos concretos que lo demuestran. Se crea un precedente. No es solamente un eslogan. Hay proyectos que se pueden visitar y disfrutar.”*

**Ángelo Monge, Coordinador Región Pacífico Norte, GIZ-PRVC-II**



Propuesta de calle completa, Coyol, Alajuela



# 2.

## LO APRENDIDO

### Temáticas de aprendizaje

El proceso de sistematización de experiencia sirvió para analizar las acciones de la Estrategia de Movilidad Activa a través del lente de Capacity Works, el modelo de gestión de la GIZ para el diseño, planificación, monitoreo y valuación de sistemas de cooperación.

Capacity Works ha sido desarrollado para responder a la cuestión de cómo lograr una cooperación para el desarrollo exitosa entre diferentes organizaciones que tratan de buscar en común una solución adecuada a exigencias, problemas o retos sociales.

A continuación, un breve resumen de los ejes que conforman Capacity Works:

<b>Eje Capacity Works</b>	<b>Descripción</b>
<b>Estrategia</b>	Reconocimiento del contexto y los actores que operan en el sector. Identificación de las iniciativas existentes con sus fortalezas y debilidades. Opciones estratégicas posibles de acuerdo con un objetivo común. Articulación de diversas estrategias.
<b>Procesos</b>	Identificación de los procesos ya existentes y comprensión de su forma de funcionamiento. Inversión en procesos que logren efecto palanca.
<b>Conducción</b>	Comprensión de los procesos decisorios en el contexto. Atención a la diversidad de aportes desde las agendas de los actores. Modelo de conducción que aporte al contexto en términos de una cultura cooperativa.
<b>Cooperación</b>	Búsqueda e identificación de actores relevantes. Comprensión de sus roles y mandatos, interrelaciones (cooperaciones y conflictos). Reconocimiento de los aportes significativos que puede hacer el proyecto a los sistemas ya existentes.
<b>Aprendizaje e innovación</b>	Identificación de las capacidades existentes y las necesidades de aprendizaje en el sector. Potencial de aprendizajes a partir de las acciones concretas. Sistematización de experiencias y lecciones aprendidas para promoción de aprendizajes.

## 2.1. ESTRATEGIA



***Existen actores interesados.  
Hay que encontrarlos e invitarlos.***

Uno de los primeros pasos de una iniciativa es identificar aquellos actores con interés y potencial de convertirse en socios y aliados de ésta. Más aún, que puedan y quieran hacerla suya, ampliarla y darle continuidad.

Contar con estos grupos de trabajo, fortalecerlos y motivarlos confiando en su potencial puede llevar la iniciativa a resultados adicionales totalmente inesperados.

El proyecto MiTransporte decidió lanzar el trabajo en movilidad activa con clusters de municipalidades, siguiendo un criterio de nivel de interés por el tema y proximidad territorial en vez de pretender impulsar la iniciativa para toda la Gran Área Metropolitana.

Los buenos resultados logrados mediante las acciones de fortalecimiento de capacidades y urbanismo táctico se convirtieron en pequeñas historias de éxito para motivar a esas mismas municipalidades a continuar implementando iniciativas similares, pero también para llamar la atención de otras alcaldías a participar con iniciativas afines y generar así un efecto dominó de la movilidad activa cantonal.

De mayor trascendencia fue la iniciativa Red Intercantonal para la Movilidad Activa (RIMA) surgida de forma orgánica en el seno del grupo como un espacio para el intercambio de experiencias y conocimientos.

Además de representantes de ocho municipalidades, participan en la RIMA personal técnico del IFAM, del MOPT, del COSEVI, del CONAPDIS y del INVU.



### ***Las iniciativas son complejas y es importante abordarlas de forma integral.***

El transporte y la movilidad se encuentran determinados por factores territoriales, socioeconómicos, técnicos, normativos y motivacionales. Al promover la movilidad activa, deben tenerse en cuenta y comprender su relevancia. No significa que la iniciativa deba abordarlos y solucionarlos todos, pero sí comprender hasta dónde puede llegar y a cuánto puede aspirar si alguna de las aristas quedara desatendida.

Por ejemplo, los resultados de una campaña de promoción de la movilidad activa serán limitados si no existen las normas técnicas que definen la forma correcta de diseñar y construir una calle para atender las necesidades de todas las personas usuarias de la vía, en particular las más vulnerables.

Igualmente, promover el desplazamiento en modos no motorizados cuando no existe una normativa que proteja a quienes se deciden a utilizarlos podría percibirse como falta de sensibilidad.

Por otro lado, tener los aspectos técnicos y normativos resueltos es una parte sustancial y fundamental, pero el cambio de paradigma no se realizará si no se trabaja en la parte motivacional. Deben promocionarse los medios no motorizados de transporte entre la población que a fin de cuentas debe animarse a realizar los cambios y mejorar la sensibilización entre las personas conductoras de vehículos automotores.

### ***Los resultados de corto plazo producen impulso ("momentum"). Los de largo plazo garantizan sostenibilidad.***

Ambos se necesitan. Obtener resultados inmediatos, los que se divulgan en redes sociales y generan noticia, es gratificante para un proyecto. Se satisfacen indicadores. Se ve bien.

Pero más allá de eso, los resultados inmediatos y tangibles, como las intervenciones de urbanismo táctico o la campaña Bicionarios, cumplen una función crucial, cual es la de motivar para continuar, para ampliar y para replicar. Promover iniciativas con base en ideas abstractas tendrá resultados mucho más limitados que hacerlo con un catálogo de ejemplos reales. Además, los resultados concretos crean sentido de apropiación, identidad y pertenencia entre quienes los alcanzaron, y sentido de posibilidad entre actores externos.

A su vez, los logros inmediatos servirán para motivar a los actores a implementar acciones cuyos resultados no se perciben de inmediato y podrían, por ende, topar con resistencia o menor entusiasmo.

Los resultados de largo plazo, como la legislación aprobada, el ÍMA o el Plan Intermunicipal Territorial de Movilidad Activa, son los que el proyecto deja como legado. Su característica más notoria es la permanencia una vez finalizado el proyecto; de ahí la importancia de no quedarse solamente en la dimensión de lo inmediato, sino hacer lo posible por apuntar hacia la dimensión del largo plazo.

**La Estrategia de Movilidad Activa se compuso de cuatro componentes. Cada uno produjo resultados que potenciaban los resultados de los demás componentes, dándose una efectiva retroalimentación y con ello, un abordaje integral.**

- 1. Gestión del Conocimiento**
- 2. Promoción**
- 3. Normativa**
- 4. Infraestructura**

### ***Apegarse a un plan es importante. Adaptarlo también.***

Un proyecto puede tener el mejor plan y estar definido por relaciones de causalidad muy lógicas, sin portillos ni fugas. Por algo se trabaja con un *marco lógico*. El problema es que lo que separa a ese plan de sus resultados es la realidad compuesta por acontecimientos políticos, socioeconómicos, naturales, por interacciones humanas con sus avenencias y desavenencias, por estados actuales de las cosas que son resultado de asuntos históricos de larga data.

Adaptar el plan a las condiciones que ofrece el medio, reconociendo las circunstancias desde donde se encuentran los actores y el momento en que se encuentran los procesos es una forma de respeto y además, de garantizar mejores resultados por trabajar sobre las condiciones que son, y no las que deberían o se cree que deberían ser.

Dos de las acciones que el proyecto MiTransporte de la GIZ implementó sin que estuviesen planificadas originalmente contribuirán precisamente al logro de resultados de más largo plazo.

**1. El trabajo conjunto con el IFAM, no solo fortaleciendo las capacidades de su personal en movilidad activa, sino abordando también aspectos de fortalecimiento organizacional no era parte del plan de trabajo original.**

**Resultados:** contar con un aliado fortalecido y entusiasmado para asumir el rol multiplicador de la movilidad activa a nivel nacional en los cantones. Además, se generó la aplicación móvil Índices de Movilidad Activa (IMA) como producto de los trabajos prácticos para la culminación de las capacitaciones. IMA es una herramienta que está disponible para uso gratuito de todas las municipalidades del país y facilitará la gestión de la movilidad activa.

**2. Apoyo al proceso de redacción del Reglamento a la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista. No estaba comprendido dentro del plan de trabajo, pero el MOPT solicitó apoyo en la facilitación del proceso.**

**Resultado:** la facilitación de MiTransporte contribuyó a que el Reglamento se redactase en cuatro meses con estricto apego técnico, pero con un sano sentido de apropiación de todos los actores involucrados gracias a la metodología participativa empleada. El MOPT busca continuar aplicando esta metodología en procesos ulteriores.





## 2.2. PROCESOS

---

### *Hay que buscar el camino.*

Estrechamente ligada a la necesidad de adaptabilidad está la de comprender los procesos que ya las instituciones y otros organismos permanentes tienen en marcha para realizar allí aportes significativos, en vez de crear procesos nuevos que irán en paralelo y en duplicado a lo ya existente.

El rol del proyecto no puede ser el de presionar el contexto para dar cabida a los objetivos de su plan de trabajo, sino potenciar lo que ya se viene realizando. Esto puede significar abandonar una metodología o un objetivo y en su lugar adoptar alternativas con mejor viabilidad y posibilidades de éxito.

Si bien desde el punto de vista normativo el tema de la movilidad y transporte sostenible se puede solucionar de mejor manera con un abordaje integral, el proyecto MITransporte de la GIZ pronto comprendió que en el contexto actual no era viable apuntar a una ley de la movilidad activa en Costa Rica.

Además de comprometer negativamente los indicadores del proyecto, haber insistido en dicho abordaje habría desgastado al proyecto completo, lo mismo que a sus socios y aliados por involucrarles en una acción que no contaba en ese momento con el ambiente necesario para ser llevado a buen puerto.

En consecuencia, se decidió apoyar -con facilitación y recursos técnicos- procesos que ya la institucionalidad venía trabajando, como la reglamentación a la Ley de Seguridad Ciclista y la formulación del proyecto de Ley de Movilidad Peatonal.

Decantarse por un curso de acción más modesto podría parecer, desde alguna perspectiva, como una forma de quitarle ambición al proyecto. Sin embargo, actuar de ese modo genera pequeñas ganancias que pueden tener un impacto gradual y con ello, llevar al cambio necesario. Lo contrario, emplear una estrategia de choque, puede incluso dejar un mal ambiente por tiempo indefinido para cualquier iniciativa afín.

## 2.3 CONDUCCIÓN

---

***Los procesos participativos promueven una sana apropiación y sentido de pertenencia. Pero la forma importa. La dosis también.***

Es común en el ámbito de las iniciativas de desarrollo y en general de los proyectos sociales adoptar visiones románticas acerca de la importancia del involucramiento de todos los actores en todos los procesos de discusión y en la toma de todas las decisiones. La importancia de su participación es innegable, ya que dota al proceso de legitimidad y potencian la sostenibilidad de los resultados una vez que el proyecto finaliza y la cooperación se retira. Pero igualmente innegable es la necesidad de orden, estructura, roles y límites definidos.

La participación de los actores relevantes en un proceso debe ajustarse al rol que cada uno ejercerá *en estricto apego al resultado que se busca*. Una adecuada conducción comenzará por dejar claramente establecido el objetivo que se persigue y asignará de antemano el tipo de aporte que se espera de cada actor y los momentos en los cuales los aportes serán recibidos. La transparencia facilita el manejo de las expectativas y se evitan frustraciones, mientras que la preclusión de las etapas garantiza que el proceso no se estanque. No es aceptable que los aportes de los actores obliguen al proceso a revisar etapas que ya se daban por superadas.

La conducción siempre tendrá que motivar a que los actores no olviden -o pretendan olvidar- el objetivo último del proceso y a que su participación se ajuste siempre al logro de este.

## UN EJEMPLO DE CONDUCCIÓN EXITOSO Y OTRO EN QUE SE PUDO HABERLO HECHO MEJOR.

**El exitoso:** la facilitación del proceso de redacción del proyecto de Ley de Movilidad Peatonal tuvo un balance ideal entre apego a lo técnico e involucramiento de actores externos a la Asamblea Legislativa, como representantes de municipalidades y sociedad civil. El proceso culminó con un proyecto listo para entrar a debates a la corriente legislativa, con muy fuerte respaldo de otras fracciones legislativas y de las municipalidades. Fue un proyecto que, a decir del asesor del despacho responsable, se percibió como un “trabajo de todos” porque así fue.

**Donde se pudo haber hecho mejor:** la campaña `Bicionarios` para la promoción del uso de la bicicleta como un medio de transporte más en la ciudad no involucró a los colectivos sociales “bicicletteros” desde el diseño de la campaña, sino hasta una vez lanzada esta.

El no haber sido llamados desde un inicio produjo cierto descontento con estos grupos que se sienten muy identificados con la temática y sentían que debían ser partícipes en todas las fases de la campaña. Para la segunda etapa sí se incorporaron algunas ideas promovidas por ellos, pero el sinsabor de algún modo permaneció.

Visto en retrospectiva, el proyecto pudo haber habilitado un espacio estructurado para que estos colectivos hicieran sus aportes desde la etapa de diseño de la campaña. Su involucramiento activo y el verse mejor representados en la campaña podría haberles motivado a convertirse en socios amplificadores de ésta y contribuir a una mejor divulgación del mensaje clave.

Según se verá en la sección siguiente, no obstante, esta acción muestra un aspecto de conducción que pudo haberse manejado de mejor manera, es igualmente ejemplo de una fortaleza en generación de sinergias.

## 2.4. COOPERACIÓN

---

***Para heredar una iniciativa, hay que tener a quién heredársela.***

Ningún proyecto puede ni debe hacer las cosas por sí mismo. Como se dijo en relación con los procesos, el proyecto siempre deberá procurar buscar que la institucionalidad se encuentre ya sea emprendiendo acciones, o al menos interesada en la iniciativa, tanto en involucrarse en las actividades propuestas, como en asumir posibles líneas de trabajo futuras.

Esto puede significar que una determinada institución u otro tipo de ente requiera de apoyo para robustecerse en sus bases, en su cultura organizacional y procesos internos antes de asumir el mantenimiento de iniciativas, más aún su escalamiento.

***Las sinergias existen. Pero hay que salir a buscarlas.***

“Sinergia” es más que una palabra de moda que se le inserta a todo proyecto. Es una forma excelente de aprovechar recursos, talentos y momentos propicios.

Pero las sinergias no ocurren por sí solas ni por obra de la casualidad. Son producto de una búsqueda intencionada para encontrar a los socios adecuados en los momentos adecuados.

*El proyecto MiTransporte de la GIZ procuró estar presente en todas las actividades afines a la movilidad activa para posicionar el mensaje, hacer que los conceptos se volvieran de uso común y sobre todo, crear y cultivar relaciones con los actores relevantes.*

*Por ejemplo, de una conversación informal entre actores presentes en un Congreso de Movilidad Urbana realizado en San José, surgió la idea de realizar la Campaña “Bicionarios”. Esta fue producto del trabajo conjunto (apoyado por MiTransporte) entre la Municipalidad de San José, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y un actor para nada esperado en estas iniciativas: Automóvil Club de Costa Rica, un ente privado originalmente dedicado a la promoción del automovilismo deportivo, pero que recientemente ha decidido también tomar parte en iniciativas de movilidad activa.*



***De lo nacional (central) a lo local.  
De lo local a lo nacional. Ninguno es mejor.***

*Porque ambos lo son.* Desde la lógica de intervención de la GIZ, los mejores resultados se logran con un enfoque multinivel, esto es, cuando las instancias centrales o “de arriba” trabajan al unísono con las locales, siguiendo un mismo objetivo. El transporte y la movilidad requieren de visiones macro que sigan un plan maestro de grandes objetivos (por ejemplo, descarbonización, pacificación de las vías, recuperación de los espacios públicos) pero que se quedarán en eso, en grandes planes si las instancias locales no aportan desde sus necesidades y no resuelven para la vivencia específica de sus comunidades.

Deben entonces estar presentes socios que representen ambas dimensiones de forma que éstas se retroalimenten. Al igual que con la dinámica entre resultados inmediatos y resultados de largo plazo, en este caso los resultados a nivel local harán las veces de estudios de caso desde los cuales extraer aprendizajes e historias de éxito que inspiren al cambio en otras localidades. Todo ello a su vez servirá para informar planes, perspectivas y procesos desde el nivel central y trabajar en una escalabilidad que no nace desde un escritorio, sino que combina la visión macro con insumos reales de lo local.

***MiTransporte comprendió que trabajar solo a nivel de las municipalidades produciría resultados muy limitados en términos de alcance geográfico.***

***El trabajo con el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM) y el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) fue clave para contar con actores que actuaran como amplificadores de las acciones a nivel nacional.***

## 2.5. APRENDIZAJE E INNOVACIÓN

---

### *Las experiencias inmersivas (giras) no son una pérdida de tiempo.*

Una capacitación cualquiera puede adquirir un significado mucho más profundo y tener repercusiones a niveles que trascienden la mera adquisición de conocimiento cuando se hace a través de una experiencia inmersiva como una gira educativa, particularmente si se realiza en otro país.

La convivencia en la que se ven colocadas las personas cuando están en otro país contribuye a crear un sentido de camaradería difícilmente replicable con acciones de capacitación puntuales en el país de origen. Las personas tienen la oportunidad de conocerse y ver más allá del “sombrero institucional” que cada una porta, lo cual redundará en una mejor articulación interinstitucional cuando llega la hora de implementar acciones.

Por otro lado, es harto conocido que las experiencias producen aprendizaje significativo, porque es un aprendizaje que se absorbe con los sentidos. Porque las vivencias dan significado concreto, tangible, de la vida real a los aspectos técnicos y conceptuales que se hayan aprendido en un manual, una charla o una norma.



*El “Grupo de Bogotá” se conformó con representantes de municipalidades, el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) para asistir al evento Walk 21 y participar en una capacitación teórico-práctica sobre ciclismo urbano en Bogotá, Colombia.*

*Las personas participantes han sido enfáticas en resaltar el valor de ver los paradigmas y conceptos, especificaciones, ángulos y medidas estudiados en manuales y guías traducidos en una calle: transitar esa calle, observar su dinámica y comprender cómo siente una persona usuaria la pacificación vial, cómo se vive un espacio público habilitado para la gente. Cómo es andar en bici, empujar un coche de bebé, o caminar con el perro en esa vía que materializa los tecnicismos de la calle completa.*

*Por lo demás, este mismo “Grupo de Bogotá” que compartió y convivió en el extranjero es el mismo que por iniciativa propia creó la Red Intercantonal para la Movilidad Activa (RIMA) para intercambiar conocimientos, experiencias y brindarse apoyo mutuo en las iniciativas de movilidad activa. Un resultado positivo inesperado generado gracias a haberles dado a las personas un espacio para interactuar y conocerse.*



***No solo las acciones con objetivos de desarrollo de capacidades generan aprendizajes.***

*En los productos concretos se deja también un legado de conocimiento.* El aprendizaje se suele asociar de forma exclusiva con las acciones que son específicamente de gestión del conocimiento. Creación y desarrollo de capacidades, producción de conocimiento, investigación y desarrollo. Pero existen productos concretos que encierran un cúmulo de conocimientos que se pueden aprovechar como estudio de caso para acciones futuras.

Es importante enfatizar en el potencial para el estudio que tienen estos productos y divulgarlos y ponerlos a disposición de actores interesados que verán acelerado su aprendizaje a partir de las experiencias documentadas. No es necesario “inventar la rueda” cada vez que comienza una iniciativa.

*Las metodologías de trabajo participativo también constituyen aprendizaje.* Como se dijo antes, una óptima conducción de procesos buscará cómo dar el espacio a todos los actores relevantes, pero lo hará de forma ordenada y con claridad en la definición de los roles, los momentos para los aportes y el manejo de las expectativas. Esto se ejemplifica en los procesos de formulación del Reglamento de Movilidad y Seguridad Ciclista y del Plan Intermunicipal Territorial de Movilidad Activa.

Cuando los procesos llevados a cabo de esta manera alcanzan el objetivo propuesto, motivan a las partes a adoptar metodologías similares para procesos ulteriores, optimizando la cultura institucional y mejorando el nivel de satisfacción de los resultados entre todos los actores involucrados.



*El proyecto MiTransporte de la GIZ se alió con el Programa Red Vial Cantonal II (PRVC-II), financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) e implementado por la GIZ, para diseñar cinco proyectos de calle completa. Estos se realizaron para zonas muy variadas entre sí desde el punto de vista tanto geográfico como socioeconómico y de tipología urbana (periurbano, industrial y turístico – costero).*

*El producto es en sí mismo valioso porque implica que cada una de esas cinco municipalidades contará con el plano para construir una calle siguiendo conceptos de vanguardia en el país.*

*Pero más valioso aún es que se trata de proyectos inéditos en el país. Con ello, los diseños se constituirán en un verdadero catálogo de casos de estudio para las escuelas de ingeniería, los departamentos de ingeniería vial de las municipalidades y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).*

*Por lo demás, no puede subestimarse que contar con ejemplos reales de calles completas en el país lleva la visión “de lo posible” a otro nivel. No es necesario consultar catálogos de países desarrollados. Simplemente hay que ir a recorrer una de estas vías para poder experimentar un cambio de paradigma convertido en calle.*

## CONCLUSIONES

El objetivo general del Proyecto MiTransporte de la GIZ apunta a apoyar a Costa Rica en sus esfuerzos hacia la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector transporte. Se trata de un sector clave para que el país pueda cumplir con sus metas de reducción asumidas en el Acuerdo de París, instrumentalizados a través de las NDC actualizadas al 2020, las políticas públicas y toda una arquitectura jurídica y técnica específica producto de un trabajo concertado intersectorial y multi actores.

Dentro del proyecto, la promoción de la movilidad activa se conceptualizó como un eje de trabajo inevitable, pues ¿cómo puede pretenderse reducir las emisiones en el transporte si no se “recluta” a la población que día a día debe movilizarse para que opte por medios de transporte con una menor huella de carbono? La respuesta es clara: *no se puede*. Pero tampoco puede pretenderse contar con el apoyo de la población si dichas opciones climáticamente sostenibles de movilidad activa no son al mismo tiempo eficientes, seguras y agradables para todas las personas.

El Proyecto MiTransporte está consciente de que los logros alcanzados a través de la Estrategia de Movilidad Activa reseñados en esta publicación no son en absoluto suficientes. Ninguna iniciativa puntual lo es. Pero también confía en que dichos resultados y sobre todo las lecciones aprendidas que aquí se comparten serán tomadas por la institucionalidad permanente y trascenderán como experiencias replicables y escalables en otros escenarios. Las instituciones a nivel nacional y local seguirán jugando un rol fundamental en la generación de las condiciones legales, en la planificación del territorio y en la implementación de obra física. La sociedad civil deberá continuar demandando ese rol, exigiendo una permanente mejora de los espacios públicos hacia una verdadera movilidad sostenible. La cooperación internacional tal como la Cooperación alemana para el desarrollo – GIZ, la Unión Europea, las Naciones Unidas y posiblemente otras más, continuarán apoyando iniciativas que logren mejorar la calidad de vida de las personas, protejan el ambiente y aporten a reducir la emisión de gases de efecto invernadero. La clave, como en muchos casos, estará en la capacidad de coordinación y colaboración de todos los actores por lograr los cambios necesarios.



**MiTransporte**  
COSTA RICA

