PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA

PNMA 2025 2030

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
GOBIERNO DE COSTA RICA

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

2026

PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA

PNMA

2025 2030

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
GOBIERNO DE COSTA RICA

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

2026

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)
PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA 2025-2030
San José, Costa Rica
2026

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Costa Rica

Efraín Zeledón Leiva
Ministro

Mariana Segura Corrales
Directora de la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS)

Equipo Técnico

Arq. Marcela Gutiérrez Flores, M. Eng.
Coordinación, Secretaría de Planificación Sectorial (SPS), MOPT

Ing. Lil Moya Fernández, MSc.
Secretaría de Planificación Sectorial (SPS), MOPT

MSc. Bohián Pérez Stéfanov
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), MOPT

Ing. Viviana Varela Araya
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), MOPT

Arq. Javier Soley Pérez
Secretaría de Planificación Sectorial (SPS), MOPT

Ing. Juan Diego Soto Bogantes
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), MOPT

MSc. Susana Umaña Artavia
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), MOPT

Lic. Isabel Rivera Solano
Secretaría de Planificación Sectorial (SPS), MOPT

Ing. Rony Rodríguez
Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT), MOPT

Colaboraron en el proceso

Arq. Roy Allan Jiménez Céspedes
Secretaría de Planificación Sectorial (SPS)

Ing. Javier Brenes Pochet
Secretaría de Planificación Sectorial (SPS)

ITDP México

Diseño Gráfico
Dirección de Relaciones Públicas
Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)

© Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2026
Todos los derechos reservados.

Se autoriza la reproducción total o parcial de esta publicación con fines no comerciales, siempre que se cite la fuente. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes agradece se remita un ejemplar de cualquier documento elaborado con base en esta publicación.

388.41
C837p Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría de Planificación Sectorial.
Plan Nacional de Movilidad Activa 2025-2030 [recurso electrónico] / Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría de Planificación Sectorial ; Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) -- San José, C.R. : MOPT, 2026.
1 recurso en línea (63 páginas): ilustraciones, [archivo PDF] 2.03 Mb --

ISBN 978-9977-61-064-1

1. TRANSPORTE 2. TRANSPORTE URBANO 3. PEATONES 4. ACERAS. 5. BICICLETAS 6. CICLISMO 7. SEGURIDAD VIAL 8. ESPACIOS ABIERTOS I. COSTA RICA. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES. SECRETARIA DE PLANIFICACION SECTORIAL. II. CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI) III. Titulo.

CF: Proceso Gestión de la Información y del Conocimiento, MOPT.

Contenido

Glosario 5
Siglas y Acrónimos 7
Resumen Ejecutivo 8

A. Inclusión del Plan de Movilidad Activa en la Agenda Nacional 13
A.1 Plan Estratégico Nacional 2050 (PEN) 13
A.2 Plan Nacional de Transportes (PNT) 2011-2035 13
A.3. Plan Estratégico Sectorial (PES) 2025-2030 13
A.4 Plan Nacional de Descarbonización 14
A.5 Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026 14
A.6 Principal normativa nacional que da soporte a la movilidad activa 14
A.7. Ley de Movilidad Peatonal 16
A.8 Coordinación y rectoría para el Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) 16

B. Compromisos Internacionales vinculados al Plan de Movilidad Activa 18
B.1 El papel de la movilidad activa para alcanzar los ODS 18
B.2 Enfoque de Sistema Seguro adoptado 19
B.3 Acuerdo de París 19
B.4. La Nueva Agenda Urbana (NAU) 20
B.5 Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 20
B.6 Declaratoria de Estocolmo 19-20 21

C. Línea base: La movilidad en Costa Rica 21
C.1 Movilidad activa en Costa Rica 21
C.2 Estrategias Nacionales con intenciones de Movilidad 25
C.3 Proyectos que promueven la Movilidad Activa en Costa Rica 25
C.4 La situación del transporte público modalidad autobús en Costa Rica 27
C.5 Costos económicos del modelo actual 28
C.6 Estado de la movilidad activa a nivel municipal 29
C.7 Lo urbano y lo rural en la movilidad activa 29
C.8 Aumento del uso del transporte público y la movilidad activa en el reparto modal 30
C.9 Clasificación de la red vial 31

D. Delimitación de la problemática 33
D.1 Institucionalidad centrada en las soluciones viales para el vehículo particular 33
D.2 Desarticulación de las políticas de transporte y desarrollo urbano 34
D.3 Sistema de transporte público que pierde competitividad con respecto al vehículo particular (moto/carro) 34
D.4 Principales consecuencias de la problemática expuesta 35

E. Un Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) con visión local 35
E.1 Objetivo principal 36
E.2 Definición de temas prioritarios o ejes de intervención: 36
E.3 Alcance 40
E.4. Población Objetivo 40

F. Indicadores de Seguimiento y Evaluación **47**
G. Modelo de Gestión y Gobernanza **50**
H. Estructura de Gobernanza **51**
I. Riesgos asociados **51**
J. Referencias **52**

K. Anexo. Cuestionario a las municipalidades **55**
Instrumento enviado a las municipalidades 55

Resultados **57**

Figuras

Figura1. Cantidad de vehículos registrados con derecho de circulación entre los años 2019 y 2024 9
Figura 2. Pirámide de movilidad sostenible 15
Figura 3. Objetivos ODS, vinculados al PNMA 18
Figura 4. Distribución de ancho de aceras 24
Figura 5. Fórmulas de cálculo de nivel de servicio y ancho libre mínimo en aceras 25
Figura 6. Área de influencia de Tren Metropolitano 27
Figura 7. Gráfico costo anual por congestionamiento en la GAM. 28
Figura 8. Distribución del presupuesto del Sector Infraestructura y Transportes. 33
Figura 9. Ejes estructurales y transversales del PNMA 37
Figura 10. Diagrama de relación de actores PNMA. 50

Tabla de Cuadros

Cuadro 1. Descripción del nivel de relevancia y vinculación de las personas actoras identificados 42
Cuadro 2. Actores con nivel de relevancia primario 43
Cuadro 3. Actores con nivel de relevancia secundario 44
Cuadro 4. Actores con nivel de relevancia terciario 46
Cuadro 5. Ejes, productos e intervenciones del Plan Nacional de Movilidad Activa 2025-2030 48

Glosario

Accesibilidad: Grado en que un entorno urbano permite y fomenta el desplazamiento a pie de manera segura, cómoda, accesible y atractiva, facilitando que las actividades cotidianas puedan realizarse sin depender de un vehículo motorizado.

Acera: Orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y enlosada, situada junto a las fachadas de las casas y edificios y particularmente reservada al tránsito de peatones

Años de vida potencialmente perdidos: Indicador que permite analizar la mortalidad prematura, se refiere al número de años que teóricamente la persona deja de vivir cuando muere antes de lo esperado, lo que permite dar mayor importancia a las muertes que ocurren en edades tempranas, muchas de las cuales pueden ser evitables (INEC, 2021).

Autobús: Medio de transporte público colectivo de superficie, de uso urbano o interurbano.

Bicicleta: Vehículo de dos ruedas de tracción humana o asistida accionada mediante pedales.

Caminabilidad: Término dado a la medida de qué tan amigable es un área para llevar un estilo de vida en el que la mayor parte de las actividades cotidianas puedan hacerse moviéndose a pie, sin depender de un automóvil.

Ciclista: persona que utiliza la bicicleta como modo de transporte.

Ciclovías: Vía o sección de la calzada destinada, exclusivamente, al tránsito de bicicletas, triciclos no motorizados y peatones (estos últimos únicamente cuando no existan aceras), cuyo ancho se establecerá reglamentariamente, esto de conformidad con el artículo 2 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 o su versión vigente.

Conectividad: Facilidad y eficiencia con la que las personas usuarias pueden desplazarse entre diferentes modos de transporte, como autobuses, metro, trenes, entre otros. Esto implica la integración de sistemas de transporte, la interoperabilidad entre ellos, la información en tiempo real y las redes de infraestructura que permitan movilizarse de manera eficiente y realizar los intercambios modales que las personas usuarias requieran.

Desarrollo urbano orientado al transporte (DUOT): Gestión estratégica del crecimiento urbano y el desarrollo inmobiliario entorno a los ejes de trasporte público masivo de manera que se aumente la demanda de los sistemas de transporte, se promueva la reducción de los viajes en vehículo particular privado, se introduzca vivienda y usos mixtos en los entornos urbanos y con esto, se impulse el uso de medios activos de movilidad ante la disminución de las distancias entre los orígenes y los destinos.

Espacios públicos: Lugares donde cualquier ciudadano tiene el derecho de circular. Es un espacio de propiedad y uso público.

Experiencia de las personas usuarias: Todo lo que se refiere a la experiencia de una persona con un sistema, producto o servicio. Implica todas las percepciones del usuario antes, durante y después de las interacciones y debe considerarse en diferentes niveles de interactividad.

Facilidades peatonales: Estructuras o elementos diseñados para facilitar el tránsito y la movilidad de las personas peatones. Estas incluyen elementos como aceras, cruces peatonales, puentes peatonales, bulevares peatonales, y señalización específica para peatones. El objetivo principal es garantizar la seguridad, comodidad y accesibilidad de las personas peatones al caminar, evitando riesgos y promoviendo la movilidad no motorizada.

Movilidad: Conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico.

Integración modal: Nivel de integración física, operativa y organización de un sistema de transporte público.

Integración tarifaria: Integración de la tarifa del servicio de transporte público, en la que, al realizar su cálculo, se considera la realización de trasbordos donde utilice uno o más ramales o troncales para atender su necesidad de viaje, según las políticas aprobadas para tales efectos.

Intermodalidad: Integración eficiente de diferentes modos de transporte dentro de una ciudad. El transporte intermodal de pasajeros implica que para un viaje se utilicen al menos dos modos de transporte.

Micromovilidad: Se refiere a la movilidad que se realiza mediante vehículos ligeros y de muy pequeña escala, como: monopatines, patinetas y otros.

Micromovilidad eléctrica: Movilidad que se realiza mediante la utilización de vehículos eléctricos pequeños y maniobrables para recorridos cortos. Estos vehículos suelen tener un alcance limitado y una velocidad máxima de 25 km/h.

Movilidad activa: Uso de cualquier modo de transporte no motorizado e impulsado por la actividad humana para desplazarse de un lugar a otro, por ejemplo, pero sin delimitarlo a, patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines o a pie.

Movilidad ciclística: Uso de la bicicleta como medio de transporte o recreación, para desplazarse de un lugar a otro.

Movilidad segura: La movilidad segura busca garantizar y prevenir las muertes y las lesiones generadas por siniestros viales, en el marco de las interacciones que surgen entre el tránsito, transporte y el desplazamiento de las personas en el espacio público.

Movilidad sostenible: Aplicación de acciones orientadas al desplazamiento de personas con el óptimo costo económico y minimizando los efectos negativos en el entorno y en la calidad de vida.

Nodos de integración: Espacios que permiten a las personas acceder a mayor cantidad de destinos y medios de transporte gracias a las posibilidades de intermodalidad.

Pacificación de vías: La pacificación de vías o calmado de tráfico (traffic calming) es un conjunto de estrategias y medidas de diseño vial que buscan reducir la velocidad y el volumen del tráfico vehicular en entornos urbanos y residenciales, con el fin de mejorar la seguridad vial, la habitabilidad del espacio público y fomentar modos de transporte más sostenibles como la movilidad activa.

Parque automotor: El parque automotor es el conjunto total de vehículos motorizados (como automóviles, camiones, motocicletas, etc.) registrados y en circulación dentro de una determinada área geográfica, ya sea una ciudad, una región o un país. Esta cifra incluye tanto a los vehículos de propiedad privada como a los de servicio público o de empresas, permitiendo analizar datos sobre su antigüedad, tipo y uso.

Peatón: Persona que camina por una vía pública.

Peatonalización: se refiere al proceso de diseño de áreas urbanas para priorizar el acceso y el movimiento de peatones, lo que a menudo implica la reducción del tráfico vehicular para mejorar el entorno urbano y reducir las emisiones.

Política pública: Curso o línea de acción definida que se expresa en lineamientos y directrices, objetivos estratégicos y acciones sobre diferentes temas relacionados a una temática de interés público que deben guiar y ser implementados por los diferentes actores, tanto del Estado como de la sociedad civil.

Reparto modal: Elección del modo de transporte por parte de las personas usuarias, de acuerdo con sus gustos, oportunidades, valor del tiempo y necesidades de desplazamiento.

Siniestro vial: Evento violento que toma lugar en la vía pública, provocado por el tránsito vehicular en el cual intervienen dos o más personas usuarias de modos motorizados o no motorizados y que ocasionan un perjuicio a una persona o bien material. Por lo general, los siniestros viales de mayor gravedad ocurren entre personas conductoras de vehículos motorizados y no motorizados. Estos eventos pueden provocar la lesión o muerte de personas.

Transporte público: Servicio de traslado público de pasajeros, realizado por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis u otros vehículos autorizados, para lo cual se cobra una tarifa establecida según la Ley.

Usuarios no motorizados: personas que utilizan modos de transporte no motorizados, es decir modos activos, como caminar, usar bicicleta u otros.

Usuarios vulnerables: son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones o fallecer en siniestros de tránsito, debido a su menor protección o capacidad de maniobra frente a otros vehículos. Principalmente, se incluyen en esta categoría las personas peatonas, ciclistas, motociclistas, y personas con discapacidad o movilidad reducida.

Modo de transporte personal de tracción humana: definidos como aquellos medios de transporte alternativos cuya propulsión o funcionamiento se da únicamente tracción directa del usuario, sin contemplar ningún modo asistido externo, por ejemplo: patinetas, patines, scooter, entre otros. Además, que en ningún caso puedan desarrollar velocidades superiores a los 15km/h.

Siglas y Acrónimos

ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

AVPP: Años de vida potencialmente perdidos.

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

CEDAW: Convención interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer.

CGR: Contraloría General de la República.

CCSS: Caja Costarricense de Seguro Social.

CNE: Comisión Nacional de Emergencias.

CNC: Consejo Nacional de Concesiones.

CTP: Consejo de Transporte Público.

CONAVI: Consejo Nacional de Vialidad.

COSEVI: Consejo de Seguridad Vial

DUOT: Desarrollo Urbano Orientado al Transporte.

GAM: Gran Área Metropolitana.

GEI: Gases Efecto Invernadero.

IFAM: Instituto de Fomento y Asesoría Municipal.

IMA: Índice de Movilidad Activa

INCOFER: Instituto Costarricense de Ferrocarriles.

INEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos.

INS: Instituto Nacional de Seguros.

ITCR: Instituto Tecnológico de Costa Rica.

INVU: Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.

LANAMME: Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales.

MINAE: Ministerio de Ambiente y Energía.

MIVAH: Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos.

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

NAU: Nueva Agenda Urbana.

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

OMS: Organización Mundial de la Salud.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

OPS: Organización Panamericana de la Salud.

PNT: Plan Nacional de Transportes.

PIB: Producto Interno Bruto.

PIEG: Política de Igualdad y Equidad de Género.

PES: Plan Estratégico Sectorial.

PNMA: Plan Nacional de Movilidad Activa.

PNUD: Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

PEN: Plan Estratégico Nacional.

SPS: Secretaría de Planificación Sectorial

SEPSE: Secretaría de Planificación del Sector Energía.

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

UCR: Universidad de Costa Rica.

UNECE: Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Resumen Ejecutivo

Introducción: El Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) busca transformar la movilidad en Costa Rica, promoviendo el uso de modos de transporte no motorizados como caminar y utilizar la bicicleta. Este enfoque se alinea con los objetivos de desarrollo sostenible y contribuye al cumplimiento de metas nacionales como la descarbonización y la mejora de la salud pública.

Justificación: La movilidad activa ofrece beneficios significativos, incluyendo la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la disminución de la mortalidad en carreteras y la mejora de la calidad de vida de las personas. Costa Rica, sin embargo, enfrenta grandes retos como la alta densidad vehicular y la necesidad de modernizar el transporte público. En este contexto, el PNMA representa un aporte importante para atender estos retos.

El objetivo principal es: ¨Crear lineamientos para una movilidad activa segura, accesible, universal e inclusiva dentro los espacios públicos rurales y urbanos del país para el cumplimiento de la Ley 9976.¨

Ejes Estructurales

1. **Gobernanza:** Crear un marco organizacional para la implementación del PNMA, garantizando su viabilidad, normativa y financiamiento.
2. **Gestión para la movilidad activa:** Desarrollar actividades para la gestión y medición de avances del PNMA.
3. **Fortalecimiento de capacidades:** Asegurar que las instituciones cuenten con capacidades técnicas adecuadas para la aplicación del PNMA.
4. **Infraestructura:** Promover el desarrollo de infraestructura segura y confortable para la movilidad activa.
5. **Educación y promoción:** Incluir temas de movilidad activa en planes de estudio y formación profesional, así como promover el PNMA a nivel nacional.
6. **Planeación urbana y acceso a oportunidades:** Promover el desarrollo urbano orientado a la movilidad de las personas.

Ejes Transversales

1. **Bienestar y salud:** Coadyuvar en el combate de enfermedades crónicas mediante la promoción de la movilidad activa.
2. **Equidad de género:** Incorporar el enfoque de género en la planificación y diseño de la movilidad.
3. **Adaptación al cambio climático**: Promover un modelo sostenible de desarrollo territorial.

Población objetivo: El PNMA beneficia a toda la población, con especial énfasis en segmentos vulnerables como: menores de edad, personas adultas mayores, mujeres, personas con discapacidad y, además, busca mejorar la calidad de vida de personas en condición de pobreza.

Modelo de gestión y gobernanza: El marco de gobernanza del PNMA se integra con el Sistema Integrado de Transporte Público, involucrando actores como el MOPT, MIVAH, INVU, CTP, CONAVI, COSEVI, CNC, INCOFER, además de MINAE, INAMU, municipalidades, sociedad civil organizada, y otros actores relacionados con el tema.

Sistema de indicadores de seguimiento y evaluación: El PNMA incluye un sistema de indicadores para medir el avance de sus metas, distribuidas en sus ejes.

Introducción

Los modelos de desarrollo de las ciudades y el transporte en América Latina históricamente han priorizado la construcción de infraestructura, planes y proyectos de urbanismo con un enfoque centrado básicamente en los vehículos y en especial, en el vehículo particular. Esta priorización de infraestructura para automotores ha afectado el desarrollo y mantenimiento de aceras y ciclovías, las cuales en algunos casos no existen o están muy deterioradas, lo que no permite su uso, especialmente para las personas con dificultades de desplazamiento, cómo adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres embarazadas, entre otros.

De tal manera que, la movilidad en general y la movilidad activa de las personas en particular, tanto en ciudades como fuera de ellas, se vuelve difícil, insegura y de alto riesgo, estimulando cada vez más el uso de modos de transporte motorizados particulares (motocicletas y carros) y desestimulando formas más accesibles, sostenibles y saludables para la movilidad cotidiana como lo es caminar y el uso de la bicicleta, además de otros modos de transporte personal de tracción humana. Esto aunado al dimensionamiento insuficiente de aceras y a que son tomadas o en competencia con otros usos, tales como canastas para basureros, tensoras para postes de tendido eléctrico, postes no reubicados, vegetación y arborización fuera de lugar, paradas de buses o quioscos para ventas ambulantes, y considerando, además, que la normativa exige un ancho de acera mínimo, y es con ese requisito con que las instituciones cumplen, sin contemplar el requerimiento del espacio efectivo.

Existe una amplia bibliografía y referencias científicas a través de las cuales se han ido visibilizando los efectos negativos en la calidad de vida de las poblaciones dentro de un modelo de desarrollo “carrocentrista”: la disminución en indicadores de salud por prácticas de sedentarismo y la disminución en la movilidad activa de las poblaciones, como un cambio cultural efecto de variables económicas en las cuales se estimula la tenencia de vehículos particulares, en conjunto con muchos otros efectos negativos para las personas. Otro aspecto negativo de la primacía del transporte privado sobre los sistemas intermodales y la movilidad activa, se refleja en el constante aumento en el costo por pérdidas de vidas, los costos sociales y la presión sobre los sistemas de salud por siniestros viales; el deterioro de los espacios públicos y la calidad de vida ante el aumento del parque automotor (en el año 2000 el país registraba aproximadamente 632.000 vehículos, en el 2005 subió a más de 751.000, para el 2010 fueron cerca de 950.000 y en el 2015 casi 1.300.000, según datos del INS en cuanto a vehículos con obligación de pago del derecho de circulación); el deterioro del medio ambiente y el aumento de la factura petrolera de los países ante el gasto en combustibles fósiles.

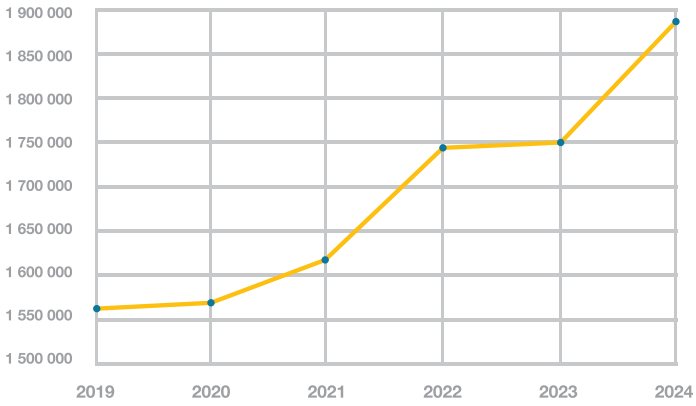


Figura1. Cantidad de vehículos registrados con derecho de circulación entre los años 2019 y 2024

Fuente: INS, 2025

Según datos de la CEPAL, para América Latina y el Caribe se estima que al 2020, cerca del 80% de su población vivía en ciudades y zonas altamente urbanizadas, resultado de diferentes dinámicas socioeconómicas iniciadas en el siglo XX, principalmente la migración desde las zonas rurales hacia las ciudades.

En el caso de Costa Rica, este es un fenómeno que se observa desde la segunda mitad del siglo XX, con una constante expansión del Área Metropolitana y el surgimiento y consolidación de nuevos centros urbanos y ciudades emergentes fuera del Valle Central.

La capacidad de proporcionar espacios urbanos que faciliten de forma segura, confortable, sostenible y sustentable la movilidad de las personas en sus desplazamientos diarios, es uno de los principales retos de la urbanización. Generar un urbanismo con espacios públicos que estimulen la movilidad activa de su población para acceder a bienes y servicios, es básico para empezar a gestionar la sostenibilidad de nuestras ciudades.

Por tanto, alcanzar una movilidad sostenible es uno de los principales desafíos que enfrenta nuestro país. Lograr este objetivo requiere de un compromiso institucional fuerte y de la participación de una buena cantidad de actores en diferentes niveles.

Una movilidad adecuada debe aspirar a mejorar sustancialmente la experiencia de las personas usuarias de las vías, priorizando aquellos modos de transporte intermodales, menos contaminantes y en los cuales sea posible movilizar una mayor cantidad de personas de manera segura y confortable.

En ese sentido, la movilidad activa, entendida como aquella que se realiza mediante el impulso del mismo cuerpo humano (caminata, bicicleta, etc.) surge como una alternativa válida ante la constante motorización que ha caracterizado a las ciudades desde la segunda mitad del siglo XX. Según el informe del Estado de la Nación del año 2018, Costa Rica es el tercer país de América Latina con mayor densidad vehicular, únicamente superado por Argentina y México.

Sin embargo, la introducción de los modos activos y la micromovilidad se enfrenta a décadas de una cultura vial centrada en el vehículo particular, realidad que ha orientado nuestra infraestructura, priorizando los medios motorizados individuales y no ha permitido la articulación del desarrollo urbano con los objetivos de una movilidad más eficiente y segura. Por otra parte, el transporte público urge de reformas que impulsen su modernización e integración, aspecto que potenciaría la utilización de modos activos como parte de un sistema articulado de movilidad.

La seguridad en nuestras vías constituye otro reto mayúsculo para promover la movilidad activa como una alternativa real y efectiva a las necesidades de traslado tanto en entornos urbanos como rurales. En términos generales, se requiere un cambio de modelo que conciba nuestras vías como un espacio de encuentro seguro entre todos los modos de transporte, que promueva entornos urbanos más compactos y diversos que ayuden a recortar las distancias entre el origen y el destino, así como, un sistema de transporte público masivo que, reconozca las escalas de la movilidad e integre a la movilidad activa como parte integral del sistema.

Para cumplir con lo anterior, es necesario estimular el Desarrollo Orientado al Transporte intermodal y la movilidad activa, por medio del cual se coordine el uso del suelo y la integración de mejoras en la infraestructura peatonal y ciclista, la pacificación de las vías, mejoras en espacios públicos y la optimización de los sistemas de transporte público masivo de personas. Esto hace necesario establecer planes que organicen la planificación a nivel nacional con un horizonte definido, para poder fijar metas e indicadores que ayuden a la implementación de los distintos proyectos de manera integral.

La movilidad activa como política pública, constituye el primer nivel del sistema integrado de transporte, el primer paso para una vida más saludable y la coronación de un modelo de ciudad más compacto y sostenible.

Justificación

La mejora del sistema de movilidad es una necesidad palpable desde la vivencia cotidiana. El aumento en los tiempos de desplazamiento, la dificultad para realizar transbordos efectivos, la accidentalidad en las vías, las capacidades limitadas para garantizar una adecuada experiencia a las personas usuarias al desplazarse son algunos de los temas merecedores de atención y reformas.

La movilidad activa produce beneficios directos, no solo a las personas que, la practican sino también, a todo el sistema de movilidad, al medio ambiente y la Salud Pública, tanto en la mejora de indicadores de salud física como de salud psicoemocional, a partir del movimiento de las personas. El modelo tradicional de transporte, basado en el vehículo particular, genera diversas externalidades negativas para la salud de las personas, tales como enfermedades cardiovasculares, obesidad, respiratorias y estrés asociado al tráfico y la contaminación sónica y del aire. Por lo que, una transición hacia formas de movilidad activa garantiza beneficios sociales, ambientales y económicos para la población.

La matriz energética total del país mantiene su dependencia de los combustibles fósiles, que aportan el 65,2% de la demanda nacional de energía principalmente para el transporte automotor que demanda 54% de energía y genera 41,56% del total de gases de efecto invernadero –GEI– (SEPSE, 2022).

La tasa de mortalidad en carreteras es otro indicador que refleja la necesidad de transformar la manera en que nos movilizamos como sociedad. El indicador promedio para América Latina se ubica en 17 decesos por cada 100.000 habitantes (OCDE, 2022) y aunque en nuestro país este indicador se ubicó un tanto por debajo de ese dato en el año 2022 en 16,52 (COSEVI, 2022), la carga de las lesiones de tráfico recae desproporcionadamente en las personas usuarias más vulnerables de las vías: peatones, ciclistas y motociclistas (OCDE, 2022). La meta del ODS 3 es, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por accidentes de tránsito, mientras que, el ODS 11 se relaciona con la mejoría de los sistemas de transporte, la seguridad vial y el acceso al suelo urbano. Lograr una convivencia cada vez más pacífica en las vías justifica cualquier esfuerzo por lograr la integración modal, teniendo como actor protagónico a la movilidad activa.

Revisando la serie estadística de Costa Rica entre los años 2016-2022 del Área de Investigación y Estadística del COSEVI, las víctimas por atropello tienen un peso histórico de alrededor del 10% del total de personas que anualmente se ven involucradas en siniestros viales, de ese 10%, en promedio, un 7% fueron usuarios de bicicleta y un 3% peatones. El restante 90% del total de personas involucradas en siniestros viales se distribuyen entre usuarios de vehículo (55%), usuarios de motocicleta (32%) y otros (3%).

Sin embargo, es relevante señalar que, si bien el porcentaje de la participación de peatones y usuarios de bicicleta dentro del total de siniestros viales representa números bajos respecto a los demás usuarios de la vía, si ajustamos el análisis al tipo y gravedad de las lesiones, las mismas estadísticas nos generan indicadores que reflejan la vulnerabilidad y exposición al riesgo de las personas que caminan y aquellas que viajan en bicicleta, es así que, del total de personas fallecidas, 9% fueron usuarios de bicicleta y un 16% peatones, o sea, aunque representaron solo el 10% del total de personas involucradas en siniestros viales, representan el 25% de las muertes in situ.

A su vez, sí analizamos qué porcentaje de peatones y ciclistas víctimas de siniestros viales sufrieron algún grado de lesión (leve, grave o la muerte), resulta que, el 96% de las personas en bicicleta y el 98% de las y las personas peatones involucrados sufrieron algún tipo de lesión. En el caso de las personas usuarias de vehículos fue el 36% de las involucradas las que tuvieron lesiones. Estos datos reflejan que, si bien peatones y ciclistas no representan las personas usuarias con mayor exposición a sufrir un siniestro vial, si son los grupos más vulnerables de sufrir lesiones e incluso la muerte en caso de atropello.

Por otra parte, en la escala local cobran especial importancia los esfuerzos por establecer una red continua para la movilidad activa, articulada con los sistemas de transporte público en nodos de integración diseñados para tal fin. La gestión de la movilidad activa por parte de las municipalidades juega un papel de vital importancia en la promoción del aumento de la demanda de los sistemas de transporte público.

Es por ello que, la movilidad activa, necesariamente la debemos entender y gestionar en dos niveles o dimensiones, el primero a nivel local (cantonal) en donde los centros urbanos se articulen como espacios caminables seguros y confortables, con bienes y servicios accesibles a la población local por medio de facilidades peatonales que garanticen y fomenten que las personas caminen, y, en aquellos contextos donde la movilidad en bicicleta es parte de las formas habituales para la movilidad cotidiana o parte de las políticas públicas en estimular este tipo de movilidad, que se genere la infraestructura y facilidades que también garanticen desplazamientos seguros y confortables en bicicleta.

La segunda dimensión o nivel comprende la movilidad en distancias medias y largas o interurbanas, en la que, se debe garantizar la intermodalidad con todas las formas de transporte público, logrando fomentar la caminabilidad referida a la medida de qué tan amigable es un área para llevar un estilo de vida en el que la mayor parte de las actividades cotidianas puedan hacerse moviéndose a pie, sin depender de un automóvil y el uso de la bicicleta, mejorando y ampliando toda la infraestructura urbana asociada al transporte público, su seguridad, accesibilidad y universalidad.

El Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA), se origina a partir de lo establecido en la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N° 9660 en su Artículo 7 y el artículo 4, donde se define que el MOPT es el ente encargado de realizar los planes de movilidad activa de escala nacional y la rectoría del Ministro para la creación de políticas. Adicionalmente, el reglamento a la ley, oficializado vía Decreto Ejecutivo 2111-MOPT-H- MEP, comisiona la revisión y actualización del referido plan a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.

El siguiente plan busca establecer los lineamientos y acciones estratégicas en el corto, mediano y largo plazo las cuales se pueden visualizar en el apartado de: Indicadores de seguimiento y evaluación, en el cuadro de ejes productos e intervenciones, donde se plantean los indicadores con la intención de avanzar en la transformación de la movilidad a nivel nacional, ofreciendo una mejor experiencia a las personas usuarias de la movilidad activa (peatones, ciclistas y usuarios de la micro movilidad), y generando una herramienta para promover desplazamientos más seguros e integrados entre sí y con el sistema de transporte público en entornos urbanos más compactos y sostenibles para que de ese modo, se contribuya a posicionar a las personas peatonas como el actor más importante en la pirámide de la movilidad.

A. Inclusión del Plan de Movilidad Activa en la Agenda Nacional

Complementariamente, la aprobación de políticas y planes a nivel nacional pone a disposición del sector una variada cantidad de instrumentos de política pública, coincidentes con la necesidad de promover un cambio en el esquema de movilidad y fortalecer los modos de transporte activo. Estos diversos instrumentos constituyen el marco estratégico del Plan Nacional de Movilidad Activa:

A.1 Plan Estratégico Nacional 2050 (PEN)

Dentro de las iniciativas incluidas en el PEN por parte del Sector Infraestructura y Transportes, se hace especial énfasis en la modernización e integración de los servicios de transporte público en todo el país como herramienta para reactivar la economía y mejorar la competitividad regional.

La inclusión de estas medidas en el PEN obedece a la necesidad de concebir la movilidad como una de las estructuras claves para el desarrollo nacional y por la necesidad de visionar la movilidad desde una perspectiva territorial, con acciones de corto, mediano y largo plazo. Como primer nivel en cualquier sistema de transporte, la movilidad activa es una de las mejores oportunidades para visibilizar y avanzar en los compromisos adquiridos por el sector. Adicionalmente, el PEN incluye la intervención pública de disminuir la tasa de mortalidad y de lesiones producto de accidentes de tránsito, (PEN, 2050), para lo cual la sana convivencia y un sistema de infraestructura seguros son necesarios.

A.2 Plan Nacional de Transportes (PNT) 2011-2035

Es el instrumento de planificación a largo plazo más reciente con que cuenta el Sector Infraestructura y Transportes. Se estructura en capítulos que permiten abordar los diferentes modos de transporte: carreteras, puertos, aeropuertos, sistema ferroviario y un capítulo para el desarrollo y potenciación de la intermodalidad y logística. Fue declarado de interés público y con rango de Política Pública Sectorial, el 29 de mayo de 2013 mediante Decreto Ejecutivo No. 37738-MOPT.

Su visión es proporcionar un sistema de transporte único que, integre cada uno de los distintos modos que, lo conforman para facilitar el acceso a la red y movilidad de personas y mercancías. Pretende ser un sistema orientado a facilitar el comercio y potenciar la integración del país en el mercado internacional.

El PNT cuenta con un enfoque orientado hacia la infraestructura para el desarrollo del país, contando con siete capítulos distribuidos a saber:

- Reformas Legales
- Carreteras
- Puertos
- Transporte Público
- Aeropuertos
- Ferroviario
- Logística

El plan realiza una aproximación poco detallada a los sistemas integrados de transporte público masivo y a la movilidad activa, por lo que el Plan Nacional de Movilidad Activa vendría a complementar el PNT, robusteciéndolo y planteando la necesidad de su actualización. Adicionalmente, en el año 2020 se aprueba el Programa para un Sistema Integrado de Transporte Público para la GAM (SITGAM) el cual viene a complementar lo propuesto en el PNT, estableciendo las acciones necesarias para lograr la integración operativa, física y organizacional de los sistemas de transporte en las diferentes escalas: regional, metropolitana y local. En esta última, la movilidad activa juega un papel de vital importancia para la movilidad de las personas.

A.3. Plan Estratégico Sectorial (PES) 2025-2030

El sector Infraestructura y Transportes cuenta con un Plan Estratégico Sectorial que constituye la principal guía de planificación en el mediano plazo. Para el período 2025-2030, el PES comprende seis resultados a saber:

I. Transporte público intermodal,

II. Sistema de Carreteras Costo Eficiente,

III. Gestión de proyectos desde la Pre-inversión,

IV. Infraestructura Marítima y aeroportuaria

V. Gobernanza

Entre los principales valores agregados del PES, se encuentra la inclusión de una visión integral de la movilidad, tomando en cuenta la necesidad de garantizar una adecuada movilidad para todas las personas usuarias, incluidas las personas peatonas y las personas ciclistas. El avance de las metas del Plan Nacional de Movilidad Activa forma parte integral del Plan Estratégico Sectorial.

A.4 Plan Nacional de Descarbonización

El Plan Nacional de Descarbonización fue generado por MINAE y sienta las bases para la transformación de la economía costarricense hacia el desarrollo sostenible. El plan está compuesto por 10 ejes que buscan revertir el crecimiento de los gases de efecto invernadero y promover la modernización de la economía bajo una visión sostenible. Asimismo, se determinan 8 estrategias transversales para consolidar el proceso de cambio del sistema productivo, la institucionalidad, el marco fiscal y el sistema educativo.

El Plan Nacional de Descarbonización identifica como claves el cambio de la tecnología asociada al transporte en sus diferentes modalidades y la modernización operativa de los sistemas de transporte.

El primer eje del plan hace referencia al desarrollo de un sistema de movilidad basado en transporte público seguro, eficiente y renovable, y en esquemas de movilidad activa. Entre las actividades estratégicas que se plantean se encuentran:

"Promover la movilidad sostenible en ciudades, con especial énfasis en el fomento de modos activos."

- Diseñar e implementar planes de ciudad caminable en principales centros urbanos del país, incluyendo ciudades intermedias.
- Diseñar e implementar planes integrales de promoción del uso de la bicicleta, los cuales contemplen infraestructura ciclo-inclusiva.
- Incentivar la innovación en el diseño e implementación de medidas que fomenten la sostenibilidad en ciudades tanto a nivel público, como privado y en la sociedad civil".

A.5 Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026

Contiene las prioridades definidas por la administración del periodo 2023-2026. *"El Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026 es un instrumento que se construye a partir de las mejores prácticas internacionales en materia de planificación y evaluación de las políticas públicas, donde se consideran aquellos ámbitos estratégicos con alto potencial hacia el desarrollo económico y social requerido por nuestro país."*

El plan considera como parte de las intervenciones del sector Infraestructura y Transportes la disminución de las defunciones producto de accidentes de tránsito, mediante la implementación de acciones de movilidad y seguridad vial. Este objetivo se encuentra directamente vinculado con el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 3. Dentro de las estrategias de movilidad relacionadas con esta intervención, se incluyen las relacionadas con la promoción de la movilidad activa, la construcción de infraestructura que promueva un sistema seguro y el impulso a los sistemas de transporte público masivo.

A.6 Principal normativa nacional que da soporte a la movilidad activa

En los últimos años, el país ha aprobado una nueva generación de leyes que reivindican la importancia de los medios activos y su papel en la gestión de un hábitat más adecuado y sostenible, como se citan a continuación:

La **Ley N° 9660: Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística** declara de interés público la movilidad integrada y seguridad ciclística. Esta Ley se basa en los siguientes principios:

a) Pirámide invertida de la movilidad: consiste en la jerarquía de la movilidad segura y sostenible estableciendo orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte. La jerarquización ubica en primer lugar a las personas peatones; en segundo, a medios de movilidad activa; en tercero, al transporte público y, en cuarto, a los demás medios y modos de transporte.

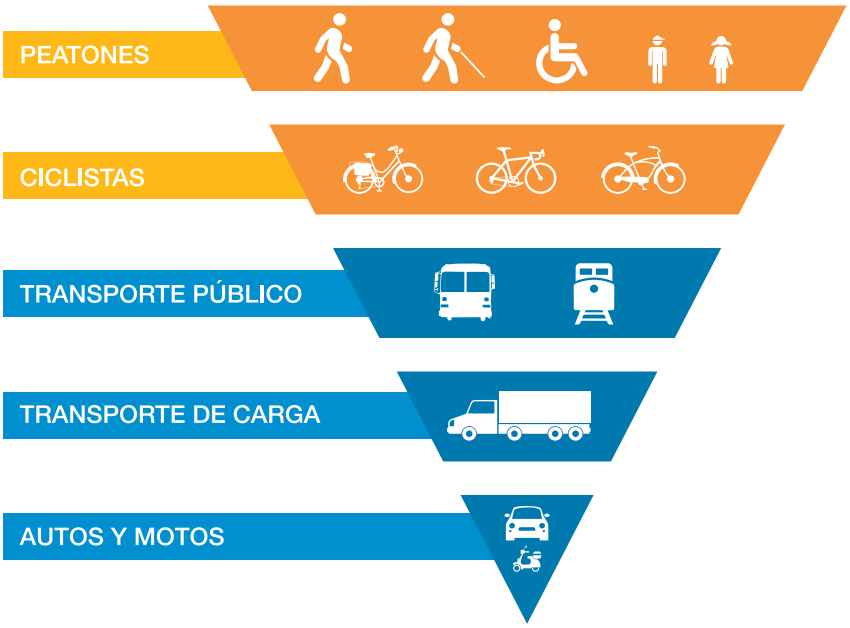


Figura 2. Pirámide de movilidad sostenible

Fuente: MOPT, 2019

b) Pacificación del tránsito: consiste en comprender que las personas peatones y demás usuarios de medios de movilidad activa de la vía pública son la prioridad por proteger en una ciudad, para lo cual se debe procurar reducir la velocidad de los vehículos automotores en los centros de ciudad."

Por otra parte, la Ley N° 9660 establece en su Artículo 7, sobre los planes cantonales de movilidad integrada y seguridad ciclística:

> *"El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus respectivas direcciones regionales, en conjunto con las juntas viales cantonales o, en su defecto, las municipalidades, elaborarán los planes nacionales y cantonales, respectivamente para la movilidad integrada y seguridad ciclística, con base en las intervenciones autorizadas, según lo establecido en el artículo 9 de la presente ley. Se establecen como prioritarias las intervenciones autorizadas que contemplan conexiones y redes con las siguientes estructuras y en el orden respectivo: centros de educación, la red de transporte público, espacios públicos, estructuras sociosanitarias, oficinas de la Administración Pública, zonas destinadas a la práctica del deporte y al desarrollo turístico."*

Más específicamente, el **Decreto Ejecutivo 42111-MOPT-H-MEP: Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística** establece la elaboración del **Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA)**, su estructuración, las etapas que debe considerar, su visión, la periodicidad y la importancia de la participación ciudadana en el mismo:

> *"Artículo 5.- Creación del Plan Nacional de Movilidad Activa. Tomando en consideración los principios rectores de la Ley Nº 9660 y con la finalidad de integrar los procesos de planificación de los medios de transporte de movilidad activa se crea el Plan Nacional de Movilidad Activa.*
>
> ***Artículo 6.- Contenidos del Plan Nacional de Movilidad Activa**. Se debe considerar en la estructura de dicho plan al menos los siguientes contenidos:*
>
> *a) Visión y estrategia: constituido por los objetivos, las estrategias y metas del plan.*
>
> *b) Ejecución: constituido por el conjunto de políticas, programas y proyectos del plan.*
>
> *c) Seguimiento y evaluación: conformado por los indicadores e instrumentos de seguimiento y mecanismos de evaluación de cumplimiento del plan.*

Artículo 8.- Visión integral del Plan Nacional de Movilidad Activa. *La formulación del plan debe tener en cuenta las dinámicas territoriales, con el fin de crear redes de movilidad segura, promover el desarrollo y movilidad a nivel nacional y regional; para ello, se podrán utilizar esquemas de asociación, mecanismos de integración, convenios de cooperación interinstitucional, coordinación y armonización de las diferentes entidades competentes en materia de ordenamiento territorial.*

Artículo 9.- Actualización del Plan Nacional de Movilidad Activa. La Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT deberá revisar y/o actualizar cada cinco años el Plan Nacional de Movilidad Activa, *para facilitar la articulación con otros instrumentos de planificación nacional y cantonal. La persona jerarca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes aprobará el Plan Nacional de Movilidad Activa."*

A.7. Ley de Movilidad Peatonal

La **Ley de Movilidad Peatonal Nº 9976**, aprobada por el Congreso de la República en el año 2021, viene a establecer las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con la idea de un sistema de transporte multimodal que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, como competencia de las corporaciones municipales y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos.

La ley declara de interés público la movilidad peatonal incluyendo su relación con otros tipos de movilidad apuntando hacia la inclusividad. la cual define la jerarquización de la movilidad segura y sostenible, estableciendo el orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte. La jerarquización los ubica, por su orden, colocando en principio a las personas peatonas, seguido de las personas ciclistas, el transporte público, el transporte de carga, automóviles y demás medios de transporte.

La ley establece algunas obligaciones que deben ser norte para el Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA):

- En el trazado o diseño del trayecto de toda obra nueva o de mejoramiento de la red vial se deberá incorporar la infraestructura que garantice la movilidad peatonal segura e inclusiva. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá incorporar el trazado y diseño del trayecto peatonal en la ejecución de todos sus proyectos. En el caso de las corporaciones municipales se podrá definir la infraestructura peatonal vía reglamento municipal.
- Los desarrolladores inmobiliarios deben entregar los proyectos finales con las obras de movilidad peatonal internas y externas que sean necesarias, de conformidad con los reglamentos o requerimientos que al respecto emitan las municipalidades. Las municipalidades no otorgarán permisos constructivos, si los proyectos sometidos a su conocimiento omiten la inclusión de esas obras.
- Las municipalidades deberán incorporar, en el plan de priorización quinquenal, el mantenimiento de la red vial cantonal y, en sus planes anuales operativos, las propuestas técnicas, debidamente fundamentadas, que mejoren las condiciones de seguridad vial para las personas peatones.

A.8 Coordinación y rectoría para el Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA)

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), forman parte del Sector Infraestructura y Transportes según los decretos: Decreto Ejecutivo N°43580-MP-MIDEPLAN y su reforma Nº43917-MP-PLAN, los cuales se rigen por la planificación estratégica del sector, nacional y compromisos internacionales adquiridos por el Estado.

En lo que respecta a la rectoría, se debe tener presente lo dispuesto en el Reglamento del Poder Ejecutivo N°43580:

"Artículo 3.- De la Rectoría Sectorial. La Rectoría Sectorial regulada en el presente Reglamento está orientada al direccionamiento del presidente de la República y los ministros de Gobierno sobre la Administración Pública Central y Descentralizada en cualquier asunto relativo a sus competencias.

La rectoría sectorial se entenderá como la atribución de los ministros de Gobierno de dirigir y coordinar un conjunto de órganos y entes de la Administración Pública, con propósitos y competencias afines a la actividad estratégica gubernamental que les ha sido encomendada por Ley o por el presidente de la República, con el propósito de orientar y supervisar

la ejecución de políticas públicas que conduzcan -coherentemente- el accionar del Poder Ejecutivo hacia un fin público específico. La rectoría permitirá fijar los objetivos políticos propuestos, formalizándolos en políticas que deben ser ejecutadas por los distintos órganos y entes de la Administración Central y Descentralizada.

Para el ejercicio de la Rectoría Sectorial, especialmente en materia de planificación del desarrollo nacional, el Poder Ejecutivo contará con los siguientes mecanismos de coordinación y asesoría: a) Consejos Presidenciales, b) Consejos Sectoriales y c) Secretarías Sectoriales. …"

El Sector de Infraestructura y Transportes está definido en Decretos N° 43580-MP. Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo y sus reformas según el: Artículo 7. Inciso K- De los Sectores Estratégicos Gubernamentales: creación e integración) Sector Infraestructura y Transportes: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus órganos desconcentrados a saber: Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Consejo de Transporte Público (CTP), Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONA VI), Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), Tribunal Administrativo de Transporte. 2. Instituto Costa1Ticense de Ferrocarriles (INCOFER) 3. Instituto Costarricense de Puertos del Pacifico (INCOP) 4. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). El Rector del Sector Infraestructura y Transportes será la persona que ocupe el cargo de Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Aunado a las competencias de rectoría en la materia, a continuación, se detallan la misión y visión del sector:

Misión del Sector: Somos el sector que desarrolla, en alianza con otros sectores de la sociedad y de forma integral, la infraestructura y los servicios de transporte intermodal, garantiza el desplazamiento seguro, eficiente y de calidad de personas y mercancías y propicia el desarrollo sostenible, contemplando la resiliencia de las infraestructuras y la competitividad del país.

Visión del Sector: Para el 2028 la ciudadanía costarricense reconocerá la oferta transporte intermodal e infraestructura como un servicio eficiente, innovador, accesible y sostenible que mejora su calidad de vida y dinamiza el desarrollo socio económico del país.

Un aspecto por resaltar del ejercicio de la rectoría es, el compromiso que, se ha asumido con la movilidad segura y la calidad de vida de los habitantes del país como un aspecto transversal.

Por otra parte, debe mencionarse que en el **Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística No. 42111-MOPT-H-MEP**, en el artículo 5 se indica la creación del **Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA).** Además, en el **artículo 12** se indica la **formalización de la Unidad de Movilidad Activa (UMA)** de la Dirección de Proyectos del COSEVI, cuyas funciones se definen en el **artículo 13** que se cita a continuación:

" a) Apoyar con asesoría a las diferentes entidades públicas en la elaboración de estudios técnicos en materia de movilidad activa.

b) Apoyar con asesoría a las diferentes entidades públicas en el diseño, inspección y construcción de la infraestructura para la movilidad activa en el país.

c) Proponer la creación de convenios y mecanismos de cooperación con organismos locales y sector privado, para desarrollar y difundir conocimientos especializados, con el fin de apoyar a los organismos locales en el desarrollo de los planes y estrategias de infraestructura para movilidad activa y seguridad vial.

d) Gestionar con las entidades públicas y privadas, la capacitación en temas de movilidad activa y la realización de programas de una nueva cultura de movilidad.

e) Recopilar, gestionar, analizar y disponer de datos para la toma de decisiones en los proyectos/ programas de movilidad activa. Entre otros, datos sobre las personas que usan las redes de infraestructura ciclista, sobre los sistemas públicos de bicicletas, características y extensión de la red, el reparto modal."

Cabe acotar que, en el artículo 14 del mismo reglamento, se definen las funciones que la **Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT realiza como complemento a la UMA:**

" a) Coordinar la elaboración y liderar, en conjunto con la Unidad de Movilidad Activa del COSEVI, la implementación del Plan Nacional de Movilidad Activa.

b) Coordinar con las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes involucradas en la articulación de políticas y planes de movilidad activa para que estos resulten congruentes con con [sic] otros instrumentos de planificación nacional.

c) Dar seguimiento y monitoreo al Plan Nacional de Movilidad Activa y articular con los gobiernos locales, para la interconexión de los planes cantonales de movilidad integrada y seguridad ciclística. Lo anterior de acuerdo con el capítulo III, artículo 7 de la Ley Nº 9660."

B. Compromisos Internacionales vinculados al Plan de Movilidad Activa

A continuación, se mencionan una serie de iniciativas de política internacional suscritas por el país que promueven la generación de planes a nivel nacional para mejorar la movilidad y robustecer los modos activos de desplazamiento:

B.1 El papel de la movilidad activa para alcanzar los ODS

Más allá del ámbito de la movilidad, la existencia de territorios mal conectados es una expresión de la desigualdad y la segregación socio espacial. En términos prácticos, es la población de más bajos recursos la que invierte más tiempo transportándose y esta realidad está directamente asociada a la operación de los sistemas de transporte masivo, por lo que la movilidad activa constituye una oportunidad real para mejorar el acceso a los bienes y servicios. En el marco de lograr las metas de los ODS en tiempos de una triple crisis global (Cambio climático, contaminación y pérdida de biodiversidad) el impulso de la movilidad activa guarda una estrecha relación con los siguientes objetivos:

Figura 3. Objetivos ODS, vinculados al PNMA

B.2 Enfoque de Sistema Seguro adoptado

La concepción del enfoque de **Sistema Seguro** aplicado a la seguridad vial tiene sus inicios en Suecia y los Países Bajos entre los años 1980 y 1990. Para ese momento era común atribuir la responsabilidad de los siniestros viales a las personas usuarias de la vía, de modo que, las políticas de seguridad vial buscaban básicamente influir en el comportamiento de estos usuarios para que interactuaran en el sistema vial de forma segura.

No obstante, con el paso de los años el número de víctimas fatales y heridos graves se mantuvo, situación que mostraba que los procesos de educación, formación, aplicación de la ley y otros ya no estaban contribuyendo en la reducción de muertes y lesiones por siniestros viales, evidenciando de esta manera la necesidad de un cambio de paradigma que permitiera mejorar la seguridad vial de todas las personas usuarias.

A partir de esta situación, expertos en la materia comenzaron a conceptualizar el tránsito como un sistema seguro, un sistema complejo en el que, los seres humanos no están exentos de cometer errores y en donde se considera la vulnerabilidad del cuerpo humano ante los traumatismos, tomando en cuenta que, este tiene una capacidad física limitada para tolerar la fuerza del impacto antes de que el daño ocurra, por lo que, todo esto cambió la forma de concebir la seguridad vial, adoptando un nuevo pensamiento, donde se determina que, ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por un siniestro vial. Replanteándose entonces que, la responsabilidad no debe recaer únicamente en el usuario, sino que, debe ser compartida entre diferentes actores, en especial, por la Administración encargada del desarrollo de la infraestructura vial y reconociendo la necesidad de fortalecer todas las partes del sistema de transporte y movilidad, en caso que, si una parte falla, que las demás sigan protegiendo a las personas involucradas.

A diferencia de las primeras políticas de seguridad vial que, giraban en torno a corregir el factor humano en los siniestros viales, este nuevo enfoque, da lugar a nuevas políticas de seguridad vial, que contemplan no sólo este factor, sino un enfoque holístico donde se promueve la aplicación de la normativa, el diseño de vías más seguras, mejor tecnología de los vehículos y una mejora en la capacidad de respuesta después del accidente.

La aplicación de los principios del Sistema Seguro ha generado en su práctica la incorporación de intervenciones complementarias orientadas a fortalecer este enfoque, tales como: innovación, normas, coordinación, datos, investigación y evaluación, normas de tránsito y medidas de aplicación, otorgamiento de licencias y registro, educación e información.

Estas intervenciones están dirigidas a contrarrestar los efectos físicos en las personas tras los accidentes de tránsito mediante el reforzamiento de la seguridad en los siguientes factores: vías de tránsito seguras, vehículos seguros, personas y velocidades seguras.

La aplicación del enfoque de Sistema Seguro en los planes o estrategias de seguridad vial de diferentes países ha demostrado la mejora integral en la seguridad vial de todas las personas usuarias del sector Infraestructura y Transportes. Este enfoque sugiere una coordinación con los diferentes actores involucrados de forma tal que la responsabilidad deba ser compartida entre ellos. El principio básico es que, el ser humano siempre va a estar propenso a cometer errores en cualquiera de sus roles ejercidos en el sistema vial, no obstante, dichos errores deben ser compensados, dentro del sistema, de modo que, su integridad física no esté comprometida tras un siniestro de tránsito.

B.3 Acuerdo de París

El Acuerdo de París, conocido y aprobado por la Asamblea Legislativa en octubre del 2016, promueve “Mantener el aumento de la temperatura media global muy por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento a 1,5 °C.”. Esta meta se encuentra directamente ligada con la forma en que, manejamos y gestionamos la movilidad, sobre todo, en nuestro país donde la mitad del consumo total de energía se realiza por parte del sector Infraestructura y Transportes. Implementando políticas para promover la movilidad activa e integrarla el transporte público se pretende realizar un importante aporte en la disminución de los gases de efecto invernadero.

Costa Rica presentó al mundo, en conjunto con la aprobación del acuerdo, la contribución prevista y determinada para coadyuvar a alcanzar el objetivo global establecido. El país se compromete a un máximo absoluto de emisiones

de 9.374.000 TCO2eq netas al 2030, con una trayectoria propuesta de emisiones per cápita de 1.73 toneladas netas para el 2030; 1.19 toneladas netas per cápita al 2050 y -0.27 toneladas netas per cápita al 2100. Este límite es consistente con la trayectoria global necesaria para cumplir la meta de mantener el aumento de temperatura media global por debajo de los 2°C. El compromiso nacional implica una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de 44%, comparado con un escenario Business As Usual (BAU), y representa una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de 25% contrapuesto con las emisiones de 2012. Para alcanzar esa meta, Costa Rica tendrá que reducir 170 500 toneladas de gases de efecto invernadero (GEI) año con año, hasta el 2030 (MINAE, 2015, pág.2)

Sin duda, la movilidad y la gestión del territorio juegan un papel preponderante en la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para lo cual el país se encuentra ante el importante reto de gestionar el uso del suelo y las emisiones provenientes de los sistemas de transporte.

B.4. La Nueva Agenda Urbana (NAU)

La **Nueva Agenda Urbana (NAU)** reafirma el compromiso mundial con el desarrollo territorial como un paso decisivo para el logro del desarrollo sostenible de manera integrada y coordinada a nivel mundial, regional, nacional, subnacional y local. La aplicación de la Nueva Agenda Urbana (NAU) contribuye a la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus metas, incluido el Objetivo 11 de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

El crecimiento desmedido de la urbanización trae consigo una serie de efectos colaterales que deterioran la calidad de vida. Únicamente producto del atasco vial el país enfrenta pérdidas que superan el 3.8% del Producto Interno Bruto (PIB) (Estado de la Nación, 2019). El acceso al suelo y consecuentemente a la vivienda es otro de los aspectos que se encuentran directamente relacionados con esta problemática.

El modelo expansivo de baja densidad de la GAM, que ha predominado en los últimos 40 años ha heredado severos problemas de movilidad urbana. Este problema se ve maximizado por el despoblamiento de los centros de ciudad y la constante habilitación de suelos para el uso urbano en las periferias, algunos inclusive en zonas de alta fragilidad ambiental y riesgo. La movilidad ostenta un papel privilegiado en la promoción del Derecho a la Ciudad, el cual se define como el usufructo equitativo de los bienes y servicios urbanos, en un marco de equidad, igualdad y solidaridad. En ese sentido, desde un enfoque de derechos humanos, la movilidad activa forma parte integral de los esfuerzos por mejorar los entornos urbanos y disminuir la desigualdad mediante la conectividad a bajo costo de todas las personas usuarias de las vías.

B.5 Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030

En el mes de agosto del año 2020 la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el período comprendido entre el año 2021 y 2030 como el **Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial**, con el objetivo de reducir la mortalidad en un 50%. Para lo que se propuso una estrategia para lograrlo, comenzando por reconocer que el problema es multidimensional y, por lo tanto, debe ser abordado con estrategias que actúen sobre múltiples niveles.

Se propusieron cinco pilares para la seguridad vial para el diseño de iniciativas y sobre los cuales, las naciones tienen el desafío de trabajar conjuntamente.

1. **Gestión de la seguridad vial.** Pilar que tiene como objetivo incentivar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores con la capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales sobre seguridad vial.

2. **Infraestructura vial más segura.** Tiene el objetivo de aumentar la seguridad específica y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de toda la población que haga uso de las vías de tránsito, en especial aquellos miembros de la población más vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas.

3. **Vehículos más seguros.** Fomenta el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad activa y pasiva de los vehículos, en conjunto con las normas mundiales pertinentes de seguridad vial. Así como, mejorar los sistemas de información de los vehículos y

los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

4. **Usuarios de las vías de tránsito más seguros:** Tiene como objetivo elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito. También, busca fomentar la educación vial entre las personas usuarias.

5. **Sistemas de respuesta ante emergencias:** Pilar que tiene como objetivo, incrementar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar notablemente la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para darle a las personas víctimas de un accidente la mejor atención posible.

B.6 Declaratoria de Estocolmo 19-20

Esta declaratoria surge de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030, celebrada en Estocolmo, Suecia, el 19 y 20 de febrero de 2020, tras analizar los avances y desafíos en materia de seguridad vial a nivel mundial, reitera el compromiso con el cumplimiento de los objetivos mundiales para el 2030.

C. Línea base: La movilidad en Costa Rica

C.1 Movilidad activa en Costa Rica

El concepto de **movilidad activa** en Costa Rica tiene un uso relativamente reciente, consolidándose como un eje dentro de la discusión sobre **movilidad y seguridad vial** a partir de la **promulgación de las leyes 9660 (Movilidad ciclista) y 9976 (Movilidad peatonal)**, siendo que ambas leyes llegan a posicionar el uso de la bicicleta y el caminar, como ejes centrales en el debate sobre movilidad, seguridad vial e infraestructura vial.

Cabe destacar la **Ley 7600 (del año 1996**) que, si bien buscó **garantizar las condiciones mínimas de accesibilidad a las personas con discapacidad a los espacios públicos y edificaciones**, introducía desde muy temprano ciertos estándares en cuanto a aceras y facilidades peatonales, marcando un cambio cultural en la conceptualización de la infraestructura peatonal universal.

Con anterioridad, algunas investigaciones habían estado recuperando insumos sobre las limitaciones que estaban teniendo peatones y ciclistas en sus dinámicas de movilidad cotidiana. Para el Valle Central, el énfasis estaba en señalar el deterioro y mal estado de las aceras dentro de los principales centros urbanos, incluyendo la capital, y la inexistencia de aceras en muchos espacios periféricos y en casi todas las zonas rurales.

Por otra parte, cabe mencionar que, otros estudios (COSEVI, 2011, 2012, 2014, 2016, 2018) documentan espacios fuera del Valle Central en los cuales, el uso de la bicicleta, es un modo de transporte consolidado históricamente entre las poblaciones locales que resuelve las necesidades cotidianas de movilidad en todos los espectros socioeconómicos (Puntarenas, Osa, Pococí, Limón, Cañas, Nicoya, Santa Cruz, Liberia, Fortuna). En un artículo de la revista Infraestructura Vial de LANAMME-UCR (Pérez, 2018) se propone una categorización de las personas usuarias de bicicleta: ciclistas deportivos, ciclistas recreativos y ciclistas utilitarios, estos últimos, entendidos como aquellas personas que usan la bicicleta como medio de transporte para acceder a bienes y servicios y que deberían ser el enfoque de toda política pública en el desarrollo de planes, programas y proyectos para ciclistas.

No obstante, en el caso de las personas peatones, diferentes estudios desde la seguridad vial evidenciaban que la inversión en facilidades peatonales es mínima o incluso inexistente. Cuando existe y cuando se incluye en nuevos proyectos viales, se basa en los estándares mínimos, normalmente sin ningún tipo de insumo técnico o valoraciones que permitan identificar las verdaderas necesidades en infraestructura peatonal que tienen las personas que caminan como parte de sus necesidades de movilidad.

Además de la carencia de infraestructura adecuada para peatones y ciclistas, es fundamental señalar el irrespeto recurrente a la normativa vial, que compromete gravemente la seguridad de estos usuarios. La invasión y el estacionamiento sobre aceras, ciclovías, esquinas o rampas, no solo pone en riesgo a los usuarios vulnerables, sino que, también, deteriora la infraestructura, la cual no está diseñada para soportar el peso de vehículos motorizados. En este contexto, se recomienda considerar diseños que, además de facilitar la movilidad activa, integren elementos que disuadan o contengan estas infracciones, promoviendo entornos más seguros y funcionales.

Más desde esta perspectiva de seguridad vial y en concordancia con las nuevas tendencias a nivel internacional sobre el abordaje teórico a través de enfoques como Sistema Seguro y Visión Cero, desde inicios de la década del 2010, tanto en la academia (UCR e ITCR) como desde el COSEVI, se empezó a insistir en la necesidad de que el país transforme su forma de conceptualizar el desarrollo de proyectos viales y el entendimiento que se tiene sobre la movilidad.

El debate interdisciplinario genera múltiples propuestas en cómo entender, para Costa Rica, la necesidad de transformar las políticas públicas de inversión y desarrollo en obras viales, superando todos los abordajes tradicionales que, básicamente, centran su interés en los vehículos particulares y los demás usuarios, en especial peatones y ciclistas, se observan de manera marginal; muchas veces ni eso.

A partir de la promulgación de las leyes 9660 (Movilidad ciclista) y 9976 (Movilidad peatonal) el debate adquiere una dimensión más formal dentro de la normativa del país, generando una mayor exigencia hacia las instituciones que invierten en obra vial para que la peatonalización y el uso de la bicicleta se contemplen e integren en los proyectos. De preferencia, de acuerdo con los contextos locales.

De esta manera, surgen algunas iniciativas muy prometedoras para generar las líneas basales que nos permitan identificar el verdadero estado de la infraestructura vial de acuerdo con usuarios no motorizados, especialmente peatones y ciclistas.

Por un lado, la academia a través del LANAMME-UCR, ha desarrollado cursos de capacitación continua para profesionales dedicados a proyectos de infraestructura vial, para comprender mejor y poder integrar los conceptos de movilidad, movilidad activa, peatonal y ciclista.

También, el Estado a través del COSEVI desarrolló la herramienta de las Auditorías Integrales en Movilidad y Seguridad Vial mediante el decreto ejecutivo 40632-MOPT, que establece la obligatoriedad de la incorporación de la movilidad y seguridad vial en todos los proyectos viales, incluyendo facilidades peatonales y ciclistas con base en análisis de movilidad y seguridad vial.

Además, el IFAM desarrolló la herramienta denominada **Índice de Movilidad Activa (IMA)**, a través de una aplicación para computadora y teléfonos celulares que integra las principales variables que, se deben evaluar para establecer, qué tan amigable con la persona que camina es una vía y su entorno; información que, se recaba en campo y se incluye en la app, que a su vez genera un mapa en tiempo real con el resultado del diagnóstico, generando así un índice de caminabilidad con valores de 0 (peor) a 100 (mejor). Por su función, esta aplicación va orientado principalmente a los gobiernos locales.

El IMA del IFAM se puede considerar una de las herramientas más completas y accesibles a un público mucho mayor que otros instrumentos existentes, por cuanto permite prácticamente a cualquier persona ingresar información y actualizar el índice de caminabilidad. Toma en consideración 10 variables para la construcción del índice, cada uno con una nota potencial entre 0 y 100, que finalmente se promedia. Las variables que utiliza son: uso mixto del suelo, seguridad, obstáculos, niveles de servicio, iluminación, cruces o permeabilidad, condición de la infraestructura, arbolado, ancho y accesibilidad (Ley 7600). Esta herramienta fue presentada en el 2022 y construida con la colaboración de otras instituciones.

Cabe resaltar que, esta herramienta está en constante mejora y para el 2025, ya cuenta con un módulo para

calcular un índice de movilidad ciclista y un índice de calidad y accesibilidad del espacio público, tres dimensiones que son integrales a los objetivos de cualquier plan de movilidad activa, por lo que, se extiende la necesidad que una herramienta elaborada con altos niveles de calidad técnica y claridad conceptual, pero aún más importante, construida a nivel local, o sea, para las condiciones prevalentes en los distintos cantones del país, debe consolidarse como instrumento central en la construcción de la línea base que permita diagnosticar el estado de la movilidad activa a nivel micro dentro de los espacios urbanos y así, medir el impacto en la mejora de esa línea base conforme se implementen planes y proyectos orientados al desarrollo de infraestructura en movilidad activa.

No obstante, aún con estos esfuerzos que se han desarrollado en los últimos años por posicionar el tema de la movilidad activa como necesidad para mejorar los índices de desarrollo a través de una planificación mucho más integral y sostenible tanto a nivel de gobiernos locales, como del Estado, todavía resulta ser un tema incipiente que no ha logrado consolidarse entre los tomadores de decisiones y a nivel de la planificación de obras, planes y proyectos viales.

Parte de los esfuerzos país es, la elaboración de este **Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA)** que busca condensar las diferentes iniciativas que se han ido generando, dentro de un modelo de gestión integral e interinstitucional a través del cual trazar la ruta necesaria para que todos las personas actoras vinculados al sector: Infraestructura y Transportes, puedan alinear sus planes y proyectos, fomentando una movilidad segura y sostenible, sobre el eje de los modos no motorizados y su interconexión con el transporte público.

La utilización de la bicicleta como principal medio de transporte no ha tenido una participación importante, aunque en términos generales es una opción mucho más utilizada fuera de la Gran Área Metropolitana. Según el Banco Interamericano de Desarrollo, menos del 2% de los viajes en la Ciudad de San José se realizan utilizando la bicicleta. Las razones para que la bicicleta no represente un porcentaje mayor en el reparto modal son variadas, siendo las más importantes la distancia que deben recorrer las personas para desplazarse, la escasa infraestructura ciclista y la nula integración con los sistemas de transporte público.

> *"La movilidad no motorizada ha venido ganando espacio, pero son escasos los análisis para conocer, con exactitud, su evolución. Según Ríos et al., (2015), en San José hay 17,3 kilómetros de ciclovías y diariamente se realizan 125.542 viajes en bicicleta (un 2% del total de desplazamientos). El 42% de las personas que usan esta opción recorre distancias de entre 2 y 5 kilómetros." (Estado de la Nación, p. 238, 2019).*

Tal como se ha mencionado, no se debe omitir que, en zonas costeras y fuera del Valle Central, hay localidades en las cuales la bicicleta es un medio de transporte históricamente utilizado y consolidado entre amplios segmentos de la población que, sin embargo, siempre ha coexistido con una infraestructura vial con poca o ninguna adaptación a estos usos, siendo más bien uno de los mayores elementos de riesgo en seguridad vial para las personas en bicicleta.

Por lo tanto, es imperativo que dentro del Plan Nacional de Movilidad Activa se permita comprender las condiciones históricas, socioeconómicas y geográficas que facilitan, en algunas regiones, el uso extensivo de la bicicleta como un modo de transporte relevante, y en otros no, por lo que se debe procurar mantener en análisis esas condiciones al momento de priorizar y gestionar acciones concretas en relación al uso de la bicicleta para el acceso a bienes y servicios (ciclistas utilitarios), haciendo clara diferencia en que esta categoría, difiere de aquellos esquemas de uso de la bicicleta con fines recreativos y/o deportivos, que si bien comparten el uso de la bicicleta, la prioridad es brindar espacios seguros para la movilidad de las personas en el acceso a bienes y servicios, dado que presentan una mayor vulnerabilidad y exposición al riesgo de colisiones.

La infraestructura peatonal en el país puede calificarse como la menos atendida de todas, el Programa de Infraestructura y Transporte del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (PITRA-LANAMME) califica de deplorable el estado de las aceras a nivel nacional, lo cual contribuye sustancialmente al aumento de los accidentes de tránsito y la inseguridad peatonal. Es importante señalar que el acceso básico a los bienes y servicios de la población se hace en primer término a través de la infraestructura peatonal, la cual ha sufrido de una desatención continuada en las últimas décadas, afectando a toda la población, pero especialmente a las personas con discapacidad, adultos mayores y grupos vulnerables.

Aunado a este problema se tiene que las aceras no tienen la capacidad operacional y funcional para proveer una adecuada movilidad activa en las zonas urbanas. Por lo general se carece de una franja de circulación libre, coherente, y que tenga la capacidad para la circulación de las personas peatones. El ancho de esta debe estar vinculada al uso del suelo de la zona

Diagrama la franja de circulación y la franja Verde o de mobiliario. Siendo de 1,50 ó 1,20 metros la de franja de circulación y de 1,00 ó 0,30 metros en la franja verde La franja de fachada no se encuentra regulada, por lo que se omite en este documento

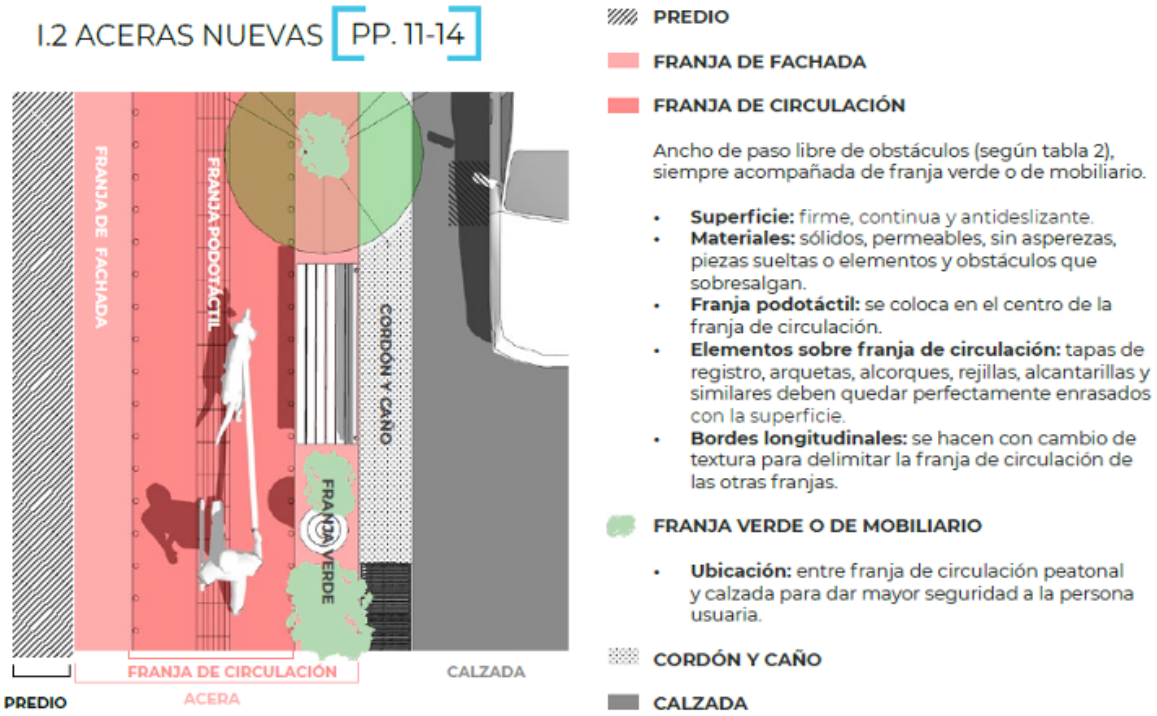


Figura 4. Distribución de ancho de aceras

Fuente: Norma INTE W85: 2020

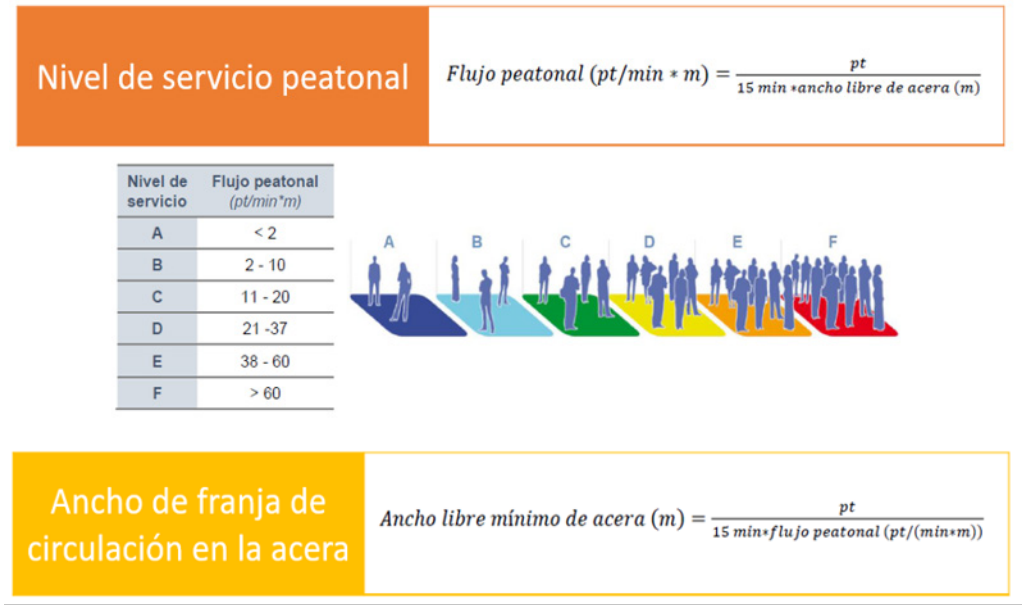


Figura 5. Fórmulas de cálculo de nivel de servicio y ancho libre mínimo en aceras

.Fuente: LANAMME-UCR, curso movilidad e infraestructura peatonal y ciclista. 2023

C.2 Estrategias Nacionales con intenciones de Movilidad

A nivel de la GAM, se cuenta con el Plan GAM 2013 – 2030, del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), el cual en el capítulo 5.1 se refiere al tema de movilidad, en particular, se refiere a la movilidad no motorizada en varias de sus secciones.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano 2018-2030 y el Plan de Acción 2018-2022 N° 41136-MIVAH-PLAN-MINAE-MOPT, en su artículo 10 señala: "Que las ciudades y en general los asentamientos humanos son absolutamente fundamentales en la economía y sociedad de Costa Rica. Para que estos sean eficaces, productivos y brinden calidad de vida a sus habitantes y visitantes, necesitan planificación urbana. La planificación urbana busca organizar en el territorio de manera eficaz, las diferentes actividades urbanas tales como vivienda, industria, comercio, educación, servicios sociales y recreación. Es necesario además proveer a todos de servicios públicos de calidad, pero además es de gran importancia que haya conectividad física y telemática a todos, lo que implica una red vial redundante, disponibilidad de transporte público adecuado y lo más importante: darle prioridad a la movilidad no motorizada."

A nivel general, la Política Nacional de Desarrollo Regional de Costa Rica (PNDR) 2024-2034, visualiza al igual que en los documentos anteriores parámetros e iniciativas relacionados a la movilidad activa.

Los Planes reguladores son una herramienta fundamental para la aplicación de la movilidad activa adecuada al contexto particular, a partir del PNMA e indicadores, en particular con la activación en la mesa técnica se pretende apoyar una mayor inclusión local del concepto.

C.3 Proyectos que promueven la Movilidad Activa en Costa Rica

Con la Cooperación Internacional se han desarrollado varios estudios, y manuales atendiendo al tema de la Movilidad, a continuación, se enlistan algunos de los proyectos que se han realizado en este sentido:

C.3.1 Proyecto MiTransporte (2019)

El documento hace un repaso “a ojo de pájaro” de la situación del transporte y la movilidad en Costa Rica, en particular en la denominada Gran Área Metropolitana (GAM) por ser la que concentra la mayor cantidad de población y actividad económica y, por ende, de situaciones por resolver en torno al transporte y la movilidad.

Proveer a las municipalidades de un manual general sobre los procedimientos y legislación aplicable a la apertura de caminos privados, declaratoria de caminos públicos, movimientos de tierra, permisos temporales de explotación de fuentes de materiales, caminos de acceso, uso de caminos municipales y servidumbres; para aumentar conocimientos en autoridades y personal técnico municipal sobre los procedimientos y legislación aplicable.

C.3.2. RIMA (2019) Red Intermunicipal de Movilidad Activa

RIMA, inicia en el 2019. En Costa Rica, si bien existen una institucionalidad y un marco jurídico sólidos que operan bajo un concepto de estado de derecho, el transporte no se abordó de forma integral al desarrollo del territorio y se privilegiaron las acciones para favorecer una cultura centrada en el vehículo automotor, resultando en un marcado detrimento de las formas colectivas para transportarse, de la movilidad activa y de los espacios públicos para el disfrute colectivo.

El programa se desarrolló en 9 Municipalidades, donde se hizo Urbanismo táctico para determinar el grado de aceptación y funcionalidad por la comunidad, y luego las obras finales.

- Montes de Oca
- Curridabat
- San José
- Santa Ana
- Escazú
- Heredia
- La Unión
- Desamparados
- Belén

C.3.3 Proyecto mUEve (2020)

El plan Intermunicipal de Desarrollo Orientado al Transporte PIN-DUOT es uno de los productos del Proyecto mUEve (Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público, Reverdecimiento y Equidad), que es parte del Programa Partnerships for sustainable Cities de la Unión Europea. Este programa tiene como objetivo promover el desarrollo urbano integrado a través de asociaciones construidas entre las autoridades locales de los estados miembros de la UE y de los países socios de acuerdo con la Agenda 2030 sobre el desarrollo sostenible (SDG 11)

El proyecto mUEve tiene como objetivo mejorar el entorno urbano de 15 cantones ubicados en el área de influencia del Tren Metropolitano de acuerdo con la gendarmería 2030 para el Desarrollo Sostenible. El proyecto es ejecutado desde 2020, por la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) de Costa Rica, en consorcio con la Asociación de municipios neerlandeses (VNG International) de Países Bajos y Fomento San Sebastián de España.

El desarrollo del PIM-DUOT tuvo el acompañamiento del equipo técnico del equipo mUEve, lo que propició el cumplimiento de los objetivos y metas plateadas.

Figura 6. Área de influencia de Tren Metropolitano

Fuente: PIM-DUOT, 2024

En cada Municipio se estableció un equipo técnico base que participó activamente en la construcción del Plan Intermunicipal de Desarrollo Orientado al Transporte PIM-DUOT es uno de los productos del proyecto mUEve (Movilidad sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público, Enverdecimiento y Equidad).

C.4 La situación del transporte público modalidad autobús en Costa Rica

El transporte público en general, pero en especial el transporte público modalidad autobús, continúa siendo el principal medio de movilización de la población del país. Sin embargo, en las últimas décadas viene experimentando una caída importante en los volúmenes movilizados merced a la motorización acelerada en el país y la extensión de la mancha urbana.

Mientras en los años noventa, la utilización del sistema de transporte modalidad autobús se encontraba cercano al 80% de reparto modal, en el área metropolitana este porcentaje alcanzaba el 75% en 1996 (SPS, 2021).

Según datos de la Contraloría General de la República, entre el año 2015 y 2018 la representación de la modalidad autobús se redujo de un 59% a un 47%. Estos datos contrastan con el aumento en la utilización del vehículo particular, el cual, según la misma Contraloría, alcanzaba al 2018 un 47% de reparto modal.

En áreas urbanas se incrementa la población que utiliza los servicios de transporte, sin embargo, es en los entornos más urbanizados donde los parámetros de operación del servicio resienten de un mayor deterioro.

Según la Encuesta de Percepción de los Servicios de Transporte Público del año 2018, la mayoría de las personas usuarias (59%) califica como positivo el servicio de transporte. Sin embargo, uno de cada cuatro usuarios considera que el servicio se ha desmejorado. La calidad del servicio ha disminuido merced a la infraestructura deficiente, el mayor uso del vehículo particular y el incremento en la congestión vehicular (CGR,2018). Este último aspecto con especiales consecuencias en la GAM y ciudades intermedias como Liberia, Ciudad Quesada, Limón, Turrialba y San Isidro de El General, las cuales han desarrollado un modelo de ocupación territorial disperso y de baja densidad que aumenta los tiempos de viaje, dificulta la operación del transporte de ruta regular y promueve el uso del vehículo particular.

Paralelamente a la pérdida de usuarios del servicio de transporte público, la tasa de motorización del país ha crecido de manera constante en las últimas décadas. Mientras a inicios de siglo la motorización del país llegaba

a 1 vehículo por cada 6 habitantes (CAF, 2011) en el año 2018 el Estado de la Nación ubicó este parámetro cercano a 1 vehículo por cara 4 habitantes (231 vehículos por cada 1000 habitantes), lo cual es una muestra de acelerada motorización. Únicamente en la década comprendida entre 1997 y el 2007, el parque automotor nacional aumentó un 119%, mientras la población sólo aumentó un 19%.

Actualmente, se está en proceso de implementación de la Sectorización del Transporte Público, la cual busca mejorar la eficiencia en el servicio, troncalizar las rutas por sector para que lleguen menos autobuses al centro de la ciudad, mejorar la distribución y ubicación de paradas en los nodos de intercambio, integrar el sistema tarifario y utilizar el pago electrónico. Este proyecto incluye las áreas metropolitanas de San José, Alajuela, Heredia y Cartago, así como la coordinación entre Consejo de Transporte Público, ARESEP y Banco Central de Costa Rica, para la implementación del sistema tarifario y de pago electrónico.

C.5 Costos económicos del modelo actual

El congestionamiento vial que experimentan las áreas metropolitanas y en general los núcleos urbanos produce una gran cantidad de emisiones de GEI que impactan de forma directa el clima y el ambiente. De acuerdo con el PNUD, las emisiones de gases de efecto invernadero continúan aumentando y actualmente superan en 50% el nivel de 1990.

Como se mencionó anteriormente, el modelo actual de movilidad basado en el vehículo particular y la expansión urbana de baja densidad le cuesta una importante suma de dinero a los costarricenses. El atasco vial que enfrenta el país se deriva en costos que alcanzan el 3.8% del Producto Interno Bruto (Estado de la Nación, 2019).

Si se analizan estos datos en el contexto del resto de áreas metropolitanas de América Latina los resultados llaman la atención. En ciudades como Buenos Aires, Montevideo y São Paulo, la congestión vehicular alcanza el 1,1% del PIB y es importante señalar que dos de estas ciudades son consideradas megalópolis ya que albergan a más de 10 millones de habitantes (Catalayud et al, 2021).

Los costos por congestionamientos se trasladan directamente a las economías de las familias, la cuales se ven afectadas según la ubicación de sus hogares y lugares de trabajo:

> *"Se determinó que los costos para quienes trabajan de forma informal a causa de la congestión en la GAM representan alrededor de un 3,8% del PIB (cerca de 2.527 millones de dólares).*
>
> *Los cantones con mayores costos totales son San José, Desamparados, Alajuela, Heredia, Goicoechea, Cartago, La Unión y Vásquez de Coronado, pero en términos per cápita los más afectados son Barva, Vásquez de Coronado, Moravia y San Pablo" (PEN, 2018).*

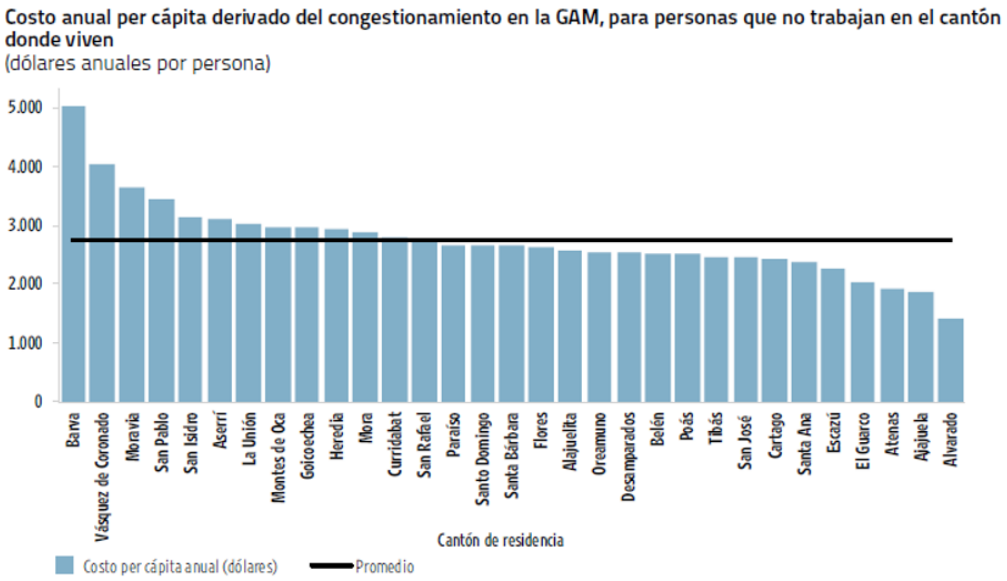


Figura 7. Gráfico costo anual por congestionamiento en la GAM.

Fuente: PEN, 2018

Este patrón de congestionamiento encuentra ecos de reproducción en las ciudades intermedias del país, que han continuado el crecimiento urbano y el desarrollo de políticas de transporte que benefician al automóvil privado. Algunas ciudades que empiezan a experimentar congestionamientos importantes son Liberia, Nicoya, Ciudad Quesada, Guápiles, Limón y San Isidro del General. La GAM, y más recientemente las llamadas "ciudades intermedias" (véase PEN, 2017), enfrentan una exponencial congestión vial derivada del crecimiento de la flota vehicular, una inversión pública centrada en dar espacio al automóvil, un desarrollo residencial alejado de los centros de trabajo y servicios, y problemas de diseño en la infraestructura. (Estado de la Nación, 2019).

En el marco del Plan Nacional de Movilidad Activa, estos datos son relevantes por cuanto el deterioro en los tiempos de recorrido tienen un mayor impacto en el transporte público modalidad autobús, que por definición es el enlace directo con las personas peatonas para solucionar sus necesidades de traslados a mayor distancia y el acceso a bienes y servicios, en especial, a opciones de estudio, trabajo y servicios especiales como los hospitalarios de nivel avanzado o la atención en instituciones públicas.

El deterioro constante en los tiempos de recorrido del transporte público, además de las pocas o nulas condiciones del mobiliario urbano asociado, el mal estado de las aceras y la inseguridad, tanto vial, como ciudadana, forman parte de las condicionantes que hacen que cada vez más personas opten por adquirir un vehículo particular (principalmente motocicleta y carro), "bajándose" del autobús, pero a su vez agravando las condiciones del sistema vial con mayor cantidad de vehículos y un aumento en las condiciones de riesgo en movilidad y seguridad vial.

No se puede dejar de señalar que el modelo tarifario del transporte público modalidad autobús se cubre actualmente en un 100% por las personas usuarias, siendo lo que marca un mayor peso en el costo del pasaje: la cantidad de personas que usan el servicio. Esto redunda en un círculo vicioso: a menor cantidad de personas, mayor el costo unitario del servicio y por tanto mayor el costo del pasaje; a mayor costo del pasaje, junto al deterioro del servicio y los tiempos de traslado, mayor la motivación de una persona por buscar medios alternativos para su movilidad, que van desde la adquisición de un vehículo propio, hasta el uso de plataformas digitales y medios informales.

Si bien este Plan centra su interés en las facilidades peatonales y ciclistas de acuerdo con los contextos locales de cada cantón, no se puede desasociar respecto al estado del transporte público y su intermodalidad.

En cuanto a los costos por siniestros viales Sánchez, Agüero-Valverde y Pujol (2015) en su artículo "Costos de los choques viales en Costa Rica" indican que los costos directos de los choques viales en Costa Rica ascienden a 55 mil millones de colones anuales, lo cual equivale a un 2,5% del Producto Interno Bruto del país. Por su parte, los costos por años de vida potencialmente perdidos (AVPP) alcanzan 16 mil millones de colones anuales, es decir, un 0,91% del PIB. Y los costos por demora corresponden a un 6% del PIB, equivalentes a 120 mil millones de colones anuales.

C.6 Estado de la movilidad activa a nivel municipal

Con base en una encuesta realizada a las municipalidades en 2024, vía formulario web, se obtuvieron datos interesantes, los cuales se adjuntan en el Anexo.

De estos resultados se identifica la alta necesidad de capacitación al funcionariado municipal en temas de movilidad en general y movilidad activa, así como la sensibilización de los jerarcas. Además, se logró identificar que son pocos los gobiernos locales que han implementado planes, proyectos o mejoras relacionadas con la movilidad activa y algunos entienden esto exclusivamente como la intervención en aceras.

Igualmente, se requiere recursos para estos temas específicos o que los gobiernos locales distribuyan mejor los recursos destinados a la red vial cantonal, teniendo consciencia de que el derecho de vía es su responsabilidad y no incluye solamente la calzada y que no solo se debe pensar en los vehículos automotores.

C.7 Lo urbano y lo rural en la movilidad activa

Desde distintas investigaciones que se han realizado en movilidad y seguridad vial, principalmente por parte del Área de Investigación de la Dirección de Proyectos del COSEVI, se ha documentado la diferencia en los perfiles de movilidad

que existe entre los espacios urbanos como los delimitados dentro del Gran Área Metropolitana del Valle Central, frente a lo que ocurre en ciudades intermedias o emergentes que han ampliado sus dinámicas urbanas fuera de la GAM (San Isidro y Daniel Flores en Pérez Zeledón; Liberia, Nicoya, Cañas, Pococí, Limón, Barranca y El Roble en Puntarenas; Ciudad Quesada en San Carlos, entre otras); y los perfiles de movilidad en zonas rurales y periféricas a los centros urbanos.

Hay diferencias significativas en las que abundan esas investigaciones, pero entre lo más significativo, es la referencia en cuanto a las dinámicas que predominan en zonas externas a la GAM, en las que caminar y el uso de la bicicleta han persistido como primera opción entre la población local para solucionar sus necesidades cotidianas de movilidad, a pesar que es en esas mismas localidades, donde se pueden observar mayores deficiencias y limitaciones en el sistema vial, con aceras muy deterioradas o del todo inexistentes, y centros de población en los cuales la población hace un uso extensivo de la bicicleta, pero sin que cuenten con una sola ciclovía.

La población rural e incluso aquella dentro de las ciudades emergentes suelen tener una mayor preferencia por caminar, en especial entre segmentos de población como las personas adultas mayores, lo que tiene a su vez un marco de explicación sociohistórico y económico. Pero nuevamente, la mayoría de estas localidades, en donde hay una preferencia por caminar o usar la bicicleta, es justamente donde están trazadas las principales rutas nacionales primarias: Interamericana Sur en el caso de Pérez Zeledón; Interamericana Norte en el caso de Cañas y Liberia; ruta 32 en el caso de Pococí, Siquirres y Limón; rutas nacionales 17 y 23 en el caso de Barranca y El Roble; ruta nacional 21 en Nicoya y Santa Cruz; las cuales, por su categorización, justifican la no implementación de medidas de pacificación, construcción de facilidades peatonales y ciclistas, no priorización la circulación segura para el conjunto de usuarios vulnerables; diseños que estimulan los excesos de velocidad y poca o ninguna medida de seguridad vial para usuarios vulnerables.

Dentro de la GAM, si bien en una dimensión distinta, igual se han generado gestiones de la infraestructura vial que ha deteriorado de manera significativa cualquier posibilidad de la ciudadanía por sentirse cómoda caminando, incluso dentro de los centros urbanos cantonales, al haberse permitido, en muchas ocasiones, que esos espacios hayan sido convertidos en rutas de travesía que parten las ciudades, sin que ello se haya acompañado de medidas serias para garantizar desplazamientos seguros para peatones y ciclistas. Esto a su vez, redunda en una sensación de inseguridad cada vez mayor entre la población, que, por estas y otras razones, restringe aún más sus opciones de caminar o usar la bicicleta como una forma para movilizarse dentro de la GAM.

C.8 Aumento del uso del transporte público y la movilidad activa en el reparto modal

La mejora de la experiencia de las personas usuarias del sistema de transporte público es clave para aumentar la preferencia por el uso de la movilidad activa. Aportando a la mejora de la calidad de servicio para las personas usuarias que lo utilizan, es justo suponer que los volúmenes transportados aumentarán y paulatinamente se reposicionará a la modalidad autobús como el medio predominante en el reparto modal.

Centrar las acciones en las personas usuarias, requiere abordar aspectos que tradicionalmente no han sido relacionados con la gestión del transporte público en general, a saber:

Facilidad para los trasbordos: La facilidad para realizar intercambios entre el mismo sistema u otras modalidades, parte en primera instancia de la accesibilidad física que exista en el entorno urbano o rural cercano y la infraestructura de apoyo como paradas y estaciones.

Gestión de la calidad de servicio: Los operadores deben gestionar la calidad de servicio de forma integral, de manera que se defina y brinde seguimiento a criterios de calidad relacionados con servicio ofertado, accesibilidad, información, tiempo, atención al usuario, comodidad, seguridad e impacto medioambiental, como estrategia para mejorar la experiencia de las personas usuarias y hacer más atractivo el servicio.

Información accesible: La información es clave para la promoción de cualquier bien o servicio. En el caso del transporte público, la información en tiempo real es una evolución natural de los sistemas de movilidad a nivel mundial. Permitir a la población acceder a información confiable y actualizada de itinerarios, unidades y posibles

conexiones, mejoraría significativamente la experiencia de las personas usuarias. La tecnología pone al alcance de la mano esta mejora.

Integración tarifaria: La integración tarifaria y su expresión en mecanismos electrónicos de pago permite a las personas usuarias realizar viajes completos utilizando distintas rutas o modos de transporte. Es un salto de calidad, no solo por la supresión del uso del efectivo, si no por las posibilidades funcionales que brinda a las personas usuarias una vez han entrado al sistema de transporte. La integración tarifaria requiere del concurso de distintos actores tales como la ARESEP, el Sistema Bancario Nacional, los operadores del servicio y desde luego el Consejo de Transporte Público. Esta integración está ligada al proyecto de sectorización del transporte público, el cual está en proceso de implementación.

Costos del transporte público: Para el año 2024, un recorrido de aproximadamente 5km, que en promedio hay desde los cantones periféricos de la GAM, hasta el cantón central de San José, el costo del pasaje oscila entre 0.85 y 1.1US$ aproximadamente (en Ciudad de México es de 0.25US$; Ciudad de Panamá 0.25US$; Ciudad de Guatemala 0.64US$; Bogotá, Colombia, 0.75US$; Santiago de Chile, 0.74US$; Buenos Aires, Argentina, 0.43US$), lo que hace este servicio uno de los más caros de la región, lo que impacta directamente a las personas usuarias más vulnerables y provoca el uso de opciones más económicas y prácticas, como el uso de motocicleta. Generar un debate intersectorial sobre un esquema tarifario con enfoque de movilidad y sostenibilidad es fundamental para garantizar un servicio eficiente, eficaz y accesible.

Participación y auditoría ciudadana: El involucramiento de la sociedad civil en los procesos de fiscalización y gestión del sistema de transporte constituye un reto mayúsculo. Es necesario poner a disposición de las personas usuarias los mecanismos que permitan conocer sus expectativas y satisfacción y que estos datos sean parte de la gestión del sistema.

Movilidad género sensible: La incorporación del enfoque de género en el transporte público parte de la necesidad de la transversalización del concepto desde la formulación misma de las políticas de movilidad. Los patrones de viaje están directamente influenciados por nuestros roles de género. “Generalmente, cuando se compara a las mujeres con los hombres en áreas urbanas, ellas tienden a hacer más viajes, más cortos y en tiempos más variados. Estos desplazamientos son más costosos en términos de tiempo y dinero” (GIZ, 2018, P.6). Contar con sistemas género sensibles implica que, desde su planificación y diseño, los sistemas de transporte toman en cuenta las necesidades diferenciadas de las personas usuarias y promueven el recorte de las brechas de género.

C.9 Clasificación de la red vial

A nivel administrativo, es importante entender que las vías están distribuidas en Red Vial Nacional (RVN) y Red Vial Cantonal (RVC), lo cual es crítico a la hora de definir el alcance de proyectos e intervenciones, pues la primera es administrada por el MOPT y la segunda, por los gobiernos locales de cada cantón. Esto también implica un importante reto a nivel de ejecución de proyectos integrales a nivel territorial, pues requiere la coordinación entre actores a nivel de Gobierno Central y de nivel cantonal, lo cual también en la práctica suele ser complejo, especialmente cuando un gobierno local desea ejecutar proyectos que impliquen intervenciones que reduzcan la capacidad para el tránsito vehicular en vías de la RVN. Debido a esto, se hace necesario también un cambio en la forma de planificar la movilidad y accesibilidad para las personas a nivel integral, tomando en cuenta a todas las personas usuarias de la vía y no solamente centrándose en los vehículos automotores.

Dicho lo anterior, es importante aclarar las definiciones de la clasificación de la red vial:

La Red Vial Nacional, administrada por el MOPT, se clasifica en carreteras primarias, secundarias, terciarias y calles de travesía, de acuerdo con lo indicado en la Ley General de Caminos Públicos No. 5060:

a. Carreteras primarias: Red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia. Se clasificará como una Ruta Nacional Primaria aquella vía pública que cumpla con un tránsito promedio diario anual igual o mayor a 15000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros.

b. Carreteras secundarias: Rutas que conecten cabeceras cantonales importantes, no servidas por carreteras primarias. Así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes inter regionales o inter cantonales. Rutas que conecten cabeceras cantonales, no servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o Inter cantónales. Se clasificará como una Ruta Nacional Secundaria aquella vía pública que cumpla con un valor de tránsito promedio diario anual igual o mayor a 5000 y menor a 15000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros

c. Carreteras terciarias: Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias o secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes. Se clasificará como una Ruta Nacional Terciaria aquella vía pública con un valor de tránsito promedio diario anual menor a 5000 vehículos, un derecho de vía mínimo de 20 metros y que formen un circuito con la Red Vial Estratégica.

Además, según el artículo 7 de la misma Ley, el MOPT, podrá por razones de interés público, conveniencia y oportunidad, definir calles locales de la RVC como Rutas de Travesía de la RVN. Estas se definen como: Conjunto de carreteras públicas nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles locales que unen dos secciones de carretera nacional. Estas rutas mantendrán sus características urbanas, y su derecho de vía, será definido por el régimen urbano, Plan Regulador,

Por otra parte, la Red Vial Cantonal, es administrada por los gobiernos locales, de acuerdo con el Decreto Ejecutivo No. 44263-MOPT y en concordancia con el artículo 11 del Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, Decreto Ejecutivo No. 40137 –MOPT.

Estas vías se definen de acuerdo con el Decreto Ejecutivo No. 44263-MOPT y se clasifican como:

a. Calles Locales: Son Vías públicas incluidas dentro del Cuadrante de un Área Urbana, no clasificadas como rutas de travesías urbanas de la Red Vial Nacional. Estos caminos clasificarán y definirán sus anchos con base en los criterios que al efecto establecerá cada municipalidad, cuando exista el respectivo Plan Regulador; de lo contrario, se regirán por lo dispuesto en el Reglamento de Fraccionamientos y Urbanizaciones vigente emitido por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.

b. Caminos Vecinales: Son aquellos caminos públicos que cumplen con los 14 metros de ancho de derecho de vía estipulado en el artículo 4 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley No. 5060 y su reforma

c. Caminos No Clasificados: Son Caminos Públicos, no definidos dentro de las categorías de Calles Locales o Caminos Vecinales, tales como caminos públicos que no cumplen con los anchos de derecho de vía reglamentados y definidos por la normativa técnica oficializada por el MOPT, así como aquellos caminos que son inaccesibles a vehículos automotores, debido a sus características y condiciones físicas, también denominados caminos de herradura, senda, vereda o trillo y que proporcionan acceso a muy pocos usuarios.

D. Delimitación de la problemática

Como se mencionó en el apartado de diagnóstico, los retos para promover y aumentar la movilidad activa son diversos y complejos. La infraestructura peatonal y ciclista, las distancias por recorrer y la integración de servicios son aspectos claves para el éxito de cualquier iniciativa. Adicionalmente, la institucionalidad debe reinventarse para buscar lograr modificar el esquema de prioridades de la inversión pública en infraestructura vial, priorizando a peatones y ciclistas de acuerdo con el esquema de la pirámide de movilidad segura.

La problemática principal está relacionada con un modelo de gestión de la infraestructura vial y del desarrollo urbano que promueve el uso de los modos motorizados individuales como base de la movilidad. Las causas son varias, pudiéndose señalar la mala experiencia de las personas usuarias del sistema de transporte público y su nula integración, el estado de la infraestructura para la movilidad, el desarrollo urbano extensivo de baja densidad que aumenta la distancia de los recorridos, el nivel de estrés que sufren las personas usuarias de la movilidad activa y una institucionalidad volcada a la construcción de infraestructura para el vehículo particular sin obviar procesos sociohistóricos de larga data que han asociado la tenencia de vehículo propio con parámetros de superación personal y social.

Esta problemática, en su conjunto, consolidó una sociedad cuya cultura de movilidad gira alrededor de la tenencia de un vehículo particular, lo que ha generado que la sociedad no priorice otras formas para desplazarse y la misma "opinión pública" esté condicionada por estos esquemas tradicionales para el desarrollo de infraestructura vial, lo que genera poca presión e interés desde la sociedad por impulsar cambios sustantivos en los modelos de inversión de obra pública que prioricen la caminabilidad, el uso de la bicicleta y el transporte público, restringiendo, redefiniendo o modificando el espacio vial existente. La demora o inviabilidad de los cambios en los modelos tradicionales de movilidad e inversión en obra vial pública, a pesar de la abundancia de los criterios técnicos evidenciando el cúmulo de efectos negativos del modelo de movilidad persistente en el país, se debe sobre todo a la prevalencia de esta cultura del automóvil, que a su vez, es donde más se deberá trabajar y generar esfuerzos para su modificación, y así, generar nuevos enfoques desde la sociedad para impulsar los cambios necesarios para un nuevo modelo de movilidad desde la Movilidad activa.

A continuación, se analizan las distintas causas de la problemática descrita:

D.1 Institucionalidad centrada en las soluciones viales para el vehículo particular

El país lleva décadas orientando los objetivos de la construcción de infraestructura vial en busca de la mejora de las condiciones del vehículo particular. Esta realidad queda visibilizada cuando se observa el balance general del gasto del sector Infraestructura y Transportes. Aunque es uno de los sectores con mayor carga para el presupuesto público e incluye la atención de todos los modos de transporte, datos del año 2021 reflejan que el énfasis de la inversión se localiza en las carreteras, las cuales no cuentan con criterios de multimodalidad y caminabilidad.

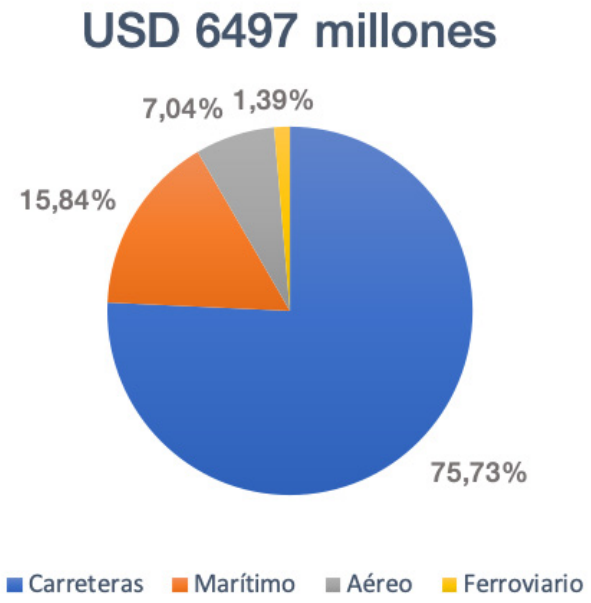


Figura 8. Distribución del presupuesto del sector Infraestructura y Transportes, por modalidad de transporte. Año 2021.

Fuente: Anuario estadístico de la SPS 2021, junio 2023

En la misma línea, los esfuerzos de preinversión del sector se concentran en la maduración de proyectos de carreteras por encima de cualquier otra modalidad de transporte. Revertir esta tendencia y la forma en que se analizan los proyectos desde las etapas de preinversión es clave para equilibrar la inversión entre modalidad de transporte.

D.2 Desarticulación de las políticas de transporte y desarrollo urbano

La expansión de la mancha urbana que ha caracterizado el desarrollo urbano de las ciudades costarricenses ha ido en detrimento de la movilidad sostenible y por otro lado ha promovido el uso del vehículo particular. Según un estudio de nodos de integración realizado por la Secretaría de Planificación Sectorial en el año 2021, la densidad habitacional promedio en las zonas urbanas servidas por el transporte público ronda los 70 habitantes por hectárea y se reduce significativamente en las zonas cercanas al tren (MOPT, 2021).

Esta realidad demuestra no sólo un modelo de desarrollo urbano que tiende a despoblar los centros urbanos, sino también una desarticulación con las políticas de transporte público. Por otro lado, la modalidad autobús es el sistema de transporte público más utilizado por la población, sin embargo, los esfuerzos por su modernización han encontrado contratiempos por ya casi tres décadas.

Una problemática que, tradicionalmente no ha sido relacionada con el transporte público y la movilidad es, el modelo de ocupación urbano de nuestro país. El crecimiento horizontal extensivo de baja densidad que caracteriza el desarrollo urbano nacional en los últimos 40 años ha generado una trama vial compleja, extensa y poco articulada. Mientras más territorio se habilite para el uso residencial y de diversa índole, los sistemas de transporte pierden capacidad de cobertura y al extender las líneas hacen más oneroso su funcionamiento. El éxito del plan nacional de movilidad activa depende directamente del cambio en el modelo de desarrollo urbano y de la modernización de los sistemas de transporte público.

A lo anterior, se puede agregar, que en los últimos 10 a 15 años se ha visto un importante impulso al desarrollo de soluciones habitacionales verticales tipo apartamentos en cantones específicos generando polos de desarrollo urbanístico (Heredia, San José, Montes de Oca, Curridabat, La Unión), que, sin embargo, no han generado ninguna articulación con la integración del transporte público a estos modelos de desarrollo, teniendo como resultados, que las miles de personas que adquieren estos apartamentos, tengan en el vehículo particular la única solución para sus necesidades de desplazamiento diario, lo que a su vez redunda en cada vez mayor adquisición de vehículos particulares, tanto carros como motocicletas.

D.3 Sistema de transporte público que pierde competitividad con respecto al vehículo particular (moto/carro)

El desmejoramiento de los niveles de servicio, producto de la aplicación de protocolos desactualizados es una problemática general del sistema de transporte público modalidad autobús en el país. Sin embargo, esta condición se maximiza en las áreas urbanas más consolidadas, donde los patrones de movilidad exigen dinámicas y soluciones asociadas al desarrollo urbano. La principal causa es la continuidad de diseños operativos convencionales, pensados para servicios individuales, normalmente proyectados para servir a barrios o zonas específicas del territorio. En el caso de las zonas urbanas como la GAM y la mayoría de las ciudades intermedias del país, este tipo de operación empieza a perder competitividad, debido al congestionamiento vial y el cambio en los patrones de viaje.

A esto se puede agregar, otras condiciones que han impactado la prestación del servicio de transporte público y que se han consolidado en los últimos diez años: el surgimiento de las plataformas digitales de transporte de personas; sistemas de transporte informal, especialmente en barrios y localidades urbano-marginales; la prestación de servicios de transporte especial; el servicio de transporte de estudiantes; la consolidación de la motocicleta como medio de transporte individual; el alto costo del pasaje de autobús, el tren, entre otros.

La completa desarticulación operativa y física del transporte público es uno de los principales elementos que desincentiva el uso de la movilidad activa como una de las fases en cualquier viaje.

D.4 Principales consecuencias de la problemática expuesta

Las principales consecuencias asociadas con las causas expuestas se expresan en diferentes aristas, las cuales se enlistan a continuación:

- Infraestructura para la movilidad activa escasa, desarticulada, heterogénea, incongruente y en deficiente estado
- Extensión de la mancha urbana y ampliación de las distancias de desplazamiento
- Aumento de la motorización
- Desigual distribución del espacio en toda la red vial del país
- Ausencia de oferta de vivienda cercana a los centros urbanos o de empleo
- Aumento en la emisión de gases efecto invernadero
- Malos hábitos de conducción hacia las personas usuarias de modos activos
- Aumento en la exposición al riesgo de lesiones por siniestros viales
- Desarticulación y desconexión de los centros urbanos en las cabeceras de cantón y pérdida en el aprovechamiento de los espacios públicos;
- Deterioro de la calidad de vida por congestionamiento vial en los traslados;
- Deterioro en múltiples indicadores de salud de las personas.

E. Un Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) con visión local

El Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) aquí propuesto debe servir como un referente general sobre las líneas de acción prioritarias y las estrategias de gestión y abordaje del tema. Sin embargo, su implementación y la priorización de las acciones dependerá de las condiciones y realidades contextuales de cada localidad, siendo por ello el cantón, a través de su municipalidad, a quienes hay que dirigir las acciones de capacitación y formación para que ajusten el Plan Nacional a un Plan de acción local. Es claro que pueden construirse visiones más regionales e intercantonales, pero ello dependerá de la compatibilidad de las soluciones a las necesidades en común. La capacidad de generar diagnósticos cantonales sobre el estado de su movilidad activa, será lo que permita orientar las acciones y recursos que tengan impacto real de acuerdo con las necesidades contextuales identificadas.

Es imperativo que desde el Estado en conjunto con los gobiernos locales se identifiquen con la necesidad de fomentar espacios urbanos que sean accesibles y seguros para su propia población a través de modos de transporte no motorizados, o sea, que las personas del cantón sepan que pueden acceder a los diferentes espacios urbanos del cantón caminando o en bicicleta, de forma segura, conectada, confiable y confortable. Es por ello, por lo que, se debe pensar, desarrollar e implementar diferentes estrategias de comunicación social que fomenten la caminabilidad dentro de los cantones (rutas escolares seguras; rutas culturales seguras; acceso seguro a bienes y servicios, etc.).

En aquellos contextos donde la bicicleta existe como modo de transporte tradicional, generar las estrategias de promoción que estimulen a continuar con su uso, reconociendo las ventajas personales y comunales de una movilidad activa en bicicleta (rompiendo con la idea carrocentrista de que “el problema son esos ciclistas”), frenando las dinámicas actuales que más bien fomentan un cambio en este modo de transporte, con fuerte inclinación de amplios sectores, por cambiar la bicicleta por una motocicleta. En los cantones en los cuales, el uso de la bicicleta, no forma parte de los modos de transporte tradicionales, evaluar la viabilidad de fomentar el uso urbano de la bicicleta como alternativa de transporte, especialmente a nivel intercantonal.

Es de mucha relevancia que, las autoridades locales y nacionales no pierdan de vista que el uso de la bicicleta en espacios urbanos como modo de transporte alternativo, no se alcanza únicamente con construir ciclovías y otras facilidades ciclistas; si realmente se quiere generar un cambio modal a favor del uso de la bicicleta urbana (especialmente en la GAM), se debe pensar en una estrategia permanente de fomento, promoción y estímulo para que una persona, no habituada al uso de la bicicleta, decida considerarla como una alternativa a sus necesidades cotidianas de movilidad (por ejemplo, que a nivel de instituciones públicas y empresa privada se promocione la habilitación de espacios como duchas, cambiadores, cicloparqueos, programas de capacitación en uso urbano de la bicicleta, facilidades financieras de adquisición de bicicletas urbanas, entre otros estímulos y beneficios para que parte de sus funcionarios o personal vea en la bicicleta urbana una alternativa de transporte).

La cobertura del Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) aspira a llegar a la totalidad del país, con una red que responda a las necesidades de la población. Esto depende de varios factores, entre los cuales, está el modelo de ocupación de la población en el territorio.

Un tema clave por impulsar y que requiere de participación a nivel intersectorial es el desarrollo orientado al transporte (DOT), integrando diversas iniciativas realizadas en el país, como:

- Guía para el diseño y construcción del Espacio Público
- Manual Calles Completas
- Guía Práctica Infraestructura Ciclista
- Guía Práctica Diseño de Aceras.

En términos generales, se pretende promover la construcción de ciudades compactas donde predomine el uso mixto y la proximidad a los bienes y servicios urbanos. El DOT busca mejorar la calidad de vida de la población, brindando más y mejores opciones de movilidad adicionales a los modos individuales motorizados, la mejora del diseño del espacio público, promoción de la variedad de actividades y usos en las cercanías del transporte y el aumento de las densidades en los nodos de integración (500 metros de radio), son medidas necesarias y que requieren la participación de actores en diferentes niveles.

Coordinación Intersectorial

Es importante que dentro del paradigma de la colaboración el Estado debe coordinar intersectorialmente para la integración de las iniciativas en este tema en particular, ante lo cual dentro del Eje 2: Gestión para la movilidad activa, 2.1 Instrumentos de coordinación y planificación, donde se plantea en el punto 2.1.1 La Mesa Técnica de trabajo interinstitucional para la gestión de la movilidad y el transporte y su articulación con el desarrollo urbano.

E.1 Objetivo principal

El objetivo principal es:

> *¨Crear lineamientos para una Movilidad Activa segura, accesible, universal e inclusiva dentro los espacios públicos rurales y urbanos del país para el cumplimiento de la Ley 9976. ¨*

A partir de esto se espera que se dé:

- La mejora y ampliación de la infraestructura peatonal y ciclista.
- La planeación y la gobernanza de manera que se reduzca la emisión de gases de efecto invernadero.

La construcción de espacios urbanos caminables género sensibles, seguros, compactos y sostenibles, donde se disminuyan las muertes y lesiones por siniestros de tránsito y se pueda transitar la de forma amigable con el contexto. En la definición de temas prioritarios se plantean propiamente objetivos específicos para cada eje de trabajo del PNMA.

E.2 Definición de temas prioritarios o ejes de intervención:

El Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) constituye un esfuerzo por iniciar un cambio consciente y sistemático en el paradigma de la movilidad de nuestro país a corto, mediano y largo plazo, de manera que, la pirámide de la movilidad que, actualmente predomina en nuestras vías, paulatinamente inicie un proceso de cambio hacia modalidades de movilidad activa, menos contaminantes, más seguras y mejor integradas. Este plan busca lograr un cambio estructural en la sociedad para colocar a las personas peatones en la punta de la pirámide de la movilidad, de la mano con los gobiernos locales y las comunidades, las cuales son actores claves para la promoción de asentamientos humanos mejor conectados, caminables y sostenibles.

Figura 9. Ejes estructurales y transversales del PNMA

E.2.1 Ejes Estructurales

A partir de la investigación en conjunto MOPT- ITDP de México 2024, donde se generaron talleres con diversos actores del sector, se definieron varios ejes estructurales y transversales, de los cuales emergen las siguientes líneas de desarrollo para el Plan Nacional de Movilidad Activa.

Por Ejes Estructurales se definen aquellos espacios de acción en los cuales se centrarán los esfuerzos y objetivos específicos de acuerdo con las áreas de oportunidad y pertinencia técnica de los diferentes actores que deberán vincularse en el desarrollo de cada objetivo, meta y acción concreta. Aunque los seis ejes en su conjunto se articulan sobre los objetivos globales del PNMA, cada uno tendrá sus propios indicadores que permitan medir el avance en sus objetivos.

Eje 1: Gobernanza

Eje 2: Gestión para la movilidad activa

Eje 3: Fortalecimiento de capacidades

Eje 4: Infraestructura

Eje 5: Educación y promoción

Eje 6: Planeación urbana y acceso a oportunidades

Eje 1: Gobernanza

Objetivo del eje: Crear el marco organizacional que permita la puesta en funcionamiento de las diferentes líneas de acción y actividades asociadas al Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA), garantizando su viabilidad normativa, financiamiento, sostenibilidad, continuidad, seguimiento y articulación con los diferentes actores.

Lineamientos:

- Contar con un marco de gobernanza para la gestión del transporte y la movilidad que permita la integración operativa y física de la movilidad activa en los diferentes programas y proyectos de transporte, así como la gestión urbana y territorial.
- Establecimiento de alianzas con los diferentes sectores de la sociedad civil para la promoción y fortalecimiento de la movilidad activa.

Eje 2: Gestión para la movilidad activa

Objetivo del eje: Desarrollar las actividades atinentes para la gestión, operativización y medición de avances de los alcances del Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA).

Lineamientos:

- Actualización y modernización del marco normativo para la implementación de los planes, proyectos y acciones en el marco del Plan Nacional de Movilidad Activa.
- Propiciar esquemas de alianzas estratégicas entre diferentes sectores para la promoción e impulso de los objetivos del Plan Nacional de Movilidad Activa.
- Generar un diagnóstico como línea base, a través de la aplicación del índice de Movilidad Activa del IFAM sobre los principales centros urbanos dentro de cada cantón, según las prioridades definidas por cada Gobierno local.

Eje 3: Fortalecimiento de capacidades

Objetivo del eje: Garantizar que las instituciones cuenten con capacidades técnicas adecuadas, para implementar proyectos y acciones de movilidad activa establecidos en el PNMA.

Lineamientos:

- Establecer los mecanismos de coordinación para fortalecer la gestión municipal para la implementación de los objetivos del PNMA.
- Promover acciones asertivas para la movilidad activa dentro de las instituciones públicas y sus áreas de acción mediante programas de educación y sensibilización de la población sobre la importancia de los modos activos, su vulnerabilidad en la vía y fomentar el apoyo a iniciativas de movilidad sostenible.

Eje 4: Infraestructura

Objetivo del eje: Propiciar el desarrollo de infraestructura para la movilidad que promueva el uso de medios activos, garantizando la seguridad, el confort y la integración modal con el transporte público.

Lineamientos:

- Promover el diseño y construcción de vías que respeten el uso equitativo y seguro de todos los medios de transporte. Hacer efectiva la aplicación de la pirámide de movilidad establecida en la Ley 9660 de Movilidad y Seguridad Ciclística.
- Implementar la visión de sistema seguro en el desarrollo de los proyectos de infraestructura y transporte, que permitan el desplazamiento cómodo y seguro de las personas usuarias hacia el sistema de transporte público de forma género sensible y considerando el diseño universal.
- Aplicar la matriz de la vulnerabilidad en el diseño de infraestructura vial.

Eje 5: Educación y promoción

Objetivo del eje: Establecer las alianzas estratégicas que permitan incluir los temas de movilidad activa en planes y programas de estudio dentro del sistema educativo nacional, así como la promoción a nivel país del PNMA y sus alcances, relevancia y prioridades.

Lineamientos:

- Fomentar el cambio cultural en la relación de los modos de transporte y movilidad de las personas hacia formas más seguras, sostenibles y sustentables, a través de la educación formal;
- Facilitar al público en general el acceso a información para el entendimiento y promoción de las ventajas de la movilidad activa.

Eje 6: Ciudades para la gente

Objetivo del eje: Promover el desarrollo urbano orientado a la movilidad de las personas, mediante la articulación de la planificación urbana, los planes de modernización del transporte y los planes de movilidad activa con el objetivo de acercar la demanda a los ejes principales de transporte, reducir el uso del vehículo particular, promover los medios

activos de transporte y construir asentamientos humanos más densos, compactos y sostenibles.

Lineamientos:

- Impulsar la construcción de ciudades más compactas, densas y diversas en usos y actividades, de manera que se aproveche de forma intensiva el suelo urbano y los equipamientos que ya existen
- Densificar y repoblar las zonas de influencia de los sistemas de transporte público masivo
- Implementar redes de movilidad activa seguras y continuas, articuladas a los sistemas de transporte público.

E.2.2 Ejes Transversales

A su vez, se delimitan tres ejes transversales, denominados así por ser vinculantes a la globalidad del PNMA, o sea, que en cada Eje estratégico deberán verse reflejados a lo largo de las acciones y objetivos a desarrollar. No solo se deben identificar en cada acción dentro de los Ejes estratégicos, sino que, deben servir como marco de referencia al momento de la formulación de los planes, proyectos y estrategias de acción, en todos los niveles. Son intrínsecos al cambio de paradigma de la movilidad.

A continuación, se enlistan los ejes que se trabajaran en este plan:

1. Bienestar y salud
2. Equidad de Género
3. Adaptación al cambio climático

Bienestar y salud: Según la OMS y la OPS, algunas enfermedades crónicas como la obesidad, padecimientos cardiovasculares, estrés, depresión, entre otras, son el resultado de malos hábitos cotidianos, siendo uno de los principales el sedentarismo, especialmente en las ciudades y espacios urbanos, condición a la cual se debe agregar la cada vez mayor dependencia del transporte privado para la movilidad cotidiana, incluso aquella de cortas distancias y recurrentes, lo que ha agravado el espectro del sedentarismo al disminuir a mínimos los tiempos de caminar, que en el uso del transporte público suelen ser más extensos y por tanto, aportan más en prácticas más saludables. Lo mismo se puede extender al uso de la bicicleta como opción para la movilidad, en especial para aquellos contextos en los cuales tiene un uso histórico.

Equidad de Género: La incorporación del enfoque de género en la movilidad parte de la necesidad de la transversalización del concepto desde la formulación misma de las políticas de movilidad activa y transporte. Si bien hay estudios más bien limitados en la materia, algunos abordajes documentan cómo los viajes cotidianos de los hombres son más bien pendulares, de un punto A a un punto B y de regreso en distancias medias y largas; en el caso de las mujeres, suelen ser desplazamientos más cortos, numerosos, en tiempos variados y recurrentes en un mismo día: dejar a los hijos en la escuela, hacer las compras, visitar el centro de salud, visitas sociales o de trámites en instituciones, volver por los hijos a la escuela, etc., lo que implica que son más costosos, tanto en tiempo como en dinero. Además, hay que considerar que las mujeres son más frecuentemente trabajadoras informales, lo que hace que los viajes sean más dispersos (Varela, 2018).

El Plan Nacional de Movilidad Activa reconoce que el diseño actual y predominante del entorno asociado a la movilidad activa y al transporte público genera situaciones de inseguridad para las mujeres. Las facilidades peatonales y ciclistas en su condición actual, no contemplan diseños que garanticen espacios seguros para la movilidad de mujeres e infantes, siendo por lo general aislados, con “zonas ocultas”, carentes de iluminación para aceras y ciclovías, y sin ningún equipamiento urbano que propicie un espacio seguro y habitado en los diferentes tramos del día y la noche. Asimismo, los datos para el diseño de los sistemas de transporte público deben reconocer las diferencias en la movilidad de las mujeres. Para esto, es necesario que los datos base de oferta-demanda y origen-destino se desagreguen por sexo con el propósito de entender las necesidades específicas de mujeres y hombres y, además, los efectos diferenciales de cada situación.

En resumen, la transversalización del enfoque de género incluye comprender las necesidades prácticas y estratégicas, así como las restricciones, oportunidades y opciones de mujeres y hombres en el contexto de la movilidad, la infraestructura y las políticas públicas asociadas.

Adaptación al cambio climático: El Plan Nacional de Movilidad Activa debe ser coherente con un modelo sostenible de desarrollo territorial, que permita a los diferentes cantones del país aprovechar las diferentes ventajas estratégicas de una movilidad basada en las personas, priorizando la movilidad activa, promoviendo el desarrollo urbano orientado al transporte, disminuyendo la cantidad y duración de los viajes aportando así al proceso de descarbonización de la economía. Es importante indicar que el país asumió el compromiso en 2020 establecido por la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC por sus siglas en inglés), a cargo de la Dirección de Cambio Climático del MINAE.

E.3 Alcance

El Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) debe aspirar a la implementación de un sistema de gestión para el fomento de una movilidad segura que estimule el caminar y el uso de la bicicleta como alternativas reales para la movilidad cotidiana de todas las personas, tanto a nivel local de los cantones, como a nivel país, siendo su alcance la totalidad de la población nacional, permitiendo a las personas tener una experiencia de calidad, segura y eficiente a la hora de movilizarse. La inversión en infraestructura peatonal es una deuda histórica de la sociedad costarricense, sobre todo tomando en cuenta que son las personas más vulnerables del sistema vial. Se requiere de un esfuerzo interinstitucional y en los diferentes niveles del aparato estatal para canalizar los recursos necesarios, concitar la participación del sector privado y cambiar el paradigma de gestión y análisis la infraestructura vial, modificando esta perspectiva tradicional de ver la construcción de facilidades peatonales y ciclistas como un gasto, sino más bien como una inversión con beneficios multisectoriales (salud, seguridad, mejoramiento urbano, ambiental, etc.).

E.4. Población Objetivo

El transporte público modalidad autobús y la movilidad activa históricamente han sido el principal medio de movilización de la población del país, por lo que, la definición de la población objetivo tiene un alcance más amplio.

Dentro de los alcances del Plan está el promover a nivel cantonal y nacional estrategias, proyectos y programas que modifiquen el impulso que tiene el actual modelo de movilidad basado en el vehículo particular, por uno centrado en las personas y los medios de transporte no motorizados, especialmente el caminar y el uso de la bicicleta, dentro de un alcance más amplio que incluye la intermodalidad con el transporte público y que se complementaría con los planes nacionales de transporte.

Esta acción de promover nuevos esquemas de inversión y planificación de facilidades para peatones y ciclistas que mejoren los espacios públicos urbanos para la movilidad activa incluyen a todos los segmentos demográficos, dado que todas las personas, independientemente de su edad y condición socioeconómica se verían beneficiadas por ciudades y espacios urbanos más seguros, confortables e interconectados para acceder a bienes y servicios, lo que, por sí solo estimularía el caminar y el uso de la bicicleta como una verdadera opción para resolver las necesidades cotidianas de movilidad.

Aun así, especial énfasis tendrán ciertos segmentos de la población, como las personas menores de edad, en especial aquellas en edad escolar, cuya necesidad fundamental es el acceso de forma segura a los centros educativos, lo cual debe garantizar rutas completamente pacificadas y acondicionadas para que los desplazamientos sean realizados por medios no motorizados.

En la misma línea, las personas adultas mayores deberán recibir consideraciones especiales, por cuanto suelen ser poblaciones con una alta necesidad de movilizarse de forma cotidiana para el acceso a servicios de salud, recreación y acceso a bienes, además que caminar es una de las principales recomendaciones en salud para personas en la tercera edad, por lo que la infraestructura debe ser pensada en asegurar la accesibilidad y facilidades requeridas por una población, que a nivel país, está en aumento y se estima vaya a superar el 20% de la población para el año 2050. Un ejemplo de esta situación es lo reflejado en la Encuesta a Población Adulta Mayor elaborada por la Junta de Pensiones del Magisterio Nacional en agosto del 2021, en la cual el 53,9% de las personas adultas mayores considera que no cuenta con aceras, parques y calles aptas. Este problema es mencionado también en la misma encuesta como una de las principales dificultades al utilizar el servicio de transporte público.

Este plan debe tener un fuerte componente con perspectiva de género, por lo que debe estar integrado, en todo momento,

el concepto de “movilidad del cuido”, entendiendo que sobre las mujeres descansa gran parte de la responsabilidad social en las labores de cuido y suelen ser las que generan mayores necesidades de múltiples desplazamientos diarios para cumplir con esas responsabilidades, muchas veces, o casi siempre, acompañadas de otras personas dependientes de sus cuidos: infantes, personas de la tercera edad, etc. Aunque se estén generando cambios culturales que poco a poco buscan mejorar la distribución de estas responsabilidades entre mujeres y hombres, es imperativo que el estándar en el desarrollo de infraestructura peatonal y ciclista no se base en los mínimos establecidos por la normativa de ingeniería vial tradicional (androcéntrica y carrocéntrica), sino en las necesidades de uso por parte de las poblaciones de interés.

Por supuesto, uno de los segmentos de población que siempre marcará el norte de toda estrategia de gestión en facilidades peatonales, serán las personas con alguna discapacidad, ampliando el cumplimiento y alcance de la Ley 7600 a nuevos parámetros de accesibilidad universal.

En complemento, es claro que este tipo de movilidad representa una carga económica menor para las familias, por lo que se convierte en el medio de transporte más utilizado por los grupos socioeconómicos de bajos y medios ingresos (Movilidad activa y transporte público) y en zonas rurales. Por lo tanto, es válido afirmar que, promover la movilidad activa, incide positivamente en la calidad de vida de la población de estos estratos, así como en la diversa población vulnerable. Por lo tanto, la elaboración de este plan pretende ser un instrumento para incidir en la mejora de la calidad de vida de toda la población, lo cual tendrá un especial impacto en las personas que viven en condición de pobreza, población que asciende al 23% (INEC, 2021). Y especial incidencia tendría la mejora de la movilidad para el 6,3% de los hogares que viven en pobreza extrema.

Si bien es cierto, transporte público ha logrado mejorar la presencia de dispositivos que permitan a las personas con movilidad reducida abordar las unidades, el gran reto del sistema radica en la caminabilidad y accesibilidad del espacio público.

Por otra parte, apuntar al aumento en la movilidad activa implica que parte de la población objetivo debe ser aquella que ha migrado a medios motorizados individuales. Aunque es de las poblaciones más complejas de abordar según las experiencias internacionales, la mejora de la infraestructura y la integración con el transporte público, acompañado de una política de desarrollo territorial orientado al transporte, pueden constituirse en poderosas herramientas para iniciar un cambio en el reparto modal.

En conclusión, una parte inherente de la condición humana es nuestra necesidad cotidiana de desplazarnos, aunque se utilice el vehículo particular o el transporte público, todas las personas somos peatones en algún momento del viaje, por lo que la promoción de la movilidad activa, la mejora de la infraestructura y el fortalecimiento del transporte público son políticas universales, que beneficiarán a toda la población, principalmente a la población de más bajos ingresos.

F. Modelo de gestión o la forma de organización, los mecanismos para la gestión y el papel de los entes participantes.

En el proceso de elaboración del plan, se identificó un listado de actores que poseen un nivel dado de vinculación y relevancia, de acuerdo con las definiciones que se incluyen a continuación:

Cuadro 1. Descripción del nivel de relevancia y vinculación de las personas actoras identificados

Nivel de relevancia	Primario	En este nivel se consideran aquellos actores que tienen incidencia directa en la elaboración del PNMA y responsabilidad en su viabilidad e implementación de acuerdo con los mandatos de ley y normativa vigente, básicamente se circunscribe al MOPT y sus dependencias internas, así como los Gobiernos Locales. Los ejecutores de obra pública vial.
	Secundario	En este nivel se identifican aquellos actores que tienen una relación directa, sea técnica, académica, social o política en el proceso de viabilizar e implementar el PNMA, con alcance para participar y responsabilizarse en las diferentes etapas dentro del período de gestión del PNMA.
	Terciario	En este nivel se identifican aquellos actores que tienen una vinculación y/o interés complementario a los temas de movilidad activa, pero cuyas áreas de acción no son directamente asociadas al PNMA en su conjunto, sino a líneas de acción específica; se incluyen aquellos actores de la sociedad civil y sector privado cuya actividad es ajeno al funcionamiento de la institucionalidad pública y la administración, por tanto externos a cualquier control por parte del PNMA, siendo necesario establecer otro tipo de canales de cooperación.
Sector		Se refiere al sector dentro del cual se circunscribe el área de acción del actor identificado.
Institución		La instancia identificada como relevante al PNMA
Dependencia		Departamento, unidad, nivel o contacto específico dentro de la institución con relevancia al PNMA.
Descripción de la vinculación		Se hace una breve referencia al sentido funcional del actor identificado, su área de acción y potenciales áreas de vinculación al PNMA.

Con base en las definiciones anteriores, a continuación, se presentan los cuadros con el listado de actores, según el nivel de relevancia que estos tienen y su vinculación respecto al PNMA:

Cuadro 2. Actores con nivel de relevancia primario

Sector	Institución	Dependencia	Descripción de la vinculación
Sector estratégico	MOPT	**Secretaría de Planificación Sectorial**	Ente técnico asesor del ministro Rector del Sector y al Consejo Nacional Sectorial, quien cumplirá con las funciones del Art. 14 del *Reglamento de la Ley de movilidad y seguridad ciclística No. 42111-MOPT-H-MEP
		DGIT	Es el encargado de preparar diseños y planos operacionales para resolver los problemas de tránsito, movilidad y seguridad vial, así como la ejecución de programas relacionados con estas temáticas.
		DGPT	Ente encargado del control y vigilancia de tránsito terrestre.
		COSEVI	Ente gestor de la seguridad vial y movilidad activa. Función asignada a la Unidad de Movilidad Activa (UMA) en el marco del PNMA, quien cumplirá con las funciones del Art. 13 del *Reglamento de la Ley de movilidad y seguridad ciclística No. 42111-MOPT-H-MEP
		CTP	Institución encargada del transporte público terrestre. El transporte público está altamente vinculado con los modos activos de transporte.
		CONAVI	Entidad encargada de la infraestructura vial. Es importante la sensibilización de esta institución, en temas de movilidad activa e infraestructura destinada para todos los usuarios, sin centrarse exclusivamente en los vehículos automotores.
		CNC	Encargado de los servicios públicos e infraestructura a través de esquemas de alianza público-privada. Es necesario que en sus proyectos de infraestructura se incluya lo requerido para la movilidad activa funcional y segura.
	INCOFER		La interconectividad entre modos de transporte es esencial para garantizar que los espacios urbanos respondan a las necesidades de movilidad segura, siendo el tren un medio de transporte central que complementa la movilidad peatonal.
	MIVAH		La gestión de los territorios es fundamental para generar inversiones en obra pública que se alineen con las necesidades actuales y futuras de garantizar espacios seguros para la movilidad de las personas por medios no motorizados; el desarrollo de proyectos urbanísticos y de vivienda en general resultan medulares para desarrollar los alcances del PNMA, ya que desde su gestión y diseño, deberían enfocarse a ser espacios que estimulen la Movilidad Activa y que permitan a las personas resolver sus necesidades diarias de movilidad a través medios no motorizados. Por ello, es importante la participación del MIVAH como entre rector del Sector Vivienda, Hábitat y Territorio dentro de la mesa técnica para el PNMA.
	INVU		La Ley N° 4240 atribuye al Instituto, de la planificación urbana nacional y regional del país, por lo cual es un actor fundamental para el PNMA y que las acciones tengan una prevalencia a largo plazo en mejorar la movilidad activa dentro de los ciudades y comunidades. La ley 4240 otorga al INVU la función de coordinar, asesorar y vigilar la ejecución de los planes urbanos, así como promover el desarrollo urbano ordenado y sostenible. Lo cual apoyará la mesa técnica y la comunicación entre los actores.
	INAMU		La movilidad de las personas dentro de las ciudades y comunidades por medios no motorizados, debe partir de las necesidades de los diversos segmentos de población, en especial, generar iniciativas y acciones que visibilicen y ajusten las líneas de acción de acuerdo a las dinámicas sociales y económicas que diferencian los roles de género en cuanto a sus necesidades de movilidad, pero también en el tipo de respuestas que se dan a esas necesidades desde la perspectiva de género. Entes rectores en la materia como el INAMU son acompañantes requeridos en la implementación del PNMA.
	MINAE		Tiene a su haber el desarrollo de planes y políticas en movilidad que disminuyan la huella de carbono y la dependencia de los vehículos particulares, por lo que se pueden explorar espacios comunes para la colaboración con el PNMA,
	Municipios		Los Gobiernos locales son los actores prioritarios para lograr la correcta implementación del PNMA, dado que es a nivel local donde se debe y puede promocionar el PNMA además de potenciar el alcance de sus líneas de acción y superar los enfoques clásicos que han priorizado históricamente la construcción de infraestructura vial “carrocentrista”. Se debe iniciar con los gobiernos locales más afines y que ya tienen experiencia en los temas de movilidad activa, que sirvan de ejemplo de buenas prácticas hacia otros gobiernos locales (San José, Montes de Oca, Curridabat, Desamparados, Belén, entre otros).

Cuadro 3. Actores con nivel de relevancia secundario

Sector	Instancia	Institución / organización	Descripción de la vinculación
Sector técnico	Academia	**LANAMME**	La Unidad de Seguridad Vial del LANAMME es uno de los actores con mayor relevancia en investigación y apoyo a programas y proyectos de capacitación en temas de movilidad y seguridad vial, en especial para gobiernos locales, además de contar con laboratorios e insumos que pueden facilitar la comunicación del PNMA y sus etapas de desarrollo.
		TEC	Tienen apertura en el desarrollo y acompañamiento en planes y programas en movilidad segura y seguridad vial, tanto a través de los planes académicos como a través de investigación, teniendo el potencial de ser actores estratégicos en la validación y proyección del PNMA.
		Centro de Investigación en Estudios para el Desarrollo Sostenible (CIEDES)	Entre sus líneas de investigación destaca “la priorización tanto del transporte público como del transporte no motorizado (peatones y ciclistas) para mejorar la calidad de vida en nuestras ciudades y pueblos”, lo que le convierte en un actor relevante para la promoción y acompañamiento técnico en la implementación del PNMV a nivel de gobiernos locales; además como soporte en la promoción del PNMA.
		EIC-UCR	Actor importante en la formación de profesionales en Ingeniería Civil del país. Cuenta también con programas de investigación relacionados con el desarrollo sostenible y planificación urbana y el Laboratorio de Transportes.
		UNED	Posee el Instituto de Formación y Capacitación Municipal y Desarrollo Local de la UNED (IFCMDL), que es la instancia llamada a liderar la oferta formal y no formal para el desarrollo integral y participativo de los territorios. Dado el alcance de la UNED, puede ser un actor clave en la capacitación de municipalidades y ciudadanos en temas de movilidad activa, elaboración de planes de movilidad, seguridad vial y otros.
		Otras universidades	Se puede promover a nivel de Universidades la implementación de proyectos académicos, trabajos comunales y proyectos de acción social que potencien las diferentes líneas de acción del PNMA a nivel local o en espacios específicos.
		CFIA	El CFIA es un actor relevante que tiene presencia en medios de comunicación y espacios técnico-políticos (tienen un representante en la JD del COSEVI), lo que les convierte en un actor con capacidad de generar sinergias para la comunicación y operativización del PNMA, en especial entre el gremio de profesionales en ingeniería y arquitectura, así como entre los Gobiernos locales; tiene una plataforma robusta para la capacitación profesional.
Sector político		**UNGL**	Es una de las organizaciones que convoca a la mayor cantidad de gobiernos locales, que además tiene diferentes plataformas e iniciativas para la promoción de innovación y modernización de los espacios urbanos dentro de los municipios, por lo que resulta en un actor relevante, tanto para la promoción y formación en los alcances y conceptos del PNMA ante los municipios, como del apoyo técnico para la implementación de las diferentes líneas de acción del PNMA.
		ANAI	Además de ser una agrupación en la que están representadas varias municipalidades, entre ellas algunas con experiencia en el tema como Montes de Oca, también tienen el programa permanente Centro Municipal de Urbanismo Social, dentro de cuyos objetivos se pueden vincular las diferentes líneas de acción del PNMA, además de ser un actor preponderante para mejorar la comunicación con gobiernos locales y otros actores sociales locales.

Sector	Instancia	Institución / organización	Descripción de la vinculación
Sector público	**IFAM**		Los gobiernos locales son los actores prioritarios para lograr la correcta implementación del PNMA, por ello instancias como el IFAM, que representa los intereses de los 84 cantones y 7 intendencias a nivel país, y cuyo objetivo es la capacitación y acompañamiento técnico a cada municipio según sus necesidades, debe ser un actor fundamental en la promoción e implementación del PNMA, toda vez que su área de acción y plataformas ya desarrolladas pueden servir el posicionamiento de las líneas de acción del PNMA.
	CONAPDIS		La promoción de la Movilidad Activa debe ser inclusiva y capaz de dar soluciones a la movilidad cotidiana de todos los segmentos de población, en especial a aquellas personas con alguna discapacidad, convirtiendo los espacios públicos en espacios amigables e inclusivos; para ello, vincular al CONAPDIS como ente rector a nivel país es fundamental, especialmente de su sección de Gestión de la Política Pública. Se debe reconocer que existe muy poca o ninguna referencia técnica a estudios que justifiquen la mayoría de medidas en infraestructura peatonal desde el enfoque de las personas con discapacidad (por ejemplo, cuánto tiempo necesita una persona con discapacidad vial en cruzar un paso peatonal semaforizado), por lo que pueden ser de gran utilidad las alianzas con CONAPDIS para generar esos e insumos técnicos que respalden y justifiquen los ajustes en las normativas técnicas sobre obras viales en seguridad vial peatonal.
	CONAPAM		Según las proyecciones demográficas, en el 2050 más del 25% de la población costarricense tendrá más de 65 años de edad; hay muchos estudios que documentan que para las personas adultas mayores uno de los principales generadores de movilidad es el acceso a servicios de salud, acceso a productos de bienestar y atención a sus entornos familiares, además, caminar o utilizar otros medios no motorizados para sus desplazamientos se transforma en factor protector para mejorar indicadores de salud, por ello, es indispensable que el PNMA se proyecte como una ventana de oportunidad a través de la cual se generen propuestas de mejora en la infraestructura peatonal y ciclista que facilite los desplazamientos de las personas adultas mayores, en lo cual, CONAPAM debe ser un actor clave en el acompañamiento y promoción de esas iniciativas, además de gestionar cambios, modificaciones y actualizaciones en la normativa vigente sobre el desarrollo de facilidades peatonales y ciclistas desde la óptica de la persona adulta mayor a corto, mediano y largo plazo.
	Ministerio de Salud		Ministerio rector de los temas de salud. La movilidad activa incide en la salud de las personas, ayudando a prevenir enfermedades crónicas o mejorando la condición de las personas que padecen estas enfermedades.
	Ministerio de Trabajo		El Decreto Ejecutivo No. 41427-MOPT “Promoción de la movilidad sostenible en las instituciones de la administración pública central”, instruye a las instituciones del gobierno central a desarrollar e implementar Planes de Movilidad Sostenible, sin embargo, no en todas las instituciones se han implementado y tampoco se promueven. Se puede explorar la opción que desde el Ministerio de Trabajo se generen iniciativas en este orden y que se alineen con el PNMA.
	CCSS		Un componente transversal dentro de la promoción de la Movilidad Activa es la salud física de las personas, siendo que estimular formas de movilidad no motorizadas coadyuvan en el abordaje de problemas de salud como el sedentarismo, cardiopatías, obesidad, sobrepeso y otros factores de riesgo en la salud de las personas, por ello, asociar la promoción de una Movilidad activa al eje de salud y las instancias rectoras como la CCSS, puede ser determinante en la implementación de estrategias varias.
Cooperación internacional			Los entes que pueden tener disposición a financiar proyectos y estudios de movilidad activa, como GIZ, BID, BCIE, FIA, entre otros. Programas como MiTransporte y RIMA (GIZ) y mUEve (Unión Europea) tienen incidencia en temas relacionados con la movilidad activa, pues abordan infraestructura y transporte público libre de emisiones.
Sector empresarial			Pueden realizar planes de movilidad activa a nivel de sus empresas, estimulando el uso de modos de transporte activos y transporte público en sus colaboradores.

Cuadro 4. Actores con nivel de relevancia terciario

Sector	Instancia	Descripción de la vinculación
Normas	**INTECO**	La implementación del PNMA requiere de una revisión exhaustiva y en el marco de los nuevos paradigmas de movilidad segura de las normas y reglamentos que regulan o establecen los parámetros de diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura peatonal y ciclista.
Otros	**Empresas de servicios públicos**	Empresas de servicios públicos que poseen infraestructura en los derechos de vía y que pueden significar obstáculos permanentes en las aceras o temporales, cuando hay reparaciones. Los servicios públicos son prestados por empresas como: ICE, AyA, CNFL, JASEC y otros, según cada cantón. En algunos casos también hay servicios como el de agua potable o alcantarillado pluvial que son brindados por los municipios. Por otra parte, servicios de telefonía, internet, etc. Son brindados por empresas privadas que varían según la zona.
	CFIA-AyA	El PBAE (Programa Bandera Azul) tiene casi 30 años de existir, inicialmente pensado para fortalecer la conservación de playas y espacios naturales, ha ido diversificando sus ámbitos de interés, incluyendo desde el 2021 la categoría de BAE-Movilidad Sostenible, cuyo objetivo central es Incentivar la movilidad sostenible a nivel organizacional, de manera que se disminuyan los impactos ambientales, sociales y económicos actuales derivados del modelo de movilidad tradicional.
	ONG / Sociedad civil organizada	Agrupaciones y organizaciones enfocadas en promover el uso de la bicicleta, realización de actividades culturales, recreativas o turísticas con el uso de bicicletas, así como apoyo a nivel técnico para el incentivo de mejoras a nivel urbano y de sostenibilidad del transporte y planificación. Se pueden mencionar algunas como: ACONVIVIR, Chepecletas, Bicibus, Centro para la Sostenibilidad Urbana, ARCA Ciclovida, Chicas en cleta, entre otras.
	Prensa	Divulgación y promoción.

F. Indicadores de Seguimiento y Evaluación

La secretaria de Planificación Sectorial por medio del Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales será el encargado de desarrollar el Seguimiento del PNMA.

El Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) está conformado por 6 ejes, que comprenden intervenciones específicas (20 intervenciones en total), distribuidas de la siguiente forma:

- Eje de Gobernanza: 3 intervenciones.
- Eje Gestión para la Movilidad Activa: 7 intervenciones.
- Eje Fortalecimiento Institucional: 2 intervenciones.
- Eje Infraestructura: 3 intervenciones.
- Eje Educación y promoción: 4 intervenciones.
- Eje Planeación urbana: 1 intervención.

En la matriz a continuación se desglosan las intervenciones anteriormente expuestas, a su vez, en la misma se indican los plazos para tener una revisión de resultados finales para cada línea de acción, no obstante, será una vez consolidado el esquema de gobernanza y gestión del PNMA que se determinen los plazos de revisión periódica que se realizarán de acuerdo con las dinámicas que se definan para su seguimiento y control.

Cuadro 5. Ejes, productos e intervenciones del Plan Nacional de Movilidad Activa 2025-2030

Eje	Producto	Intervención Pública	Meta/ Indicador	Línea base	Periodo	Fuente de financiamiento	Supuestos	Riesgos	Responsable	Instituciones participantes
Eje 1: Gobernanza	1.1 Alineamiento y mejora normativa y reglamentaria	1.1.1 Análisis del marco normativo y reglamentario que permita identificar los espacios para crear el mecanismo de gestión, seguimiento y control del PNMA.	1 Seguimiento anual y control del PNMA	NA	2025-2035	Recursos propios de MOPT y COSEVI	Disponibilidad de recurso humano	Operativo Legal Gobernanza	MOPT-SPS Jurídicos	MOPT
		1.1.2 Análisis del marco normativo y reglamentario que permita identificar las necesidades de homologación, alineamiento y actualización normativa necesarias para introducir la movilidad activa en la planificación y gestión de la infraestructura y el desarrollo urbano.	1 Reglamento de Movilidad activa creado	NA	2028	Recursos propios de MOPT y COSEVI	Disponibilidad de recurso humano	Operativo	MOPT-SPS MOPT-DGIT Asesoría Jurídica COSEVI	MOPT -DGIT COSEVI LANAMME PRODUS
		1.1.3 Formular normativa técnica complementaria necesaria a la aplicación de la Ley Nº 9976 y la Ley N° 9660.	1 Directriz para la elaboración de planes de Movilidad Activa formulada	NA	2027	Recursos propios MOPT-COSEVI	Aprobación superior	Operativo	MOPT COSEVI	MOPT COSEVI LANAMME PRODUS
Eje 2: Gestión para la movilidad activa	2.1 Instrumentos de coordinación y planificación	2.1.1 Implementar la Mesa Técnica de trabajo interinstitucional para la gestión de la movilidad y el transporte y su articulación con el desarrollo urbano	Oficialización del grupo de trabajo	NA	2026	Recursos internos del MOPT-SPS COSEVI	Aprobación superior y disponibilidad de recurso humano	Gobernanza Político Operativo	MOPT MIVAH INVU CTP INCOFER COSEVI MUNICIPALIDADES IFAM MIDEPLAN	MOPT MIVAH INVU MINAE CTP INCOFER COSEVI MUNICIPALIDADES IFAM MIDEPLAN CONAVI
	2.2 Generación y divulgación de datos	2.2.1 Fortalecer el Observatorio Costarricense de la Seguridad Vial del COSEVI para que pueda incluir, procesar y divulgar datos sobre movilidad activa.	% de indicadores de movilidad activa incluidos en el observatorio	NA	2028	Recursos propios	Aprobación superior	Operativo	COSEVI	COSEVI
		2.2.2. Estandarizar parámetros para los estudios de movilidad activa a través de la creación de un catálogo que defina las variables y datos mínimos necesarios.	% de avance en la elaboración del catálogo.	NA	2026	Recursos propios	Disponibilidad de recurso humano	Operativo	COSEVI	COSEVI
		2.2.3 Generalizar y estandarizar la implementación del índice movilidad activa, como diagnóstico o línea base para la gestión y priorización de mejoras en infraestructura dentro de los centros urbanos de los cantones.	Indicador: cantidad de centros urbanos cabeceras de cantón, entre otros, medidos en más de un 60% con el íMA.	NA	2030	Recursos propios	Disponibilidad de recurso humano	Operativo	Gobiernos locales-PNMA-COSEVI	COSEVI
	2.3 Instrumentos de financiamiento	2.3.1 Diversificar y generar nuevas fuentes de financiamiento para proyectos piloto	2 proyectos piloto	Demostrativos mUEve	2029-2035	NA	Recursos disponibles para iniciativas de MA	Operativo Político Financiero	COSEVI	COSEVI SPS-MOPT (Gestión de financiamiento) MIDEPLAN
	2.4 Creación de Alianzas	2.4.1 Crear alianzas público-privadas para facilitar el acceso a modos de transporte activos y programas de responsabilidad empresarial enfocados en facilitar los desplazamientos a destinos de empleo en modos activos y de incentivos laborales para las personas trabajadoras que se muevan en modos activos.	2 Alianzas y convenios suscritos con entidades públicas y privadas	NA	2028	Recursos de propios de COSEVI	Redes de vinculación en el sector con interés de participación en programas	Operativo Político Gobernanza	COSEVI	COSEVI
	2.5 Desincentivo al uso de vehículos motorizados particulares	2.5.1 Crear y promover una campaña que priorice el uso del transporte público, la movilidad activa y desincentive el uso del vehículo particular.	1 Campaña elaborada y ejecutada	NA	2029	Recursos propios de COSEVI y MOPT, Financiamiento o Cooperación internacional	Posibilidades de desarrollo de contratación	Operativo Legal	COSEVI MOPT	COSEVI MOPT MINAE MINSALUD CCSS

Eje	Producto	Intervención Pública	Meta/ Indicador	Línea base	Periodo	Fuente de financiamiento	Supuestos	Riesgos	Responsable	Instituciones participantes
Eje 3: Fortalecimiento de capacidades	3.1 Fortalecimiento institucional	3.1.1 Crear un plan de capacitación continua de generación y refuerzo de capacidades para técnicos municipales, gobierno y sociedad civil en la planeación, diseño, ejecución, y evaluación de proyectos de movilidad activa.	30% Cantidad de municipalidades que han participado del programa	NA	2027-2028	Recursos de cooperación internacional	Disponibilidad del recurso y disponibilidad de participación de las municipalidades	Operativo Financiero	MOPT COSEVI	MOPT COSEVI CONAVI Municipalidades LANAMME
		3.1.2 Consolidar la Unidad de Movilidad Activa (UMA) del Consejo de Seguridad Vial.	% de avance en la consolidación	NA	2026	Recursos propios COSEVI	Aprobación superior	Político Operativo	COSEVI	COSEVI
Eje 4: Infraestructura	4.1 Redistribución del espacio vial	4.1.1 Inclusión desde la etapa de preinversión de cualquier proyecto de infraestructura vial del MOPT y sus Consejos, de los componentes que defina el cumplimiento del PNMA.	% estudios de preinversión de infraetructura vial con las leyes y reglamentos de movilidad activa	NA	2029	Recursos propios	Directriz aprobada de instrucción de cumplimiento	Operativo	UPI CONAVI UPI MOPT SPS-MOPT Mideplan	CONAVI MOPT Mideplan
		4.1.2 Verificación de la aplicación de la Ley 9660, 7600 y el Decreto 40632-MOPT en todas las obras de infraestructura vial construidas por MOPT-CONAVI.	Cantidad de auditorías que incluyan evaluación de cumplimiento de Ley 7600, 9660 y el Decreto 40632-MOPT	NA	2029	Recursos propios	Disponibilidad de recurso humano	Operativo	COSEVI	COSEVI
		4.1.3 Crear lineamientos para la pacificación del tránsito en áreas con afluencia de personas en modos activos, priorizando las áreas con mayor presencia de personas vulnerables usuarias de las vías.	50% avance en elaboración de norma de diseño para pacificación	NA	2028	Recursos propios Cooperación internacional	Disponibilidad de recurso humano	Operativo Financiero	MOPT-SPS MOPT-DGIT COSEVI	MOPT-SPS MOPT-DGIT COSEVI LANAMME
Eje 5: Educación y promoción	5.1 Educación en movilidad segura y sostenible	5.1.1 Crear campaña de educación y sensibilización para la promoción de la movilidad activa como forma segura, género-sensible y sostenible a partir de los productos que se generen durante el horizonte del PNMA.	100% de avance en el diseño e implementación de la campaña	NA	2030	Recursos propios y o Cooperación internacional	Presupuesto aprobado y posibilidades de desarrollo de contratación	Operativo Gobernanza Financiero	COSEVI MOPT MINSALUD	COSEVI MOPT MINSALUD
		5.1.2 Espacios de participación Inclusiva ciudadana	1 Taller de movilidad inclusiva incluyendo campañas de sensibilización	Espacios seguros para mujeres INAMU	2028	Recursos internos	Aprobación superior y disponibilidad de recurso humano	Gobernanza Político Operativo	INAMU	INAMU MOPT CONAVI
	5.2 Participación, socialización y comunicación	5.2.1 Establecer un foro de comunicación directo entre las autoridades encargadas de promover la movilidad activa y la sociedad civil, con el objetivo de discutir y mejorar la política y el plan nacional de movilidad activa	Realizar 1 Foro Nacional de Movilidad Activa	NA	2028	Recursos propios COSEVI Cooperación internacional	Presupuesto asignado para realizar la actividad	Político Operativo Financiero	MOPT COSEVI IFAM	MOPT COSEVI IFAM
		5.2.2 Actualización de los nuevos manuales para la prueba teórica de la DGEV propuestos por COSEVI en el marco de la comisión para el fortalecimiento de la DGEV.	Cantidad de manuales para la prueba teórica en implementación	NA	2028	Recursos propios COSEVI	Disponibilidad del recurso	Operativo	COSEVI	COSEVI MOPT- Educación vial
Eje 6: Ciudades para la gente	6.1 Redes de movilidad integradas. Planificación e integración de la movilidad activa	6.1.1 Integrar física y operativamente las redes y sistemas de movilidad activa a las iniciativas de modernización del transporte público.	1 reunión semestral de la Mesa técnica de Movilidad Activa		2026-2030	Recursos propios	Aprobación de la Mesa Técnica y acuerdo de reuniones del equipo	Político Operativo Gobernanza	MOPT MIVAH INVU CTP INCOFER COSEVI MUNICIPALIDADES IFAM MIDEPLAN	MOPT MIVAH INVU CTP INCOFER COSEVI MUNICIPALIDADES IFAM MIDEPLAN

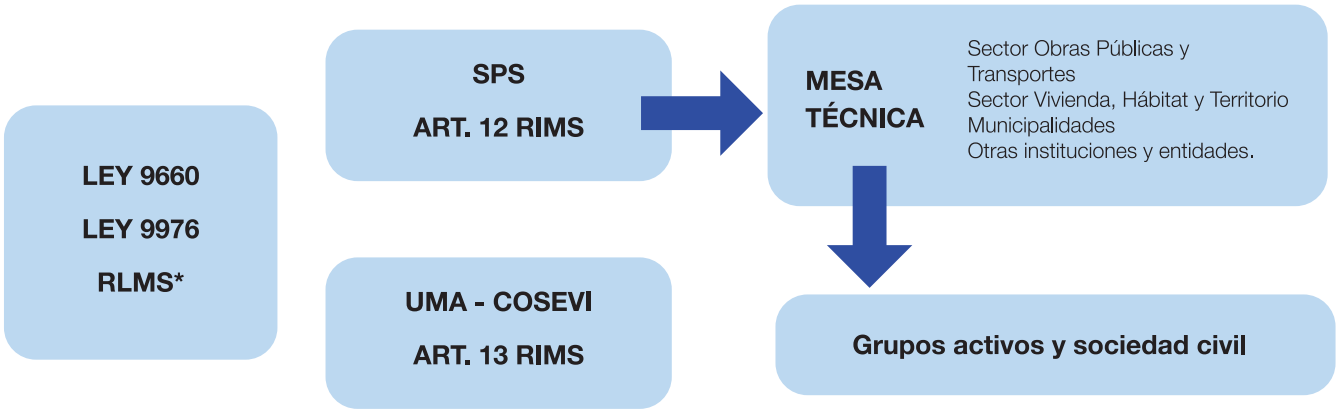
G. Modelo de Gestión y Gobernanza

La gestión del PNMA se basa en lo establecido en el Reglamento de la Ley de movilidad y seguridad ciclística No. 42111-MOPT-H-MEP, basado tanto en las funciones que este define de la UMA del COSEVI, como en las que establece para la SPS del MOPT, donde esta última dará el seguimiento y monitoreo al Plan, así como la articulación de los planes cantonales con el PNMA, realizando una evaluación durante y expost, del cumplimiento de las metas planteadas, de acuerdo con los indicadores de medición establecidos para cada una.

Adicional a la gestión del PNMA, es importante establecer un marco de gobernanza, el cual se basa en la integración institucional para la gestión de la movilidad y transporte, articulado con el desarrollo urbano, integrando MOPT, MIVAH, INVU, CTP, INCOFER, COSEVI, IFAM, Mideplan y gobiernos locales.

Además, este marco de gobernanza presenta como característica fundamental el hecho de que su planteamiento aborda tanto la problemática existente en el actual sector de gobierno denominado Infraestructura y Transportes, como la existente en el sector Vivienda, Hábitat y Territorio (de conformidad con su denominación actual, según el Decreto Ejecutivo No. 43580-MP-PLAN). La razón fundamental para incluir dicho enfoque intersectorial en el planteamiento metodológico del marco de gobernanza, parte del hecho de que la implementación de los programas requiere necesariamente de una serie de acciones que, en la actualidad, no dependen directamente de las autoridades sectoriales existentes, sino que se refieren a distintos proyectos o iniciativas que deben ser articuladas y coordinadas entre instituciones y en diferentes niveles del aparato público. La movilidad como dinámica compleja, requiere de un abordaje intersectorial y multinivel.

La estructura del marco de gobernanza está conformada por una serie de actores directos e indirectos que requieren de la implementación de mecanismos de integración que permitan la articulación, ejecución y evaluación de acciones.



*Reglamento de la Ley de movilidad y seguridad ciclística No. 42111-MOPT-H-MEP

Figura 10. Diagrama de relación de actores PNMA.

Fuente propia, julio 2025

H. Estructura de Gobernanza

La Mesa Técnica, conformado por enlaces del MOPT, MIVAH, INVU, CTP, CONAVI, COSEVI, CNC e INCOFER, será el encargado de analizar y evaluar los planes, programas o proyectos en temas de movilidad activa, que serán presentadas a los jerarcas del MOPT, MIVAH e INVU, para su aprobación. Otros actores tales como las Municipalidades, empresas prestatarias de servicios públicos, otros ministerios, la ARESEP, el IFAM, Universidades, CNE, el Sector Privado y la sociedad civil organizada, podrán participar de las propuestas del Mesa Técnica en calidad de asesores técnicos, órganos consultivos y partes interesadas.

Como participantes de la Mesa Técnica, el MOPT a través de la Secretaría de Planificación Sectorial y el COSEVI serán los encargados establecer los mecanismos de coordinación con las personas actoras involucrados en el Plan y rendir cuentas a los jerarcas del MOPT.

I. Riesgos asociados

A cada meta se han relacionado riesgos estratégicos que pueden afectar la realización de estas, los cuales se indican en la matriz para cada intervención de los 6 ejes que se abordan en el presente plan. Para esto, se han tomado como base los riesgos definidos en el PNDIP 2023-2026, identificándose los que se detallan a continuación:

1. **Operativo:** posibilidad de ocurrencia de eventos que podrían afectar el cumplimiento de los objetivos, debido a la inadecuación o a fallos de los procesos organizacionales, el personal y los sistemas internos o bien a causa de acontecimientos externos.

2. **Legal:** posibilidad de incumplimiento de los objetivos debido a la inobservancia o aplicación incorrecta o inoportuna de disposiciones legales o normativas, instrucciones emanadas de los organismos de control o como consecuencia de resoluciones judiciales extrajudiciales o administrativas adversas, o de la falta de claridad o redacción deficiente en los textos contractuales que pueden afectar la formalización o ejecución de actos, contratos o transacciones.

3. **Gobernanza:** posibilidad de que la estructura de gobernanza sea inadecuada para la correcta gestión de los riesgos afectando la consecución de los objetivos.

4. **Financiero:** posibilidad de que un evento afecte negativamente el cumplimiento de los objetivos por resultados financieros adversos originados por operaciones crediticias, fluctuaciones en las tasas de interés y tipo de cambio, valoración de instrumentos financieros o insuficiencia de liquidez para atender los compromisos adquiridos.

5. **Político:** Posibilidad de ocurrencia de un riesgo de voluntad política, que impida lograr los objetivos trazados, o una situación macro política que cambie las prioridades de desarrollo nacional.

J. Referencias

Agustina Calatayud, Santiago Sánchez González, Felipe Bedoya Maya, Francisca Giraldez, José María Márquez. p. cm. — Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación. (Monografía del BID; 902) 2021.

Autoridad Reguladora de Servicios Públicos. (2021). Información regulatoria autobús. https://aresep.go.cr/autobus/informacion-regulatoria

Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. (2011). Desarrollo urbano y movilidad en América Latina. Caracas: CAF. Retrieved from https://scioteca.caf.com/handle/123456789/419

Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2019). Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos en América Latina y el Caribe. https://www.cepal.org/sites/default/files/static/files/ods7_c1900694_press_ 0.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2013). El transporte, la pobreza y el avance hacia sociedades con bajas emisiones de carbono. Boletín FAL. (2). Page89 https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36105/1/FAL-318- WEB_es.pdf

Contraloría General de la República. (2019). DFOE-IFR-IF-00012-2019. Informe de Auditoría Operativa sobre la Eficacia en la Integración Operacional y Física de los Servicios de Transporte Público y su Contribución a la Eficiencia del Servicio. División de Fiscalización Operativa y Evaluativa.

Contraloría General de la República. (2019). DFOE-IFR-IF-00013-2019. Informe de Auditoría Operativa sobre la Eficacia en la Integración Organizacional de los Servicios de Transporte Público y su Contribución a la Eficiencia del Servicio. División de Fiscalización Operativa y Evaluativa.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III). (2016). Nueva agenda urbana: Declaración de quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos. Quito: Naciones Unidas. Naciones Unidas. http://habitat3.org/wpcontent/uploads/NUA-Spanish.pdf

Consejo de Seguridad Vial (2022). Anuario Estadístico de Accidentes De Tránsito 2022. https://www.csv.go.cr/documents/20126/50694/1_Anuario+estad%C3%ADstico+de+accidentes+de+tr%C3%A1nsito+con+v%C3%ADctimas+en+Costa+Rica+2021.pdf/ef2b3260-fa5d-dc72-d7f8-6351f255d281?t=1662576397628

Dirección de Cambio Climático. (2018). Cambio climático, ¿Cómo nos afecta?. Consultado el 9 de setiembre del 2020. https://cambioclimatico.go.cr/cambio-climatico/generalidades/GTZ (s.f). Género y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible. https://culturavial.files.wordpress.com/2014/03/genero-y-transporteurbano.pdf

GIZ. (2021). Proyecto MiTransporte, Calles Completas Ciudades Amables

GIZ. (2021). Guía práctica diseño de aceras. San José, Costa Rica.

Granada, I. Urban, A. Monje, A. Ortiz, P. Pérez, D. Montes, L. Caldo, A. (2015). El porqué de la relación entre género y transporte. Banco Interamericano de Desarrollo. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Elporqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-ytransporte.pdf

Grant Thornton (2022). La Movilidad Sostenible del Futuro y el impacto sobre los ODS. III Observatorio de Movilidad Sostenible. https://www.grantthornton.es/especiales/la-movilidad-sostenible-y-el-impacto-sobre-los-ods/

Cooperación Técnica Alemana (s.f). Género y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible. https://culturavial.files.wordpress.com/2014/03/genero-y-transporte-urbano.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2021). Panorama demográfico: Año 2021. Consultado el 30 de mayo de 2024 en: https://admin.inec.cr/sites/default/files/2022-12/RePoblacEv-2021a-panorama_demografico_2021.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2019). Encuesta Nacional de ingresos y gastos de los hogares. https://inec.cr/estadisticas-fuentes/encuestas/encuesta-nacional-ingresos-gastos-los-hogares

Instituto Nacional de Estadística y Censos, (2023). Encuesta Nacional de Hogares. Resultados Generales. https://inec.cr/busqueda?searchtext=Encuesta%2520Nacional%2520de%2520Hogares%2520ENAHO&page=2

Jiménez, R (2020). Proyecto NODOS: Definición y caracterización de las zonas de influencia del Proyecto de Reorganización del Transporte Público Modalidad autobús del AMSJ. Secretaría de Planificación Sectorial, MOPT.

Junta de Pensiones del Magisterio Nacional (2021). Encuesta a Población Adulta Mayor ENAPAM 2021. https://www.juntadepensiones.cr/admin/archivos/contenido/archivo/420/true

LANAMME-UCR. (2023). Curso de aprovechamiento: Movilidad e infraestructura peatonal y ciclista. San José, Costa Rica.

LCR Logística. (2021). Diseño Operativo del Transporte Público Urbano en el Área Metropolitana de San José. https://www.ctp.go.cr/publicaciones/detalle/3000000070000- dise%C3%B1o-operativo-del-transporte-p%C3%BAblico-urbano-en-el- %C3%A1rea-metropolitana-de-san-jos%C3%A9

Ministerio de Ambiente y Energía. (2015). Contribución Prevista y Determinada a Nivel Nacional de Costa Rica. https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/Costa%20Ri ca%20First/INDC%20Costa%20Rica%20Version%202%200%20final%20ES .pdf

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2019). Plan Estratégico Sectorial 2019-2024 Infraestructura y Transporte. https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/7e0073d1-1362-4ab1-b9eaeaad500d5177/Plan+Estrat%C3%A9gico+Sectorial+2019+2024.pdf?MOD= AJPERES Page91

Naciones Unidas (2024). Agenda 2030 en América Latina y el Caribe. https://agenda2030lac.org/es/ods/11-ciudades-y-comunidades-sostenibles/metas/112

Ministerio de Ambiente y Energía. (2015). Contribución Prevista y Determinada a Nivel Nacional de Costa Rica. https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/ Costa%20Rica%20First/INDC%20Costa%20Rica%20Version%202%200%20final%20ES.pdf

Ministerio de Ambiente y Energía (2023). Fondos de inversión climática. Programa de Integración de energías Renovables. Plan de Inversiones de Costa Rica.

Ministerio de Planificación y Política Económica (2022). Plan Estratégico Nacional 2022-2050. https://www.mideplan.go.cr/plan-estrategico-nacional-2050

Naciones Unidas. (2019). Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. http://www.agenda2030.mx/docs/doctos/SDG_Report2019_es.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2013). Seguridad Peatonal: Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales.

Organización Mundial de la Salud. (2023). Traumatismos causados por el tránsito. Consultado el 31 de mayo de 2024 en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2020). Panorama de la Salud: Latinoamérica y el Caribe 2020. https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bf548bad-es/index.html?itemId=/content/component/bf548bad-es

Programa Estado de la Nación. (2018). Informe del Estado de la Nación. https://estadonacion.or.cr/informe/?id=28797234-99af-4c53-b436-7c9a57fb1fe1

Programa Estado de la Nación. (2019). Informe del Estado de la Nación. https://estadonacion.or.cr/informe/?id=5f2e98c1-f88c-4f51-a151-475c342583ed

ProDUS. (2024). PIM DUOT, Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte, Resumen.

Sánchez, L., Agüero-Valverde, J., Pujol, R. (2015). Costos de los choques viales en Costa Rica. Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS). Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.

Varela, V. (2018). La importancia de la perspectiva de género en el diseño de sistemas de transporte. Boletín Mujeres en la Ingeniería, Unión Panamericana de Asociaciones de Ingenieros.

K. Anexo. Cuestionario a las municipalidades

A mediados de 2024 se inició un proceso de diseño de un cuestionario que se aplicó a los gobiernos locales, para que, por medio de la respuesta que estas proporcionaran, se tuviera un mejor entendimiento del estado actual de los temas de movilidad activa a nivel cantonal, así como identificar las necesidades.

El instrumento se trabajó en conjunto con el equipo técnico MOPT-COSEVI, el cual debía cubrir los aspectos que no se pudieron conocer en los talleres elaborados por ITDP, realizados entre diciembre de 2023 y marzo de 2024, dada la baja participación municipal. Esto también serviría de utilidad para completar las matrices del plan, con acciones que permitieran incluir las necesidades de las municipalidades.

El cuestionario fue integrado en una herramienta web para facilitarle el enlace a los contactos municipales facilitados para las coordinaciones que se hacen con la SPS para el registro de la Red Vial Cantonal.

Se envió a 85 municipalidades y 7 consejos de distrito, desde el 31 de julio hasta el 29 de noviembre de 2024, mediante correo electrónico con el oficio SPS-2024-634 y el enlace para ingresar. Realizando múltiples recordatorios durante ese periodo.

Instrumento enviado a las municipalidades

A continuación, se inserta el contenido del cuestionario enviado a las municipalidades:

Cuestionario de información en relación con Planes de Movilidad Municipales

En el marco de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística No. 9660 y su reglamento, se remite el siguiente cuestionario con el objetivo de realizar un diagnóstico de las iniciativas existentes y las necesidades a nivel cantonal y así obtener insumos en el proceso de elaboración del Plan Nacional de Movilidad Activa.

La información aportada será utilizada exclusivamente como insumo para la elaboración del Plan Nacional de Movilidad Activa, por lo que le agradecemos la pronta respuesta.

1. Datos de contacto de persona que completó el formulario:

Nombre, cargo, departamento de la municipalidad, correo electrónico, número de teléfono

2. ¿Tiene la Municipalidad o ha ejecutado planes, proyectos y/o estrategias de promoción de la Movilidad en su cantón?

( ) Si (favor remitir enlace de descarga o nombre de las iniciativas) ( ) No

3. ¿Tiene la Municipalidad o ha ejecutado planes, proyectos y/o estrategias de promoción de la Movilidad activa en su cantón?

( ) Si (favor remitir enlace de descarga o nombre de las iniciativas) ( ) No

4. Si la Municipalidad no posee ningún plan de Movilidad o Movilidad Activa, pero busca realizarlo, indicar los requerimientos técnicos que considera necesarios para la elaboración de dicho plan.

5.¿Tiene la Municipalidad estudios sobre movilidad, modos de transporte y/o preferencias para la movilidad de su ciudadanía?

( ) Si (favor remitir enlace de descarga o nombre de las iniciativas) ( ) No

6. ¿Ha aplicado la municipalidad algún instrumento de evaluación del estado de las aceras y de la movilidad activa (Ejemplos: Índice de condición de aceras PITRA-LANAME, índice de movilidad activa IFAM, u otros)?

( ) Sí ( ) No

7. ¿Cuenta la Municipalidad con un inventario de aceras (longitud, tipos, localización, estado)?

( ) Si (favor remitir documento de referencia) ( ) No

8. ¿Cuenta la Municipalidad con un inventario de ciclovías (longitud, tipos, localización, estado)?

( ) Si (favor remitir documento de referencia) ( ) No

9. ¿Tiene la Municipalidad o ha ejecutado planes y/o proyectos relacionados con transporte público o infraestructura complementaria dentro de su cantón?

( ) Si (favor indicar cuales y remitir documento de referencia) ( ) No

10. ¿Tiene la Municipalidad o ha ejecutado planes y/o proyectos sobre pacificación vial, calles completas, vías 30 u otras iniciativas similares?

( ) Si (favor indicar cuales y remitir documento de referencia) ( ) No

11. ¿La Municipalidad cuenta con un plan quinquenal de infraestructura vial cantonal?

( ) Sí (indicar fechas de vigencia) ( ) No

12. Dentro de los planes quinquenales de infraestructura vial cantonal ¿Se incluyen proyectos de inversión en aceras, ciclovías y/o movilidad activa?

( ) Si (indicar documento de referencia) ( ) No

13. ¿Tiene la Municipalidad acciones sociales y/o de comunicación hacia la población del cantón en promoción de estrategias de Movilidad activa o Movilidad segura?

( ) Si (indicar documento de referencia) ( ) No

14. ¿Conoce la Municipalidad el estado de la Seguridad vial dentro de su cantón (últimos 3 años), tanto en vías nacionales como cantonales? Tanto a nivel de la Administración (Consejo municipal, Alcaldía), como a nivel técnico (áreas de ingeniería, área social, área de comunicación, etc.)

( ) Si (especificar la fuente de información) ( ) No

Resultados

El plazo de la encuesta se extendió hasta noviembre, con el objetivo de garantizar la mayor cantidad posible de respuestas, pues se requirió insistir en reiteradas ocasiones hasta alcanzar una cantidad satisfactoria de respuestas. En total se obtuvo respuesta de 64 municipalidades y 2 consejos de distrito. A continuación, se incluyen los gráficos con las respuestas a las preguntas de Sí o No:

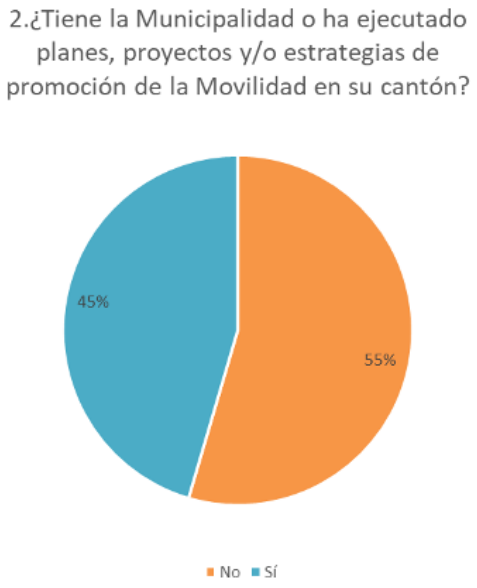


Figura A.1. Pregunta 2

La mayoría de las municipalidades no han ejecutado planes, proyectos o estrategias, pero las respuestas fueron muy cercanas, sin embargo, estas estrategias o proyectos pueden abarcar mucha variedad y alcance, desde planes a nivel de todo el cantón o proyectos pequeños, lo cual depende de la capacidad de ejecución y recursos que tenga cada gobierno local.

Figura A.2. Pregunta 3

En este caso, la respuesta para el “No” fue mayoritaria con una diferencia bastante mayor, esto puede deberse a que los municipios son conscientes de que aún no se da suficiente énfasis a la movilidad activa. También se encontró en algunos casos específicos, comentarios que aclaraban que existe desconocimiento en la diferencia entre “movilidad” y “movilidad activa”.

Figura A.3. Pregunta 5

En cuanto a la realización de estudios de movilidad, la mayoría de las respuestas fueron negativas y aunque algunos son conscientes de la necesidad, en muchos casos, se indica falta de capacitación en estos temas o falta de recursos para contratación de estudios de esta naturaleza.

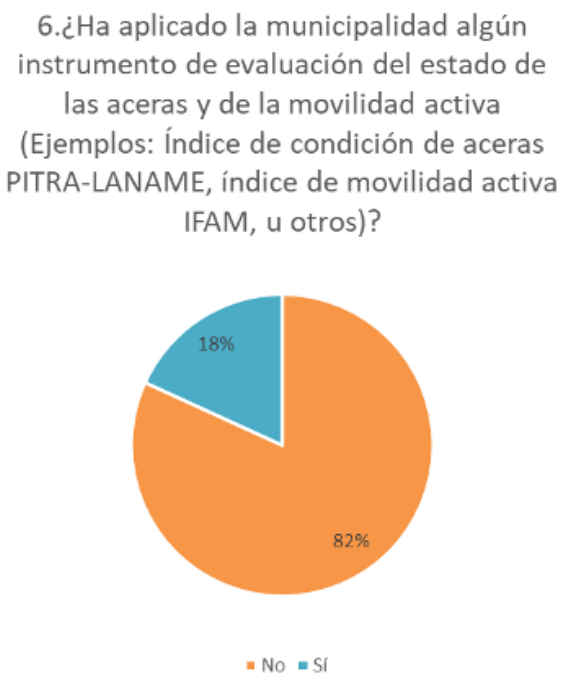


Figura A.4. Pregunta 6

La mayoría de las municipalidades no han aplicado un instrumento de evaluación de aceras o de movilidad activa. En cuanto al 18% de municipalidades que sí han aplicado algún instrumento, lo cual corresponde a 12 municipios, se tiene que 5 han aplicado el IMA del IFAM, 5 otros instrumentos y 2 el de PITRA-LANAMME.

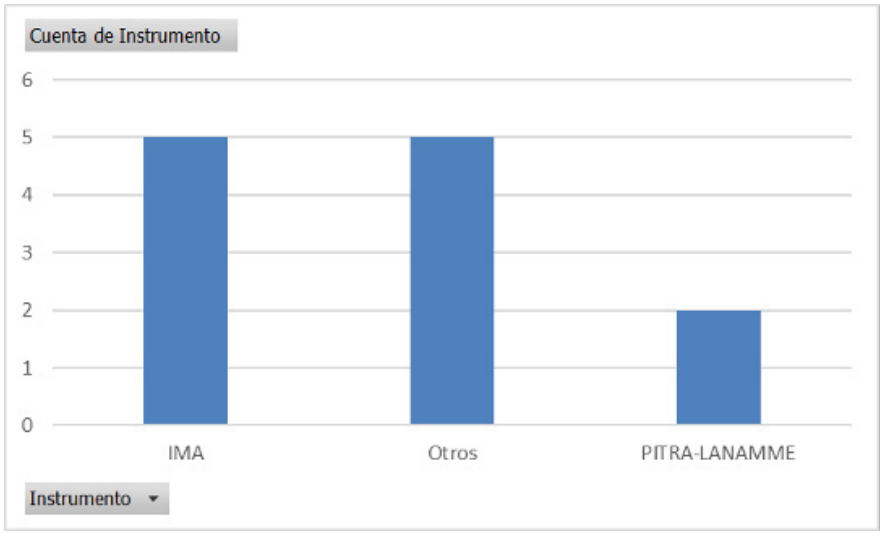


Figura A.5. Cantidad de municipalidades que aplican instrumentos de evaluación, por instrumento

Las que utilizaron otras herramientas, incluyen trabajos de graduación con metodologías como la del ITDP o de otras ciudades extranjeras, algún instrumento propio generado en el plan de movilidad urbana o mediante la realización de inventarios de aceras, incluidos en sus planes quinquenales.

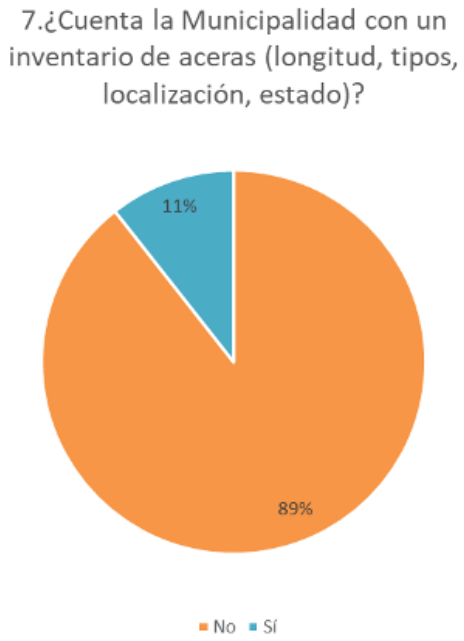


Figura A.6. Pregunta 7

La mayoría de las municipalidades no incluyen un inventario de aceras.
Respecto a la pregunta 8: ¿Cuenta la Municipalidad con un inventario de ciclovías (longitud, tipos, localización, estado) ?, solamente la Municipalidad de San José respondió afirmativo.

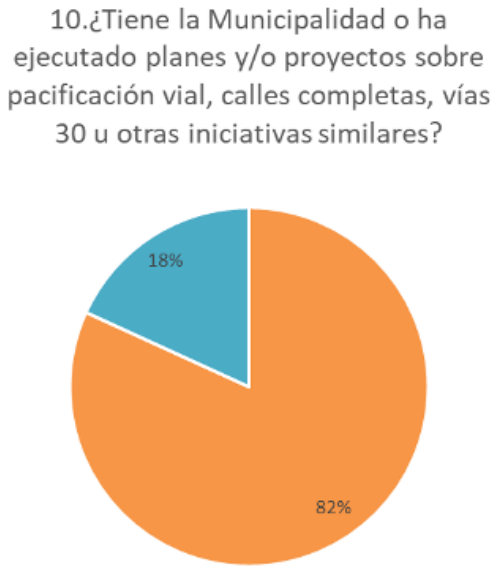


Figura A.7. Pregunta 10

Son pocas las municipalidades que han ejecutado planes o proyectos de pacificación vial o similares.

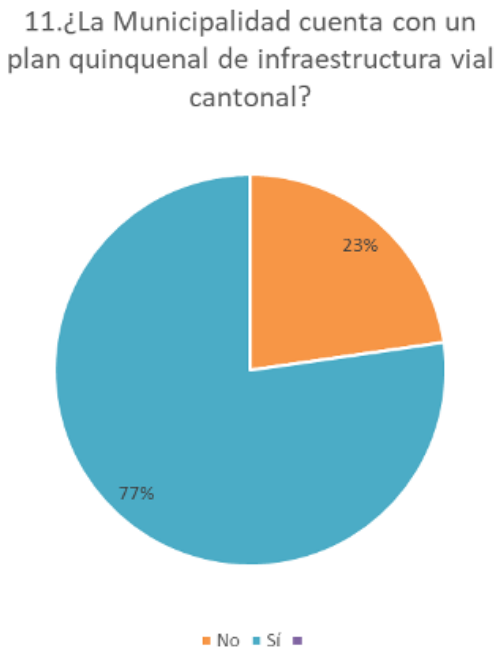


Figura A.8. Pregunta 11

La mayoría de las municipalidades cuentan con un plan quinquenal de infraestructura vial, sin embargo, existe un porcentaje que no lo poseen. Este instrumento es de suma importancia para la planificación de la inversión vial y la distribución de los recursos asignados por la Ley 8114.

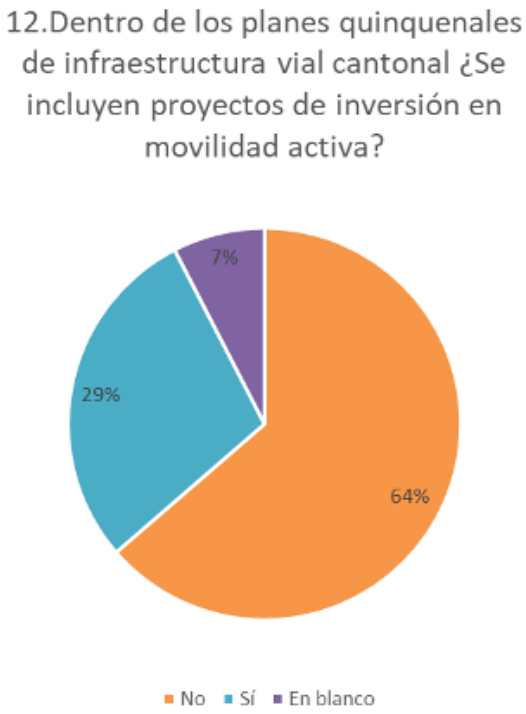


Figura A.9. Pregunta 12

La mayoría de las municipalidades con planes quinquenales indican no incluir proyectos de inversión en movilidad activa. Sería bueno conocer la profundidad o cobertura de los proyectos que sí se han incorporado en el 29%, superior al 18% que indica haber aplicado planes o proyectos de pacificación vial, calles completas u otros.

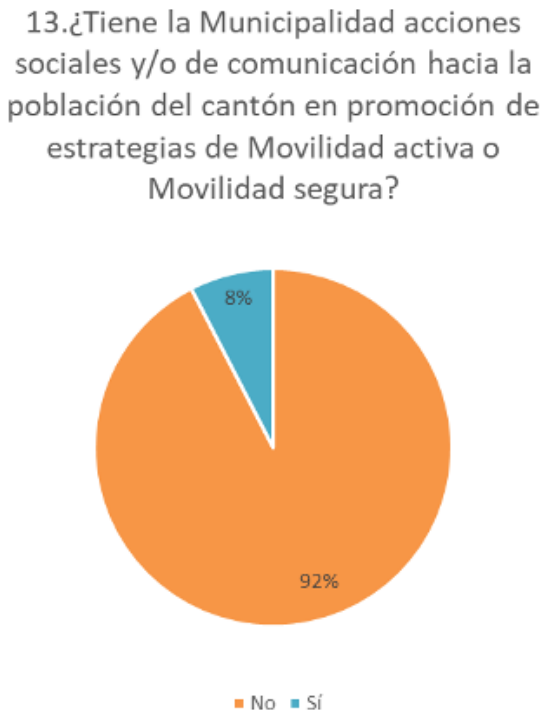


Figura A.10. Pregunta 13

Un porcentaje muy bajo de municipalidades realiza acciones sociales o de comunicación hacia la población del cantón, promoviendo estrategias de movilidad activa o segura.

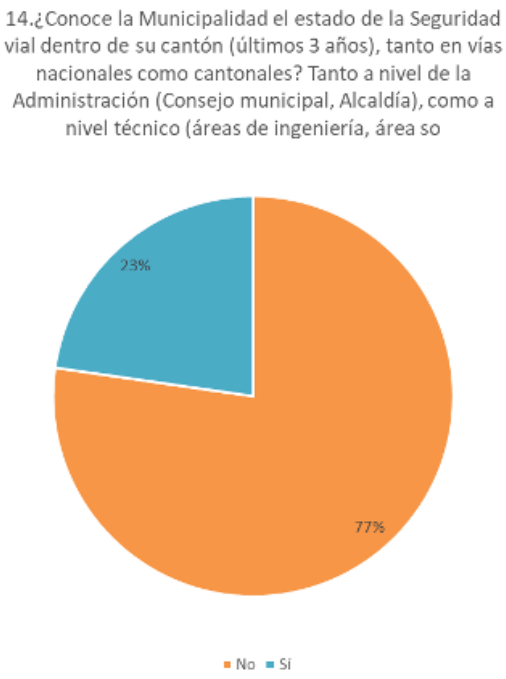


Figura A.11. Pregunta 14

La mayoría de municipalidades no conocen el estado de la seguridad vial en su cantón, las que conocen esto indican hacerlo por medio de los datos de COSEVI de accidentabilidad, inspecciones municipales, al realizar el plan quinquenal o datos específicos por denuncias de los vecinos.

Finalmente, en la pregunta: “4. Si la Municipalidad no posee ningún Plan de Movilidad o Movilidad Activa, pero busca realizarlo, indicar los requerimientos técnicos que considera necesarios para la elaboración de dicho plan”, al ser una pregunta abierta, se agruparon las respuestas en las siguientes categorías de necesidades o requerimientos:

- Apoyo institucional
- Capacitación
- Elaboración de diagnóstico
- Recursos
- Guía/Normativa
- No consideran hacerlo

Algunas de las municipalidades indicaron respuestas que caían en varias de estas categorías, por lo que se contabilizó cada categoría como una respuesta independiente. En el siguiente gráfico se muestra la distribución de estas respuestas:

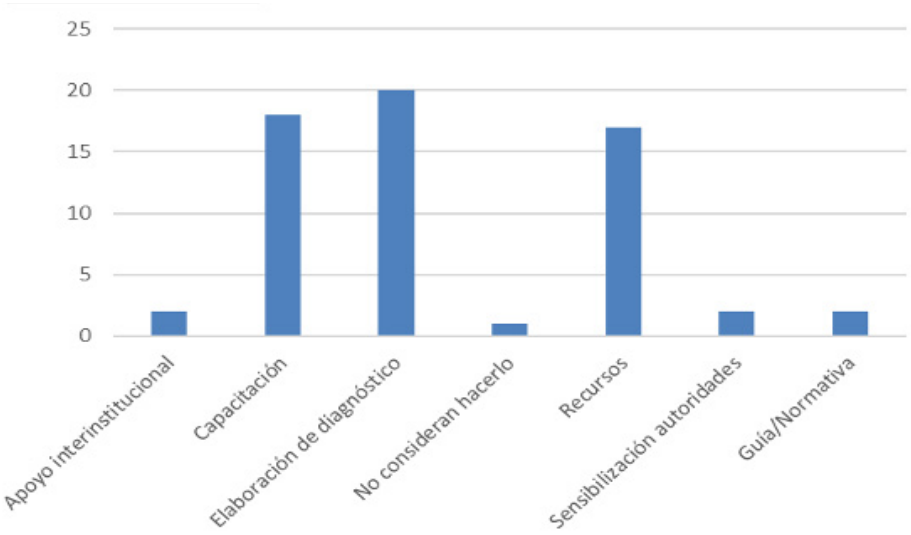


Figura A.12. Requerimientos indicados por los municipios

La mayoría indican necesidades de capacitación dado el desconocimiento en temas de movilidad activa o en cómo elaborar un plan de esta naturaleza, la necesidad de elaborar estudios o diagnósticos de la situación actual y la necesidad de recursos tanto humanos, como económicos para poder realizar un plan. También se mencionaron de manera minoritaria el apoyo interinstitucional, la sensibilización de las autoridades (que no consideran este un tema prioritario) y la elaboración de guías o normas que sirvan para facilitar la comprensión y elaboración de planes de movilidad activa. Una municipalidad indicó no considerar la elaboración de un plan por ser un cantón dormitorio, lo cual demuestra también la necesidad de capacitación en el tema.

MINISTERIO
DE OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES
GOBIERNO DE COSTA RICA

CONSEJO
DE SEGURIDAD
VIAL

PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA PNMA 2025 2030

ISBN 978-9977-61-064-1