



Consejo de  
Seguridad Vial  
COSEVI



# **PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL COSEVI 2023-2030**

## Contenido

<b>1. Introducción .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Contexto Estratégico.....</b>	<b>6</b>
2.1. Marco Jurídico Institucional.....	6
2.2. Determinación del valor público .....	21
2.3. Identificación de personas usuarias .....	22
2.4. Definición del marco de procesos .....	22
2.5. Identificación de productos institucionales (bienes/servicios) .....	26
2.6. Análisis situacional.....	27
2.7. Identificación de recursos.....	28
2.8. Identificación de riesgos.....	29
2.9. Identificación de resultados.....	29
<b>3. Estrategia institucional .....</b>	<b>31</b>
3.1. Marco filosófico de la institución.....	31
<b>3.1.1. Misión .....</b>	<b>31</b>
<b>3.1.2. Visión.....</b>	<b>31</b>
<b>3.1.3. Valores.....</b>	<b>31</b>
3.2. Ejes estratégicos.....	32
<b>3.2.1. Organización especializada e innovadora.....</b>	<b>32</b>
<b>3.2.2. Líder en la promoción de política pública .....</b>	<b>32</b>
<b>3.2.3. Uso eficiente de recursos .....</b>	<b>32</b>
3.3. Objetivos estratégicos.....	33
<b>3.3.1. Objetivo general.....</b>	<b>33</b>
<b>3.3.2. Objetivos específicos.....</b>	<b>33</b>
3.4. Líneas de acción estratégica.....	34
<b>4. Plan de acción para la implementación del Plan Estratégico Institucional</b>	<b>35</b>
4.1. Plan de acción.....	35
4.2. Indicadores de resultado .....	35
4.3. Análisis de la estructura organizacional .....	42
4.4. Estrategia de divulgación .....	43

<b>5. Seguimiento y evaluación</b> .....	<b>44</b>
5.1. Marco de seguimiento del PEI .....	44
5.2. Evaluaciones del PEI .....	46
<b>6. Referencias</b> .....	<b>51</b>
<b>7. Anexos</b> .....	<b>53</b>
7.1. Anexo 1. Matriz de información básica .....	<b>54</b>
7.2. Anexo 2. Identificación de productos .....	<b>55</b>
7.3. Anexo 3. Matriz PEI .....	<b>56</b>
7.4. Productos definidos como parte del plan de acción, para la consecución de los resultados programados.....	<b>57</b>
7.5. Cumplimiento de indicadores de producto.....	<b>74</b>
7.6. Cumplimiento de indicadores de resultado .....	<b>75</b>
7.7. Control de cambios.....	<b>76</b>
7.8. Aporte por producto (Puntaje).....	<b>77</b>
7.9. Distribución del aporte del cumplimiento del PEI por línea de acción estratégica, objetivo estratégico específico y eje estratégico .....	<b>80</b>

## Presentación

El Consejo de Seguridad Vial en su esfuerzo institucional de mejorar su gestión como organización rectora y gestora de la seguridad vial y movilidad activa del país; así como, prestadora de trámites y servicios a los usuarios del sistema de infraestructura y transporte, presenta su Plan Estratégico Institucional 2023-2030, el cual es el resultado del compromiso y trabajo conjunto de las autoridades superiores, de los funcionarios de la institución y del sector en general.

Bajo esa óptica, el Plan Estratégico institucional es el instrumento que indica el camino hacia la consecución de los objetivos institucionales: una institución administrada estratégicamente es aquella que define dónde quiere estar y además gestiona el cambio a través de una programación coherente de acciones para alcanzar su misión y visión institucional.

Esta programación estratégica no se concluye con la aprobación de este documento, sino, se requiere en su etapa de ejecución, seguimiento y evaluación del esfuerzo, compromiso y de una labor conjunta de todos los involucrados, para el logro de los objetivos estratégicos propuestos.

**Directora Ejecutiva**  
**Licda. Cindy Coto Calvo**

## 1. Introducción

El Plan Estratégico Institucional 2023-2030 del Cosevi es un instrumento de planificación de mediano plazo para la programación de objetivos estratégicos, líneas de acción estratégicas, resultados y productos a alcanzar por las diferentes direcciones, departamentos y unidades del Cosevi; así como, por las Direcciones Generales de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial y Policía de Tránsito, en los próximos 8 años, para alcanzar la misión y visión propuesta por la institución, de manera tal que cumpla con las competencias y responsabilidad en un contexto y tiempo determinado, de acuerdo a la legislación y normativa que la rige.

Este Plan Estratégico está alineado a los instrumentos de planificación de mayor rango, como son el Plan Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública, entre otros. Además, proporciona los elementos necesarios para la planificación institucional contenida en el Plan Operativo y la programación de los recursos necesarios establecidos en el Presupuesto, para llevar a cabo la materialización de los objetivos y el cumplimiento de las metas, de manera tal que, al final de este periodo se alcance el valor público esperado brindando un apoyo esencial en la mejora de la movilidad segura, saludable y sostenible en carreteras, de los usuarios del sistema de infraestructura y transporte, logrando de esta forma un liderazgo en la promoción de la política pública y un reconocimiento a nivel iberoamericano, por las acciones implementadas.

En general la importancia de contar con un PEI radica en proporcionar un instrumento para la toma de decisiones y que orienta el quehacer de la institución hacia resultados y bajo un enfoque de valor público, de manera que permita mejorar la prestación de los bienes y servicios con efectividad y calidad hacia sus usuarios, es decir, hacia el apoyo esencial que debe brindar el



Consejo de Seguridad Vial en la mejora de la movilidad segura, saludable y sostenible en carretera para los usuarios del sistema de infraestructura y transporte con énfasis en usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).

Dicho documento refleja los resultados del esfuerzo institucional para su construcción, mediante un proceso participativo dirigido por los miembros del Equipo de Formulación del PEI (Dirección Ejecutiva, Dirección Financiera, Dirección de Logística, Asesoría en Tecnología de la Información, Dirección de Proyectos e Investigación y Estadística), con la coordinación de la Unidad de Planificación Institucional. La metodología utilizada para llevar a cabo la elaboración del plan se basó en convocatorias de sesiones de trabajo virtual, con la participación de las personas directoras, incluyendo los enlaces asignados y utilizando las metodologías establecidas por MIDEPLAN para dicho propósito.

Su estructura contiene aspectos importantes y relevantes que fueron tomados en cuenta para su elaboración, como el contexto jurídico conformado por el marco jurídico, los productos, servicios y trámites brindados por la Institución, análisis situacional, valoración de riesgos, entre otros; la estrategia institucional, compuesta por el marco filosófico, ejes estratégicos y objetivos; análisis de la estructura, plan de acción, la estrategia de divulgación; el seguimiento y evaluación, por último las referencias bibliográficas y anexos.



## 2. Contexto Estratégico

### 2.1. Marco Jurídico Institucional

El Consejo de Seguridad Vial nace mediante la Ley de Administración Vial, N°6324, publicada en el Alcance N°4 de La Gaceta N°97 del 25 de mayo de 1979, como respuesta a la necesidad de dar un tratamiento especializado, técnico, interdisciplinarios y centralizado a un problema de salud pública, que manifestaba índices importantes de mortalidad en las vías (Cosevi, 2023). Esta ley establece las funciones y competencias del Cosevi, relacionadas a temas de seguridad vial y el medio ambiente, en sus artículos 4 y 9.

Artículo 4º.- Créase el Consejo de Seguridad Vial como dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el cual tendrá independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia.

Artículo 9º.- El Consejo tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, para identificar problemas de seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes.
- b) Conocer y aprobar orientaciones, prioridades y proyectos para programas de promoción de la seguridad vial.
- c) Proponer al Poder Ejecutivo la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en donde la ley de tránsito tenga jurisdicción, así como en todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.
- d) Aprobar los montos de los resarcimientos, cobros, permisos, certificaciones, daños en señales viales, escoltas especiales, cursos, materiales de estudio, traslados originados en los distintos servicios que prestan las direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito.
- e) Administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, la Policía de Tránsito y el propio Cosevi.
- f) Conocer, tramitar y resolver cualquier otro asunto que le someta el ministro de Obras Públicas y Transportes.
- g) Promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, además de los

principios de la pirámide invertida de la movilidad y el de pacificación de las carreteras, todo de conformidad con la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista.

Aunado a lo anterior, la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N°9078, establece al Cosevi como competencia la autorización de los Centros de inspección técnica vehicular (CIVE) y la fiscalización de los centros de inspección técnica vehicular (IVE), tal como se establece en los artículos 25 y 28, que citan:

**ARTÍCULO 25.- Autorización de los CIVE**

Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, otorgar las autorizaciones a los centros que realizarán la IVE, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27 de esta ley.

**ARTÍCULO 28.- Fiscalización de los centros de IVE**

Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, fiscalizar todas las empresas autorizadas para realizar la IVE.

Asimismo, dicha ley designa al Cosevi la obligatoriedad de facilitar a los titulares de licencias el saldo de puntos, según lo contemplado en su artículo 142.

**ARTÍCULO 142.- Obligatoriedad del Cosevi**

El Cosevi adoptará las medidas oportunas para facilitarles a los titulares de licencias el acceso inmediato a su saldo de puntos, mediante la existencia de un expediente electrónico por cada conductor autorizado para la operación de los vehículos automotores definidos en esta ley, en el que se contabilizarán los puntos de manera precisa y actualizada sin perjuicio de las sanciones penales o civiles que puedan ser aplicables a las infracciones descritas en esta ley.

El Cosevi, en coordinación con las entidades competentes que corresponda, establecerá un sistema ágil y eficiente que permita a los patronos de conductores profesionales enterarse oportunamente de las suspensiones de licencia, pérdida de acreditación para conducir y cantidad de puntos acumulados de estas personas. En el caso de conductores de transporte público de personas, el Cosevi coordinará con el CTP, con el fin de brindarle acceso a esta información y así garantizar la protección del interés público involucrado.

En lo relacionado a los vehículos y placas detenidos por infracciones a la Ley 9078, debido a sanciones por multa fija, dicha ley establece responsabilidades al Cosevi en los artículos 150, 151, 152, 155 y 155 bis.

**ARTÍCULO 150.- Retiro temporal del vehículo**

El oficial procederá al retiro temporal de un vehículo, para ser trasladado a un depósito autorizado, en los siguientes casos:

- a) Cuando el conductor incurra en la conducta tipificada en el artículo 254 bis (\*), del Código Penal, Ley N.º 4573, de 4 mayo de 1970, y sus reformas.
- b) Por infracciones categoría A, según lo establecido en los incisos a) y b) del artículo 143 de la presente ley.
- c) Cuando el vehículo sea conducido por vía pública sin estar inscrito en el Registro Nacional, salvo las excepciones establecidas por esta ley o en el reglamento que lo faculte.
- d) Cuando el vehículo sea conducido por quien tenga la licencia suspendida, cualquiera que sea el tipo, o por quien no haya obtenido la licencia de conducir o el permiso temporal de aprendizaje.
- e) Cuando el vehículo obstruya vías públicas, tránsito de vehículos y personas, aceras, ciclovías o permanezca estacionado frente a paradas de servicio público, rampas o estacionamiento para personas con discapacidad, hidrantes, salidas o entradas de emergencia, entradas a garajes y a estacionamientos públicos y privados, sin tener la respectiva identificación. Sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 152 de la presente ley, el retiro de la circulación de los vehículos, ante las anteriores circunstancias, procederá solo si el conductor no está presente o cuando este se niegue a movilizarlo, excepto que se trate de vehículos de emergencia en el ejercicio de sus funciones.
- f) Cuando el conductor esté físicamente incapacitado para conducir.
- g) Cuando las condiciones mecánicas del vehículo le impidan circular, salvo que el conductor o el propietario de este contrate los servicios privados de acarreo.
- h) Cuando el vehículo circule sin las placas de matrícula reglamentarias o con otras que no correspondan al vehículo.
- i) Cuando se causen lesiones de gravedad, muerte de personas o daños considerables a la propiedad de terceros.
- j) Cuando se circule en bicicleta por vías terrestres donde la velocidad permitida sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora (80 km/h).
- k) Cuando el vehículo fuera abandonado en la vía pública de forma definitiva. De tratarse de infracciones a la ley sancionadas con multa fija, la custodia del vehículo corresponderá al Cosevi, cuando se trate de conductas tipificadas como delito, la custodia corresponderá a la autoridad judicial correspondiente.

**Artículo 151.- Inmovilización del vehículo por retiro de placas.** El retiro de las placas de matrícula por parte de la autoridad de tránsito significará la inmovilización del vehículo y solamente serán devueltas por el Consejo de Seguridad Vial. Cuando se trate de placas retenidas por accidente de tránsito y se encuentren a la orden del juzgado de tránsito o del Ministerio Público, se requerirá previamente un oficio de autorización de devolución por escrito, dirigido al Consejo de Seguridad Vial y suscrito por el despacho que conoce la causa.

El retiro de las placas se efectuará en los siguientes casos:

- a) Cuando no se hayan pagado los correspondientes derechos de circulación o el seguro obligatorio de los vehículos automotores, en contravención de lo dispuesto en los artículos 56 y 60 de esta ley.
- b) Cuando la unidad de transporte público equipada con rampa o plataforma circule con dicho dispositivo en mal estado o si este no puede ser operado debidamente.
- c) Cuando el vehículo sea utilizado para prestar servicio de transporte público, en cualquiera de sus modalidades, sin contar con las autorizaciones respectivas.
- d) Cuando el vehículo sea conducido por quien, contando con el permiso temporal de aprendizaje, circule sin acompañante. Para tales efectos, deberá considerarse lo establecido en el artículo 152 de esta ley.

Sin embargo, a solicitud del conductor o del propietario del vehículo, los oficiales podrán entregar el vehículo a una persona que posea licencia vigente para el tipo y la clase de que se trate el vehículo, y lo harán constar en la respectiva boleta de citación, levantada al efecto.

- e) En el caso de los conductores extranjeros se procederá después de tres meses de haber ingresado al país, sin haber obtenido la licencia en Costa Rica.
- f) Cuando el conductor irrespete las disposiciones señaladas en el artículo 115 de la presente ley.
- g) Cuando la totalidad de los sistemas proyectores de luz del vehículo no funcionen en los horarios y las circunstancias establecidas en esta ley, salvo que el defecto pueda ser reparado in situ.
- h) Producir ruido o emisiones de gases, humos o partículas contaminantes que excedan los límites establecidos en los artículos 38 y 39 de esta ley.
- i) Cuando el vehículo obstruya las vías públicas, el tránsito de los vehículos y las personas, las aceras, las ciclovías o permanezca estacionado frente a las paradas de servicio público, las rampas o el estacionamiento para las personas con discapacidad, los hidrantes, las salidas o las entradas de emergencia, las entradas a garajes y a los estacionamientos públicos y privados, sin tener la

respectiva identificación, o contravenga, en general, las prohibiciones del artículo 110 de esta ley.

En situaciones de afectación directa a un tercero, la autoridad del tránsito podrá proceder con el retiro temporal del vehículo con el fin de evitar que siga obstruyendo el paso, sin responsabilidad por daño alguno al freno de emergencia del vehículo en caso de estar activado. Sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 152 de la presente ley, el retiro de las placas o el retiro de la circulación de los vehículos, ante las anteriores circunstancias, procederá solo si el conductor no está presente o cuando este se niegue a movilizarlo, excepto que se trate de vehículos de emergencia en el ejercicio de sus funciones.

- j) Cuando el conductor de transporte público contravenga lo dispuesto en el inciso b) del artículo 51 de la presente ley.

#### **ARTÍCULO 152.- Recuperación de vehículos**

Los vehículos retirados de circulación por infracciones sancionadas con multa fija, así como las placas decomisadas, serán devueltos únicamente por el Cosevi, cuando se hayan pagado las multas de tránsito declaradas en firme aplicadas al momento del retiro del automotor y los costos establecidos vía reglamento por el acarreo y la custodia del vehículo en el depósito, así como cumplir los requisitos documentales de circulación establecidos en el artículo 4 de esta ley.

En los demás casos indicados en el artículo 150 que no sean por multa fija, los vehículos y las placas serán devueltos por la autoridad judicial correspondiente.

El Cosevi autorizará la devolución del vehículo que haya sido inmovilizado o retirado de circulación cuando haya mediado una impugnación formal en contra de la determinación o si esta ha adquirido firmeza. Para autorizar la devolución se procederá de la siguiente manera:

- a) Se ordenará la devolución del vehículo o de sus placas únicamente si la causa que originó la imposición de la medida no se produjo o fue subsanada.
- b) En los supuestos en que la subsanación solo sea posible con el retiro del vehículo, se podrá disponer el depósito administrativo del vehículo por un plazo prudencial no mayor de tres meses para que se ponga a derecho, con la advertencia de que el vehículo no puede circular, so pena de seguirse causa por el delito previsto en la legislación vigente. De no subsanarse la causa en el plazo descrito, se dejará sin efecto el depósito y el vehículo quedará sometido a inmovilización.
- c) Si el motivo del retiro del vehículo fue conducción categoría A, de conformidad con el artículo 143 de la presente ley o incumplimiento de las reglas de estacionamiento, el afectado podrá solicitar la devolución del vehículo, siempre que haya cancelado la multa impuesta o apelado la boleta correspondiente.

- d) Si existe una resolución en firme que deje sin efecto la boleta impugnada, de acuerdo con el procedimiento definido en esta ley.
- e) Si el retiro de circulación se debe al irrespeto de las normas para conducir un vehículo que transporte materiales peligrosos; circular en las vías públicas en contravención del artículo 123 de esta ley.
- f) Se ordenará la devolución de las placas por dicha Unidad y se suspenderá temporalmente la medida cautelar decretada si media el recurso respectivo.
- g) Si el retiro de circulación se debe a la concurrencia de lesiones de gravedad, muerte o daños considerables a la propiedad de terceros, de conformidad con el inciso i) del artículo 150 de la presente ley, o bien, por accidente de tránsito, el conocimiento del asunto será de competencia de las autoridades judiciales, quienes ordenarán la práctica de las diligencias necesarias para la investigación y, de ser conveniente, dispondrán del depósito judicial del vehículo, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 201 de esta ley.
- h) Cuando se trate de vehículos detenidos por la comisión de delitos de homicidio culposo o lesiones culposas por conducción temeraria de acuerdo con el artículo 254 bis (\*) del Código Penal, Ley N.º 4573, de 4 mayo de 1970, y sus reformas, serán remitidos a la orden de las autoridades del Poder Judicial en las instalaciones que al efecto se destinen. Para su devolución se requerirán los trámites correspondientes de los artículos 7 y 196 de esta ley.

El Juzgado de Tránsito o el Ministerio Público, para autorizar la devolución de un vehículo detenido por causas de accidente de tránsito o la comisión de delito, expedirá un oficio de autorización de devolución por escrito dirigido al Cosevi y suscrito por el despacho que conoce de la causa, salvo que el vehículo se encuentre dentro de sus depósitos, donde bastará la orden del juzgado de tránsito correspondiente.

La entrega de las bicicletas retiradas de la circulación solo se hará una vez cancelada la respectiva infracción. Dicha cancelación solo procederá cuando la infracción haya sido declarada en firme. En el caso de las personas menores de edad, deben ser acompañados por sus padres o tutores.

Se faculta al MOPT, conforme a lo dispuesto en la Ley N.º 7494, Contratación Administrativa, y sus reformas, para que contrate los servicios de acarreo de vehículos y los inmuebles para el depósito y custodia de los vehículos detenidos.

Artículo 155-Disposición de vehículos no reclamados. Cuando no se gestione la devolución de un vehículo o de la chatarra de este, que se encuentre a la orden de autoridad judicial o del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi), transcurridos tres meses después de la firmeza de cosa juzgada o agotada la vía administrativa, según corresponda, se procederá a disponer de estos siguiendo alguna de las modalidades que se indican en el artículo 155 bis de esta ley, si sobre estos no pesan gravámenes judiciales, prendarios o de otra naturaleza que permitan su disposición.

De presentar gravámenes judiciales se procederá de la siguiente manera:

- a) El Consejo de Seguridad Vial, en condición de tercero interesado, realizará periódicamente publicaciones en La Gaceta, incluyendo listados de vehículos no retirados en el plazo antes indicado, que se encuentran visibles en la página web del Consejo de Seguridad Vial ([www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)), que presentan gravámenes judiciales, emplazándolos por un plazo de tres días hábiles contado al día siguiente de cada publicación, para que el anotante u otro interesado legítimo en la causa judicial involucrada se apersona en esta y manifieste su interés de constituirse como depositario judicial; en cuyo caso se mantendrá dicho gravamen a la orden de aquella autoridad judicial. Para todos los efectos, cuando concurren pluralidad de acreedores prevalecerá como depositario judicial el anotante y otro con interés legítimo que ostente derechos reales o personales sobre el vehículo no reclamado. Esa resolución deberá ser dictada y notificada al Consejo de Seguridad Vial en el plazo de un mes, contado a partir de la petición del interesado.
- b) Una vez transcurrido el plazo conferido, si no se notifica el nombramiento de un depositario judicial de un vehículo no reclamado, sin ulterior trámite, el Consejo de Seguridad Vial solicitará al Registro Nacional el levantamiento del gravamen.
- c) Si se nombra al anotante u otro interesado como depositario judicial, el Consejo de Seguridad Vial pondrá a disposición de este el vehículo puesto en depósito, previo abono de todas las obligaciones administrativas que pesen sobre el bien, tales como infracciones y sus intereses, así como las sumas adeudadas por concepto de acarreo y custodia en el depósito correspondiente.

Nombrado el depositario judicial, si este no toma posesión del bien dentro del plazo de quince días hábiles posteriores a la notificación de su designación, el Consejo de Seguridad Vial podrá solicitar a la autoridad judicial que deje sin efecto el nombramiento de depositario judicial y consecuentemente levante, sin mayor dilación, el gravamen que pesa sobre el bien mueble no reclamado, para disponer de él.

- d) Cuando sobre los vehículos no reclamados consten gravámenes prendarios registrados, el Consejo de Seguridad Vial deberá notificar al acreedor, conforme a la Ley 8687, Notificaciones Judiciales, de 4 de diciembre de 2008, con el fin de que los acreedores prendarios que comprueben la exigibilidad de la obligación, en el plazo de quince días hábiles se presenten a cancelar todas las obligaciones administrativas que pesen sobre el bien de acuerdo con la legislación de tránsito vigente, incluidos infracciones y gastos por acarreo y custodia, y con ello tomar posesión material de este.

En caso de que el acreedor prendario, tercero adquirente o anotante no sea encontrado, podrá notificársele por medio de un edicto, el cual se publicará por tres veces en el diario oficial. Dicha publicación deberá contener al menos las citas registrales, el monto del avalúo administrativo, el número de placa y el nombre del acreedor.

- e) Si vencido el plazo anterior, el acreedor o los acreedores no se apersonan ante el Consejo de Seguridad Vial a ejercitar sus derechos, este último podrá disponer de ellos, conforme a los mecanismos que se dirán más adelante, solicitando antes el levantamiento del gravamen respectivo al Registro Nacional y efectuando el depósito de las placas.

Artículo 155 bis- Mecanismos de disposición de vehículos no reclamados. De no apersonarse ningún interesado en tiempo y forma en los términos señalados en el artículo 155 de esta ley o en caso de no nombrarse un depositario en sede judicial según las disposiciones del artículo anterior, el Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) utilizará los siguientes mecanismos de disposición de vehículos no reclamados:

- a) Gestión de residuos: cuando el valor de Hacienda del vehículo no reclamado, sus partes o su chatarra sea inferior a tres salarios base definidos en la Ley 7337, de 5 de mayo de 1993, la autoridad competente lo deberá gestionar como residuo, según lo establecido en la Ley 8839, Ley para la Gestión Integral de Residuos, de 24 de junio de 2010, y la normativa complementaria, estando autorizado al efecto para realizar las contrataciones que estime necesarias y asegurando la destrucción total del bien mueble, sus partes o su chatarra, de manera correcta.
- b) Donación de vehículos: cuando el valor de Hacienda del vehículo no retirado sea superior a tres y menor a seis salarios base, definidos en la Ley 7337, de 5 de mayo de 1993, se procurará en primer término la donación al Ministerio de Seguridad Pública, al Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), al Benemérito Cuerpo de Bomberos o a alguna organización de bienestar social, a escuelas o colegios públicos o a municipalidades. Para tales efectos, la autoridad administrativa aplicará el trámite establecido para dar de baja bienes del Estado, según lo normado por la Ley 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001, y la normativa complementaria.
- c) Remate: La autoridad competente podrá acudir directamente al procedimiento de remate establecido en los artículos 49 y siguientes de la Ley 7494, Ley de Contratación Administrativa, de 2 de mayo de 1995, así como en los numerales 101 y siguientes del reglamento de dicha ley, cuando se trate de vehículos que se encuentren aptos para la circulación y el valor de Hacienda sea superior al equivalente de seis salarios base definidos en la Ley 7337, de 5 de mayo de 1993, siendo esa la base del remate, salvo que se determine que el vehículo es necesario para el cumplimiento de los fines y la satisfacción del interés público de las instituciones indicadas en el inciso anterior. En este caso, procederá a la donación del vehículo.

El remate se anunciará por un edicto que se publicará dos veces, en días consecutivos, en La Gaceta y en él se expresará la base, la hora, el lugar, el día de la subasta, el número de placa del vehículo a rematar y el monto del avalúo administrativo.

Concluido el procedimiento de remate, establecido en la normativa antes mencionada, se dictará la resolución de aprobación respectiva y una vez depositado el monto de la adjudicación, al adjudicatario se le pondrá en posesión del bien por medio de la autoridad administrativa designada al efecto.

La Ley 9078 también establece disposiciones al Cosevi en relación a notificación de las boletas por infracciones detectadas por medios electrónicos, en su artículo 161.

**ARTÍCULO 161.- Confección de boletas por infracciones detectadas por medios electrónicos**

Se podrán confeccionar boletas impersonales mediante el sistema establecido en el artículo 160 de esta ley, aun cuando el infractor no esté presente. El propietario registral del vehículo será responsable de cancelar todas las multas que graven al vehículo por la comisión de infracciones a esta ley detectadas por medios electrónicos, salvo que se individualice al responsable del hecho. El propietario podrá liberarse de responsabilidad mediante documento que demuestre que el vehículo fue vendido, traspasado a un tercero, sustraído o que no se encuentra dentro de su apoderamiento, con fecha anterior al hecho. De comprobarse lo anterior, se tendrá que encausar el proceso en contra del nuevo adquirente, poseedor o apoderado.

El Cosevi notificará las infracciones a los propietarios registrales de los vehículos en un plazo máximo de diez días hábiles siguientes al registro electrónico del hecho infractor, según lo establecido en el artículo 81 de esta ley. La comunicación deberá acompañarse de los documentos que comprueben la comisión de la infracción o la indicación de los medios por los cuales el propietario pueda consultarlos de forma ágil, bajo pena de la nulidad del acto. Para tales efectos, el propietario tendrá derecho a apersonarse dentro de los diez días posteriores a la notificación para hacer valer sus derechos de conformidad con el artículo 163 de esta ley.

Además, se le establece al Cosevi realizar la anotación provisional en el asiento de la licencia de conducir del infractor de las boletas de citación levantadas por los oficiales de tránsito, según lo define la Ley 9078 en su artículo 162.

**ARTÍCULO 162.- Anotación provisional de boletas de citación**

La boleta de citación, debidamente levantada, será trasladada al Cosevi para su anotación provisional en el asiento de la licencia de conducir del infractor. Dicha anotación se consignará, de manera definitiva, cuando el supuesto infractor no haya interpuesto recurso alguno dentro del plazo establecido por el artículo 163 de esta ley, o este haya sido desestimado en la vía administrativa.

Esta ley da la posibilidad a los supuestos infractores de presentar la impugnación de las boletas de citación, para lo cual, el Cosevi debe contar

con los recursos para realizar este trámite, según se estipula en los artículos 163 y 164.

#### **ARTÍCULO 163.- Impugnación de boletas de citación**

El supuesto infractor podrá recurrir ante la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Cosevi o ante los funcionarios acreditados por dicha Unidad, o en las delegaciones de la Policía de Tránsito que corresponda, de acuerdo con la competencia territorial en que se levantó la boleta de citación, dentro del plazo improrrogable de diez días hábiles, contado a partir del día siguiente de la confección de la boleta. La impugnación podrá presentarse utilizando medios electrónicos como el fax o el correo electrónico, de acuerdo con los lineamientos que se fijarán reglamentariamente.

Para tal efecto, el oficial de tránsito deberá indicar, obligatoriamente, en la boleta al supuesto infractor, en qué lugar puede presentar su recurso.

El supuesto infractor deberá indicar en su recurso los motivos de este, así como la prueba de descargo que estime oportuna.

La impugnación de boletas confeccionadas a personas menores de edad puede ser presentada por ellos mismos, por sus padres o representantes legales.

#### **ARTÍCULO 164.- Trámite de la impugnación**

Recibido el recurso por la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación del Cosevi, solicitará la documentación original y procederá a levantar la información sumaria correspondiente.

En caso de no haber ofrecido prueba testimonial que evacuar o si se trata de asuntos de naturaleza documental, se resolverá de acuerdo con los elementos disponibles, en un plazo no mayor de dos meses, contado a partir del día siguiente de la presentación de la apelación.

De haberse ofrecido prueba testimonial, pericial o documental, se señalará audiencia para su evacuación dentro del plazo de diez días hábiles, una vez que se encuentre listo el expediente para ser resuelto. Esta no podrá ser realizada más allá de los seis meses de la fecha de recibo del recurso. A la audiencia deberá ser convocado el oficial de tránsito que confeccionó la boleta de citación y estará obligado a asistir.

La prueba superabundante o impertinente deberá ser rechazada mediante resolución razonada y será comunicada, al interesado, en el lugar señalado para oír notificaciones.

Para el desarrollo de la audiencia se aplicarán los procedimientos establecidos en la Ley N.º 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978 y sus reformas, el Código Procesal Contencioso-Administrativo, Ley N.º 8508, de 28 de abril de 2006, la presente ley y el Código Procesal Penal, Ley N.º 7594, de 10 de abril de 1996, en lo conducente a materia de contravenciones.

La resolución de fondo del asunto podrá ser dictada de manera verbal siempre y cuando se dicte en un plazo no mayor de las veinticuatro horas después de concluida la audiencia. En caso contrario deberá ser dictada por escrito en un plazo no mayor de los diez días hábiles. Lo resuelto por la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación del Cosevi pondrá fin al procedimiento administrativo y se ejecutará de inmediato.

De igual forma, esta misma ley define la responsabilidad del Cosevi de brindar la colaboración al personal docente del Ministerio de Educación Pública, para la capacitación y el asesoramiento en materia de seguridad vial y todos los componentes del sistema de infraestructura y transporte, según se establece en su artículo 217; así como, desarrollar campañas de seguridad vial, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 218, al igual que, estar a cargo del Sistema de Estadística en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial, según se define en el artículo 223 y se cita a continuación.

#### **Artículo 217- Obligatoriedad de la educación vial**

Se establece como obligatoria la educación vial como una materia más en el sistema educativo costarricense, la cual será costeada por el Estado costarricense e impartido en la Educación Preescolar, General Básica, Media, Diversificada y técnico profesional y vocacional, se incluirá de forma integral la temática de la seguridad vial, como componente para el desarrollo de una convivencia respetuosa y responsable de los peatones, ciclistas, pasajeros, conductores, a efectos de:

- a) Promover espacios de convivencia y armonía de los individuos, tanto en su papel de peatones, ciclistas, pasajeros y conductores.
- b) Fomentar el ejercicio de buenas prácticas de seguridad vial, tanto de peatones, ciclistas, pasajeros, conductores y otros medios de movilidad activa.
- c) Concientizar y sensibilizar sobre las necesidades de todas las personas en materia de seguridad vial y, en particular, de las necesidades específicas de las personas con discapacidad.
- d) Promover y concientizar sobre los principios de movilidad segura, como son la pirámide invertida de la movilidad y la pacificación del tráfico.

Corresponde al Ministerio de Educación Pública (MEP) coordinar la elaboración del contenido de la materia que se impartirá en la educación vial en el sistema educativo costarricense; a la Dirección General de Educación Vial y al Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) brindar la colaboración necesaria al personal docente del Ministerio de Educación Pública, en cuanto a la capacitación y el asesoramiento en materia de seguridad vial y todos los componentes de dicho sistema.

Para los estudiantes que hayan concluido los estudios de la enseñanza completa de la secundaria y hayan cumplido con la aprobación de la materia de educación vial, bastará con aportar la certificación respectiva de su título de educación secundaria y no será necesaria la aprobación del examen teórico que realiza la Dirección General de Educación Vial.

Este curso será adecuado para que sea impartido como requisito obligatorio para la reacreditación de conductores, según lo estipulado en el artículo 140 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012.

#### **ARTÍCULO 218.- Campañas de educación vial**

El Cosevi desarrollará campañas de educación vial destinadas a dar a conocer la información relacionada con la seguridad vial, en las que se incluyan temas relacionados con el uso correcto de los dispositivos de seguridad para personas menores de edad, el comportamiento de los peatones y ciclistas en las vías públicas, los aspectos generales de conducción y los principios básicos que integran esta ley.

#### **ARTÍCULO 223.- Sistema de Estadísticas de Accidentes de Tránsito**

El Sistema de Estadística en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial, a cargo del Cosevi, será responsable de levantar la información relativa a los factores asociados a los hechos de tránsito y realizar investigaciones para orientar las decisiones en materia de seguridad vial.

Las funciones del Sistema serán las siguientes:

- a) Llevar un registro estadístico permanente, actualizado e informatizado de los accidentes de tránsito, organizado a partir de los factores que intervienen en estos.
- b) Llevar un registro permanente, actualizado e informatizado de los conductores y los infractores a esta ley, que debe incluir a los conductores inhabilitados para el manejo.
- c) Llevar un registro estadístico permanente, actualizado e informatizado de las lesiones o muertes generadas por accidentes de tránsito in situ o posteriores.
- d) Disponer de un registro actualizado del parque vehicular, con el detalle de los tipos y las características de vehículos automotores que circulan en el país.
- e) Establecer los lugares de mayor incidencia en accidentes de tránsito, con el fin de que se adopten acciones efectivas para prevenirlos.
- f) Llevar un registro en el que se destaquen las zonas donde se provocan reiteradas inundaciones temporales durante el año y que afectan el tránsito seguro, con el fin de diseñar medidas adecuadas para la conservación de la infraestructura y seguridad vial.

- g) Divulgar dicha información de oficio o a solicitud de las autoridades públicas y privadas relacionadas con la materia de su competencia.
- h) Brindar un informe semestral al ministro del ramo, con el fin de orientar la política pública sobre seguridad vial.
- i) Publicar anualmente un informe sobre los aspectos más importantes que resulten de las estadísticas.

El MOPT reglamentará los procedimientos de recolección y análisis de la información, necesarios para cumplir los objetivos de este Sistema.

Por otra parte, la Ley Movilidad y Seguridad Ciclística, N°9660, publicada en La Gaceta N°65 del 02 de abril de 2019, adicionó en su artículo 20 el inciso g del artículo 9 a la Ley N°6324, Ley de Administración Vial, de 24 de mayo de 1979, según se citó anteriormente, para promover la movilidad ciclista, los principios de la pirámide invertida de la movilidad y el de pacificación de las carreteras.

A raíz de la creación de esta ley, se desarrolla el Decreto Ejecutivo N°42111-MOPT-H-MEP, Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, en lo que se considera relevante se establece en el artículo 12 y 13, la creación de la Unidad de Movilidad Activa y las funciones que le competen.

**Artículo 12.-Creación de la Unidad de Movilidad Activa.** Con el objetivo de formalizar, y promover el uso de medios de transporte de movilidad activa, se crea la Unidad de Movilidad Activa en la Dirección de Proyectos del Cosevi.

**Artículo 13.- Funciones de la Unidad de Movilidad Activa.** Serán las siguientes:

- 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.

Es importante considerar que, a pesar que este decreto crea la Unidad de Movilidad Activa, por lineamientos del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan), sólo por disposición de una Ley de la República se podría crear, caso contrario, para la creación de unidades, departamento y direcciones organizativas, se debe cumplir con los requisitos indicados en la Guía de reorganización parcial o total, por lo que las funciones se asumen por el Cosevi pero no en la unidad que establece este decreto.

Continuando con las competencias que se le asignan al Cosevi por normativa, a través del Decreto Ejecutivo 40632-MOPT, sobre la incorporación obligatoria del componente de seguridad vial en todas las labores de planificación y construcción de obras viales y su eventual conservación, mejoramiento y/o rehabilitación, se le atribuye al consejo realizar auditorías integrales de movilidad y seguridad vial, evaluaciones de seguridad vial, avales de las auditorías integrales de movilidad y seguridad vial, evaluaciones de seguridad vial realizados por terceros; así como, diseñar y llevar a cabo el Programa de Capacitación y certificaciones de auditores. En lo conducente a este tema, estas funciones se encuentran establecidas en los artículos 4 y 5 de dicho decreto:

**Artículo 4.- Competencia para desarrollar las auditorías integrales de movilidad y seguridad vial y evaluaciones de seguridad vial.** El Consejo de Seguridad Vial será el competente para desarrollar auditorías integrales de movilidad y seguridad vial y evaluaciones de seguridad vial, así como avalar este tipo de estudios realizados por terceros.

Las recomendaciones que se emitan por parte de esas auditorías y evaluaciones, serán analizadas por el responsable del proyecto; si este no está de acuerdo con las recomendaciones vertidas, se deberá presentar la debida justificación y medidas alternativas, las cuales deberán ser avaladas por el Consejo de Seguridad Vial.

**Artículo 5.- Programas de capacitación y certificación de auditores.** El Consejo de Seguridad Vial, realizará en coordinación con los gobiernos locales y las organizaciones públicas y privadas vinculadas con la materia de seguridad vial, programas de capacitación tendientes a una preparación y certificación de auditores, para la incorporación de manera efectiva del componente de seguridad vial en las

labores de conservación y mejoramiento, rehabilitación y construcción de obras viales nuevas y de transportes y evaluación de obras viales existentes, para que en adelante puedan ejecutar sus propios procesos de auditoría de movilidad y seguridad vial y evaluaciones de seguridad vial.

Toda la regulación de los programas de capacitación y certificación de auditores del Consejo de Seguridad Vial en cuanto a las personas encargadas de impartir las materias o cursos, su contenido, duración y demás condiciones, estarán disponibles en la página [www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr).

A las anteriores normas que establecen el accionar del Cosevi, se deben agregar aquellas de carácter general y que aplican a todas las entidades y órganos del sector público, dentro de las que se puede mencionar la Ley de la Administración Financiera y Presupuestos Públicos (N°8131), la Ley General de la Administración Pública (N°6227), la Ley General de Contratación Pública (N°9986), la Ley de Planificación Nacional N°5525, la Ley General de Control Interno (N°8292); así como, las reformas y reglamentos relacionados, entre otras.

Como complemento a esta normativa, se debe considerar lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2022-2026, en donde, dentro de las estratégicas del Sector Obras Públicas y Transportes, el Cosevi aporta al cumplimiento de los objetivos del sector respecto a la disminución de defunciones por accidentes de tránsito, mediante la implementación de acciones de movilidad y seguridad vial que permitan prevenir las muertes, lesiones graves y mejorar los hábitos de comportamiento de los usuarios del sistema de infraestructura y transporte, a través de la intervención y financiamientos de proyectos de inversión en estos temas, operativos policiales enfocados en factores de riesgo, educación a usuarios y campañas.

Asimismo, en el Marco Sectorial 2019-2024 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), se considera dentro de sus pilares el transporte intermodal (Pilar 1) y la movilidad urbana (Pilar 3), siendo esta última orientada hacia la mejora en materia de movilidad urbana que contemple las dimensiones de sostenibilidad, eficiencia, accesibilidad y seguridad, para el desarrollo de sistemas de transporte urbano masivo, mediante el diseño de acciones estratégicas para alcanzarlo.

## 2.2. Determinación del valor público

Según el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (2019), el valor público se entiende como:

El grado de beneficio que cada institución de la Administración Pública genera – en el marco de su mandato legal – a los habitantes del país, mediante la prestación de bienes y servicios de calidad que satisfagan sus necesidades y expectativas y les permita alcanzar el mayor bienestar humano (p. 30).

Partiendo que el Cosevi se ubica principalmente dentro de la dimensión específica de bienestar humano, dentro de las dimensiones de valor público o de bienestar, la cual, se define como “la razón de ser de toda actividad humana, especialmente la de un gobierno o entidad” (Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2019, p. 33), se consideraron los beneficios que genera la institución y los cambios positivos que produce sobre el bienestar humano de la población, de manera tal que se generan más y mejores servicios a los ciudadanos.

Al considerarse que la “Creación de valor se refiere a algo que beneficia a terceros que son externos a la entidad” (Ramírez J., 2011, como se citó en Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2019, p. 36), las unidades que crean valor público, realizaron un análisis para generar una propuesta de valor para cada producto final bajo su competencia, que responda a las necesidades de los beneficiarios de estos productos y el aporte de este a los resultados definidos.

Por otra parte, las unidades cuya actividad es apoyo esencial para otras actividades, realizaron un análisis del beneficio que ese apoyo brinda a otras actividades, dentro de la unidad o dentro de la institución, para definir sus productos finales y resultados a alcanzar.

También se consideró la importancia de la cadena de valor público (CVP), la cual se define por Mideplan como “(...) una metodología de programación y análisis capaz de representar, de manera sencilla y comprensiva, la actividad del sector público identificando los resultados que se procuran obtener, así como los productos, procesos y recursos que se organizan con este propósito.” (Makón, 2014 como se citó en Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2019, p. 38).

De acuerdo a los resultados establecidos y los productos finales definidos por estas unidades, se desarrolló la estrategia institucional, de manera tal que se enfoquen y concentren los esfuerzos en su ejecución, considerando las líneas y objetivos estratégicos establecidos.

En relación al valor público que se debe establecer, para fines de este plan estratégico institucional, se define este como apoyo esencial que brinda el Consejo de Seguridad Vial en la mejora de la movilidad segura, saludable y sostenible en carreteras de los usuarios del sistema de infraestructura y transporte.

### **2.3. Identificación de personas usuarias**

Como parte del análisis de contexto estratégico, es importante considerar la identificación de las personas usuarias (directas o indirectas), siendo estas las que se benefician de los bienes o servicios que genera la institución, es por ello que, se deben conocer los requerimientos, necesidades y expectativas de los usuarios de manera tal que se puedan brindar dichos bienes o servicios de una forma oportuna y eficiente, de acuerdo al valor público que se desea obtener.

El diseño de la estrategia debe estar enfocado en la satisfacción de los requisitos, necesidad y expectativas de estos usuarios, por lo que es clave su identificación para la mejora de la gestión institucional y la calidad del servicio que se les brinda.

De acuerdo al análisis de los resultados y productos planteados por las distintas unidades, para la generación de bienes o servicios de sus áreas, enfocados en el valor público, se puede definir que las personas usuarias de este plan estratégicos corresponden principalmente a los usuarios del sistema de infraestructura y transporte, con énfasis en usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).

### **2.4. Definición del marco de procesos**

Para el diseño del plan estratégico institucional, se considera de vital importancia que los productos respondan a un adecuado marco de procesos, el cual debe considerar en todo momento la vinculación con los objetivos de la organización. El marco de procesos busca garantizar una base sólida y

uniforme para identificar los productos que se generan, a través de un análisis crítico y documental; así como, contar con un apoyo de instrumentos estratégicos para coadyuvar con la mejora de la gestión institucional y, por ende, en una mejor prestación de servicios públicos.

De acuerdo a lo anterior, el Consejo de Seguridad Vial con el propósito de contribuir a mejorar la gestión institucional y por ende a brindar mejores bienes y servicios a los habitantes de la sociedad costarricense, ha evidenciado desde el año 2016, la necesidad de analizar los procesos de cada una de las unidades organizacionales, de manera que se tenga una base documental que le permita normalizar y registrar los procesos, procedimientos e indicadores que sustentan dichos procesos con el fin de aplicar la mejora continua.

Para este fin, ha desarrollado una metodología de enfoque de procesos basada en el ciclo de mejora continua que considera los elementos “Planear, Hacer, Verificar, Actuar”, mediante la cual se definen las entradas, procesamientos y salidas que tengan las diferentes unidades organizacionales, con el fin de poder estructurar los diferentes productos generados en función del marco estratégico institucional.

Por lo tanto, se considera un proceso como un “Conjunto de actividades interrelacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados. Las actividades requieren la asignación de recursos tales como personal y materiales.” (INTE-N544, 2004, como se citó en Rojas Cartín, 2020), por lo tanto, a través de la utilización de recursos (financieros, humanos tecnológicos, entre otros), las instituciones llevan a cabo una serie de procesos que generan productos (salidas: bienes o servicios) hacia sus usuarios finales, con el fin de satisfacer sus necesidades, lo cual busca generar un efecto o impacto sobre estos beneficiarios, como parte de la generación del valor público de esa población.

La metodología para la implementación de los procesos en el Cosevi, se basa en una tipología según su naturaleza, la cual define la existencia de cuatro tipos de procesos, que corresponden a:

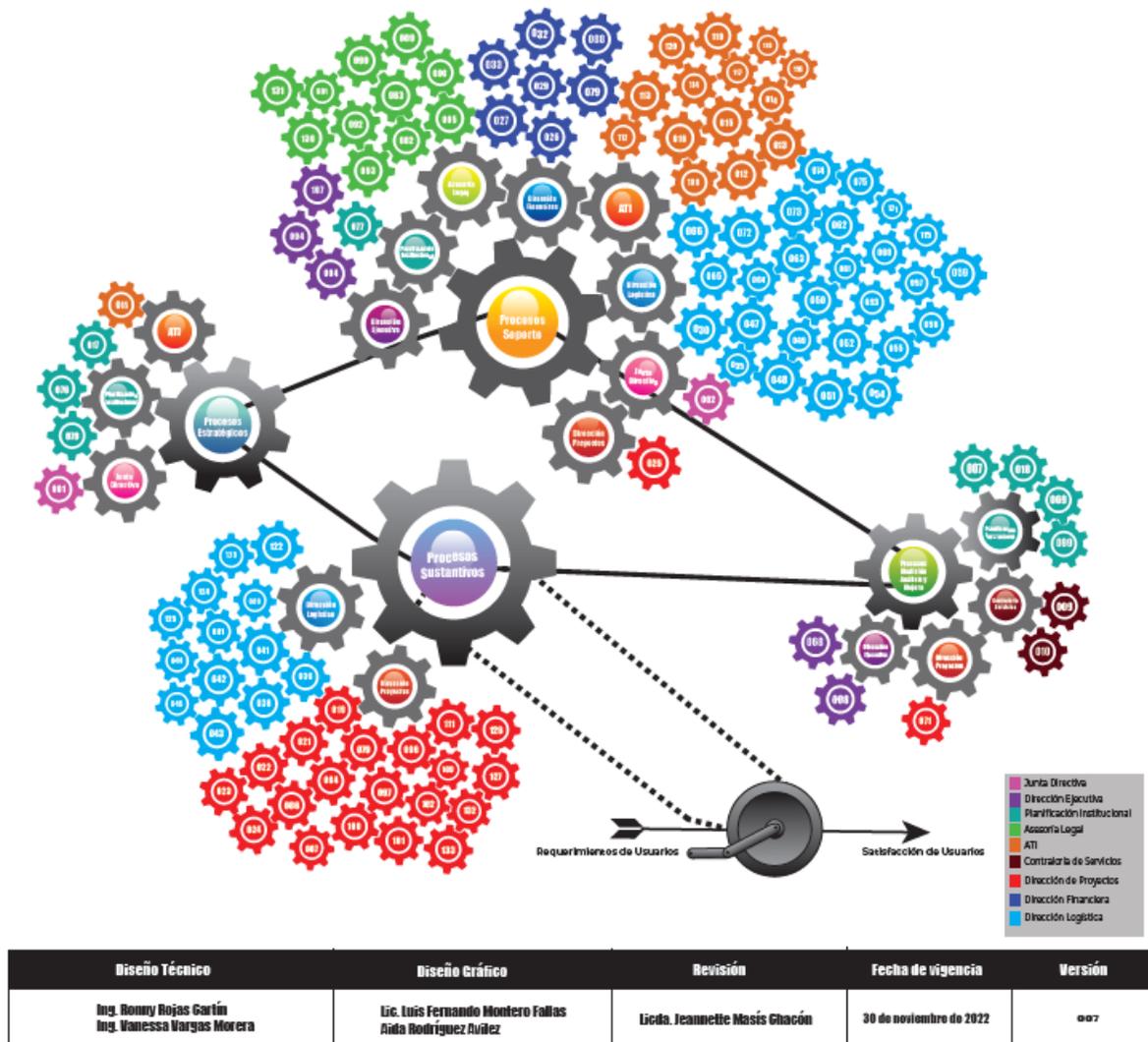
- **Procesos estratégicos:** Son los procesos relativos a la planificación estratégica, establecimiento de políticas, fijación de objetivos, provisión de comunicación, aseguramiento de la disponibilidad de recursos necesarios y revisiones por la dirección.

- **Procesos sustantivos:** Son todos aquellos que proporcionan el resultado previsto por la organización. Se consideran como claves ya que están ligados directamente con la realización del producto o con la prestación de servicio y que tienen gran impacto hacia el usuario, sin éstos no se pueden lograr los objetivos planteados.
- **Procesos de soporte:** Son todos aquellos procesos para la provisión de los recursos y que son necesarios para la gestión de la organización. Constituyen el apoyo a los procesos claves o fundamentales y contribuyen a su mejor funcionamiento.
- **Procesos de medición, análisis y mejora:** Son todos aquellos procesos necesarios para medir datos para realizar el análisis de desempeño y la mejora de la eficacia y la eficiencia. Incluyen procesos de medición, seguimiento y auditoría, acciones correctivas y preventivas y son una parte integral de los procesos estratégicos, sustantivos y de soporte.

El Consejo de Seguridad Vial dispone de una guía para el levantamiento de procesos institucionales y diseño de indicadores, que define los elementos técnicos para el levantamiento de los procesos, por cada unidad organizacional, considerando sus productos y la respectiva alineación con el marco de objetivos institucionales, a través de las herramientas de matriz de alineación y ficha de proceso.

Asimismo, cuenta con el manual de procesos institucionales que recopila de forma integral las matrices de alineación, fichas de procesos y el mapa de procesos institucionales, que representa las relaciones entre los cuatro tipos de procesos del Consejo; así como, los lineamientos sobre las responsabilidades de elaboración, registro y control de cambios de estos procesos. A continuación, se presenta el mapa de procesos institucionales, actualizado al 22 de noviembre de 2022.

Figura 1. Mapa de procesos del Cosevi



Fuente: Unidad de Planificación Institucional, 2022

Considerando la variable específica de gestión por procesos que Mideplan ha definido como parte de la gestión institucional, para el desarrollo de este plan estratégico las unidades organizacionales realizaron el análisis de los procesos institucionales, dando mayor relevancia a los procesos sustantivos, al ser los que se ligan directamente con la realización del producto (bien o servicio) que beneficia a terceros a la institución y, por tanto, generan valor público, como parte del quehacer fundamental de la organización, esto debido a que “el valor se genera en la medida que un público (usuario) reconozca el bien o servicio como respuesta a solventar una necesidad, expectativa o preferencia y se aprecie la calidad del mismo como respuesta oportuna generando bienestar social” (Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2019, p. 40).

Aunado a lo anterior, también se consideraron los procesos generadores de capacidades como son los procesos estratégicos, los de apoyo y los de medición, análisis y mejora, que colaboración en el desarrollo de los procesos sustantivos.

Para el caso de las unidades ejecutoras externas al Cosevi, las cuales corresponden a la Dirección General de Educación Vial y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el análisis del marco de procesos se realiza de acuerdo a los lineamientos de levantamiento de procesos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), dado que son dependencias externas al Cosevi.

## **2.5. Identificación de productos institucionales (bienes/servicios)**

Para la identificación de los productos finales se utiliza como base la Guía de recopilación de la información para el diseño del Plan Estratégico del Cosevi 2023-2030, en donde se contemplan tres matrices, la primera que permite a las unidades realizar un análisis de su información básica de sus áreas (Anexo 1), para conocer la estructura, reseña, objetivos, normativa que la regula, funciones, productos, procesos y resultados; la segunda relacionada a la identificación de productos finales (Anexo 2) para analizar la necesidad de modificar o eliminar los productos existentes de acuerdo a los resultados esperados y, la tercera denominada Matriz PEI (Anexo 3), en donde se alinea de acuerdo a los ejes, objetivos y líneas de acción estratégica definidas en el marco estratégico, los resultados a alcanzar según el plazo, tipo de resultados e indicador; así como, el producto final, su población meta, línea base, meta, indicador de productos, programación, presupuesto estimado y unidad responsable; dentro de esta matriz también se incluye la identificación de riesgos para cada producto.

Las unidades realizaron el análisis de sus áreas, de acuerdo a sus objetivos, funciones y marco normativo e incluyeron los productos finales que aportan a la generación de valor público o aquellos de apoyo a estos, alineados a los resultados a obtener, a los cuales, se les verificó el cumplimiento de requisitos técnicos, para su integración por parte de la Unidad de Planificación Institucional dentro del plan de acción del plan estratégico, para ser analizados priorizados y aprobados por la administración superior.

De acuerdo a lo anterior, los productos finales y resultados establecidos, corresponden a un análisis previo de las unidades para responder a la

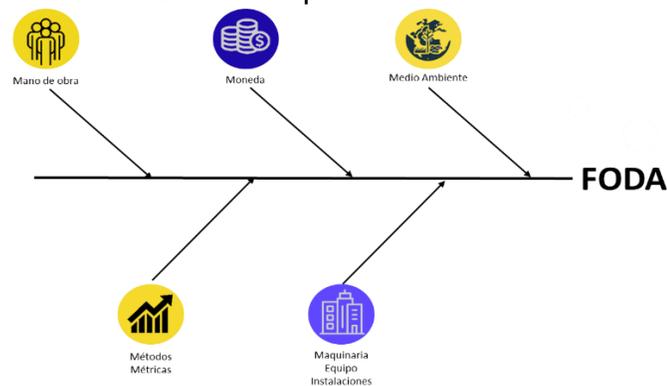
satisfacción de las necesidades y expectativas de los usuarios externos, de acuerdo al mandato institucional, para la generación de valor público; así como, de los productos intermedios que afectan la obtención de los productos finales y que son necesarios para su prestación.

Para el caso de las unidades ejecutoras externas al Cosevi, referentes a la Dirección General de Educación Vial y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el análisis de procesos y la identificación de los productos finales, se realizó de acuerdo a los lineamientos de levantamiento de procesos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

## 2.6. Análisis situacional

Para el análisis situacional se utiliza el FODA (Fortalezas-Oportunidades-Debilidades-Amenazas), en donde se toma como base la metodología de espina de pescado, la cual, agrupó los elementos de acuerdo a 5M, descritas estas como mano de obra, métodos-métricas, maquinaria-equipos-instalaciones, moneda y medio ambiente, a fin de realizar el análisis de los componentes, tal como se ilustra en la siguiente figura.

**Figura 2.** Elementos considerados para el FODA



**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, 2021

A continuación, se describen el resumen de los resultados obtenidos en los distintos componentes del FODA.

Figura 3. FODA Cosevi



Fuente: Equipo PEI, 2022.

## 2.7. Identificación de recursos

Los recursos a utilizar para el desarrollo de este plan contemplan la totalidad de la planilla institucional, así como, el presupuesto establecido en los planes de acción por cada unidad responsable y los recursos tecnológicos y materiales, requeridos para el desarrollo de los productos y resultados establecidos por cada uno de los responsables.

Tabla 1. Recursos del Plan Estratégicos Institucional

Recurso	Descripción
Humano	Para las actividades del Cosevi contempladas en este plan se cuentan con un total de recursos humanos de 426 funcionarios, ubicadas 382 plazas en el Consejo, 42 en la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y 2 en la Dirección General de Educación Vial.

<b>Financiero</b>	El Consejo de Seguridad Vial cuenta con recursos propios obtenidos principalmente del Fondo de Seguridad Vial, los cuales, ingresan al fondo general del Ministerio de Hacienda. Los recursos se asignan mediante los presupuestos ordinarios de la República, a través del presupuesto del Ministerio de Obras Pública y Transportes (MOPT).
<b>Tecnológico</b>	Portal institucional, equipos de cómputo y licencias, conectividad a los sistemas institucionales.
<b>Materiales</b>	55 vehículos institucionales, mobiliario y equipo de oficina en 16 instalaciones propias.

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, 2023

## 2.8. Identificación de riesgos

Para la identificación de los riesgos se utiliza como base la estructura de riesgo institucional, definida en el Marco Orientador del Sistema Específico de Valoración del Riesgo (SEVRI), según las categoría y subcategorías de riesgos establecidas, lo cual, se incluye específicamente en la tercera matriz de la Guía de recopilación de la información para el diseño del Plan Estratégico del Cosevi 2023-2030, denominada Matriz PEI (Anexo 3), en donde se establece la identificación de riesgos para cada producto considerando la categoría, subcategoría, el riesgo, la medida de mitigación y el responsable.

De acuerdo a los productos finales establecidos por las unidades organizacionales y ejecutoras, se realiza la identificación de los riesgos por parte de estas y se establecen las medidas de mitigación y responsables.

## 2.9. Identificación de resultados

En relación la identificación de los resultados al igual que en los productos finales se desarrolló la Guía de recopilación de la información para el diseño del Plan Estratégico del Cosevi 2023-2030, en donde se contempla varias matrices, la primera que permite a las unidades realizar un análisis de su información básica (Anexo 1), la segunda relacionada a la identificación de productos finales (Anexo 2) y la tercera denominada Matriz PEI (Anexo 3), en donde específicamente se alinean de acuerdo a los ejes, objetivos y líneas

de acción estratégica, los resultados a alcanzar de acuerdo a su plazo, tipo de resultados e indicador.

En esta Matriz PEI las unidades definieron los resultados a alcanzar, los cuales, pueden categorizarse como de efecto o impacto y tienen un plazo de ejecución y un indicador para medir su cumplimiento. De acuerdo al Glosario de términos de planificación, presupuesto y evaluación (2014), se define el concepto de resultado, resultado de efecto y de impacto de la siguiente manera:

- **Resultado:** Es el efecto o impacto (intencional o no, positivo o negativo) derivado de una relación de causa y efecto provocada por una intervención de desarrollo. Un cambio de conjetura medible debido a una relación casual, para fines de este plan se debe establecer al menos un resultado por línea de acción estratégica.
- **Resultado de efecto:** Se refiere a los cambios en el comportamiento, estado, actitud de los (as) usuarios (as) atribuibles a los bienes o servicios brindados por la intervención pública.
- **Resultado de impacto:** Son transformaciones en las condiciones de vida de la población que se derivan indirectamente por la entrega de bienes y servicios de varios actores. (p. 97)

Las unidades definieron claramente los resultados y los productos relacionadas, para el período 2023-2030, a fin de alcanzar los objetivos planteados y, por tanto, la misión y visión institucional, en donde también se considera los resultados obtenidos en el Perfil de los Accidentes de Tránsito e indicadores de desempeño en Costa Rica (Área de Investigación y Estadística - Dirección de Proyectos, 2022), para el desarrollo de acciones que contribuyan a alcanzar dichos objetivos.

Debido a que, los resultados se logran a través del desarrollo de los productos, al ser integrales de acuerdo a las acciones planteadas a alcanzar, no pueden existir resultados alineados a un único producto, por lo que como mínimo debe existir dos productos por resultado, pues no se esperaría una relación uno a uno entre estos, dado el efecto o impacto esperado.

### 3. Estrategia institucional

#### 3.1. Marco filosófico de la institución

##### 3.1.1. Misión

El Consejo de Seguridad Vial es la organización rectora y gestora de la seguridad vial y movilidad activa del país; así como, prestadora de trámites y servicios, con la finalidad de brindar un apoyo esencial en la mejora de la movilidad segura, saludable y sostenible en carreteras, de los usuarios del sistema de infraestructura y transporte.

##### 3.1.2. Visión

Ser una organización especializada e innovadora en seguridad vial y movilidad activa del país, líder en la promoción de política pública, haciendo uso eficiente de recursos materiales, financieros, tecnológicos y humanos para generar valor público hacia los usuarios del sistema de infraestructura y transportes y ser reconocidos a nivel iberoamericano.

##### 3.1.3. Valores

Los valores de la organización marcan el camino ético de su quehacer y el comportamiento de todos y cada uno de sus funcionarios en las actividades cotidianas que se emprendan, “son el resultado de la práctica, la realidad y el entendimiento que como funcionarios y funcionarias del Cosevi se tiene, pero desde la perspectiva personal, laboral y social” (Consejo de Seguridad Vial, 2018, p. 9). En ese sentido tomando como referencia los establecido en el Manual de ética y valores (Consejo de Seguridad Vial, 2018), la institución ha definido seis valores fundamentales compartidos, los cuales corresponde a:

- **Respeto:** Capacidad de ser tolerantes con los demás valorando y aceptando las diferencias, sus derechos, sus intereses y su dignidad, en apego a las normas y las buenas costumbres para brindar un servicio de calidad y eficiencia.
- **Responsabilidad:** Cumplir con las funciones, objetivos y metas, deberes y derechos, enfrentando las consecuencias (positivas y negativas) de las acciones.

- **Honestidad:** Actuar con sinceridad, justicia y verdad, haciendo las cosas correctamente, dando el buen ejemplo, mostrando integridad, confianza y franqueza.
- **Solidaridad:** Trabajar en forma colaborativa, empática y desinteresada con el fin de apoyar a los demás para el logro de metas en común y especialmente para que superen las dificultades.
- **Compromiso:** Realizar con sentido de obligación y responsabilidad, las labores para el logro de los objetivos.
- **Transparencia:** Actuar conscientes de la responsabilidad de rendir cuentas y proporcionar la información sobre los actos que se realizan.

## 3.2. Ejes estratégicos

### 3.2.1. Organización especializada e innovadora

Organización caracterizada por disponer de personal multidisciplinario con formación técnica y profesional especializada en medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.

### 3.2.2. Líder en la promoción de política pública

Experiencia y compromiso en la generación de lineamientos y acciones en materia de seguridad vial y movilidad activa.

### 3.2.3. Uso eficiente de recursos

Prestación de trámites, servicios y manejo de planes, programas y proyectos eficientes y eficaces orientados a la generación de valor público.

**Figura 4.** Líneas de acción estratégica

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, 2021

### 3.3. Objetivos estratégicos

#### 3.3.1. Objetivo general

Alcanzar una reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes en 1,67 puntos al 2030, mediante el desarrollo de acciones de seguridad vial y movilidad activa en el sistema de infraestructura y transporte costarricense.

#### 3.3.2. Objetivos específicos

- 3.3.2.1. Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema de infraestructura y transporte costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.
- 3.3.2.2. Promover el desarrollo de política pública en seguridad vial y movilidad activa, mediante la generación de lineamientos y acciones propias en esta materia, en pos del favorecimiento de una cultura de seguridad vial
- 3.3.2.3. Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.

### 3.4. Líneas de acción estratégica

- 3.4.1. Desarrollo de programas, proyectos o acciones de investigación en materia de seguridad vial y movilidad activa con evidencia comprobada.
- 3.4.2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema de infraestructura y transporte.
- 3.4.3. Revisión y modernización de la normativa que rige la seguridad vial y movilidad activa.
- 3.4.4. Promover, ejecutar y regular programas, proyectos o acciones de movilidad segura, saludable y sostenible, que contribuyan a reducir los accidentes de tránsito y la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.
- 3.4.5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.
- 3.4.6. Fortalecimiento de trámites y servicios a través del sistema de mejora regulatoria con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y Ministerio de Economía Industria y Comercio (MEIC).

**Figura 5.** Vinculación de objetivos y líneas de acción estratégica



Fuente: Equipo de elaboración del PEI, 2023

## **4. Plan de acción para la implementación del Plan Estratégico Institucional**

### **4.1. Plan de acción**

Para el desarrollo del plan de acción se recopiló la información que las unidades organizacionales y externas diseñaron, a través de la Guía de recopilación de la información para el diseño del Plan Estratégico del Cosevi 2023-2030, para lo cual, dichas unidades realizaron un análisis de la información de su área (reseña, cantidad de funcionarios, objetivos, normativa, funciones, productos, procesos y resultados), los productos actuales y su necesidad de modificación o eliminación, para el desarrollo de los productos y los resultados a obtener a través de estos, con sus respectivos indicadores, presupuesto, programación, riesgos y responsables.

Los resultados y productos establecidos se alinearon por estas mismas unidades según las líneas de acción, objetivos y ejes estratégicos definidos, a fin de determinar su vinculación.

De acuerdo a lo anterior, cada unidad realizó un análisis de los productos que desarrolla (bienes o servicios), de acuerdo a las competencias asignadas por normativa, para definir sus compromisos en el periodo 2023-2030.

Una vez plasmados estos productos y los resultados a alcanzar, se unificaron los datos para la institución y se analizaron por esta, de manera tal que, se establecieran los compromisos finales del periodo, los cuales, se establecen a través del plan de acción a desarrollar (resultados y productos).

### **4.2. Indicadores de resultado**

Los resultados establecidos por cada unidad organizacional y externa, de acuerdo a la estrategia institucional para el periodo 2023-2030 y la ruta definida por el Consejo de Seguridad Vial; así como, sus indicadores de medición, se presentan a continuación.

Tabla 2. Indicadores de resultado

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación				
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.				
<b>Línea de acción estratégica:</b>	1. Desarrollo de programas, proyectos o acciones de investigación en materia de seguridad vial y movilidad activa con evidencia comprobada.				
Resultado	Tipo de resultado	Indicador de resultado			
		Umbral	Descripción	Unidad de medida	Fórmula de cálculo
A. Acompañamiento de al menos un 50% de instituciones responsables de la seguridad vial del Gobierno Central y municipios con Cuerpos Policiales de Tránsito, en el conocimiento y comprensión de la información estadística y geográfica de acceso en el Cosevi	Efecto	≥ 50%	Instituciones responsables de la seguridad vial del Gobierno Central y municipios con Cuerpos Policiales de Tránsito, acompañadas en el conocimiento y comprensión de la información estadística y geográfica de acceso en el Cosevi	Porcentaje	(Cantidad de instituciones acompañadas en conocimientos y comprensión de la información estadística y geográfica / Cantidad de instituciones programadas para el acompañamiento) x 100
<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación				
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.				
<b>Línea de acción estratégica:</b>	1. Desarrollo de programas, proyectos o acciones de investigación en materia de seguridad vial y movilidad activa con evidencia comprobada. 2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.				
Resultado	Tipo de resultado	Indicador de resultado			
		Umbral	Descripción	Unidad de medida	Fórmula de cálculo
B. Acciones de educación, prevención, promoción, estudios técnicos e implementación de estrategias de movilidad y seguridad vial	Efecto	≥80%	Desarrollo de acciones de educación, prevención, promoción, estudios técnicos e intervenciones de estrategias de movilidad y seguridad vial, para la mejora de los hábitos de comportamientos de los usuarios de usuarios del sistema de infraestructura y transporte	Porcentaje	(Cantidad de acciones o intervenciones en movilidad seguridad vial realizados/Cantidad de acciones o intervenciones en movilidad seguridad vial programadas) x 100

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación				
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.				
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.				
Resultado	Tipo de resultado	Indicador de resultado			
		Umbral	Descripción	Unidad de medida	Fórmula de cálculo
C. Informar a las personas usuarias del sistema de infraestructura y transporte sobre temas de movilidad y seguridad vial mediante las campañas de comunicación masiva.	Efecto	≥45%	Porcentaje de recordación de la campaña	Porcentaje	(Cantidad de personas que recuerdan las campañas / Cantidad de personas encuestadas) x 100
D. Implementación de infraestructura para la movilidad y seguridad vial	Efecto	100%	Implementación de infraestructura, para la movilidad y seguridad vial, en los cantones de Pococí y Pérez Zeledón	Porcentaje	(Cantidad de infraestructura finalizada / Cantidad de infraestructura programada) x 100
E. Señalamiento vial (horizontal y vertical) en rutas nacionales que cruzan los cantones con mayor accidentabilidad.	Efecto	100%	Implementación acciones de señalamiento vial (horizontal y vertical) en las rutas nacionales que cruzan los cantones con mayor accidentabilidad, para mejorar la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito	Porcentaje	(Cantidad de acciones de señalamiento vial ejecutados / Cantidad de acciones de señalamiento vial programados) x 100
F. Ampliación de las condiciones funcionales de los sistemas semaforizados	Efecto	100%	Ampliación de las condiciones funcionales de los sistemas semaforizados en cantones de mayor accidentabilidad, con el fin de actualiza la tecnología y la interconexión de estos	Porcentaje	(Cantidad de Sistemas semafóricos finalizados con ampliación de condiciones funcionales / Cantidad de Sistemas semafóricos programados para ampliación de condiciones funcionales) x 100
G. Mejora en la promoción de los servicios de pruebas teóricas, prácticas, capacitaciones y	Efecto	≥ 70%	Alcanzar al menos un 70% de aprobación de los servicios de pruebas teóricas, pruebas prácticas, capacitaciones y	Porcentaje	(Cantidad de servicios de pruebas teóricos, pruebas prácticas, capacitaciones y homologación de licencias aprobados /

homologación de licencias.			homologación de licencias, por parte de las personas usuarias que realizan la solicitud de los servicios que presta la Dirección General de Educación Vial, con el fin de contar con un mayor conocimiento y preparación de los usuarios en el sistema vial y así cumplir con los objetivos planteados.		Cantidad de servicios de pruebas teóricos, pruebas prácticas, capacitaciones y la homologación de licencias realizadas) x 100
H. Mejorar la presencia policial mediante la aplicación de controles policiales, por parte de la Dirección General de la Policía de Tránsito	Efecto	$\geq 50\%$	Incrementar en al menos un 50% la cantidad de controles policiales, enfocados en factores de riesgo, para el control y la aplicación de la normativa de tránsito vigente en carretera, en zonas y rutas de mayor accidentabilidad, con presencia de personas lesionadas graves o fallecidas en sitio, como: rutas 1-2-3-17-32-150-218; cantones de San Carlos, Alajuela, San José, Pococí, Puntarenas, Limón, Santa Cruz, Pérez Zeledón, Siquirres, Nicoya; principalmente.	Porcentaje	[(Cantidad de controles policiales aplicados al año 2030 - Cantidad de controles policiales ejecutados al año base 2022) / Cantidad de controles policiales ejecutados al año base 2022] x 100
<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación				
<b>Eje estratégico 2:</b>	Promoción de política pública				
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.				
<b>Objetivo estratégico específico 2:</b>	Promover el desarrollo de política pública en seguridad vial y movilidad activa, mediante la generación de lineamientos y acciones propias en esta materia, en pos del favorecimiento de una cultura de seguridad vial				
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial. 3. Revisión y modernización de la normativa que rige la seguridad vial y movilidad activa.				
<b>Resultado</b>	<b>Tipo de resultado</b>	<b>Indicador de resultado</b>			
		<b>Umbral</b>	<b>Descripción</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>Fórmula de cálculo</b>

I. Mejorar la calidad de la prestación del servicio de la IVE para mantener en buenas condiciones la flota vehicular y con ello procurar una circulación segura en carretera.	Efecto	≥89%	Porcentaje de implementación de acciones de mejora eficaces en la prestación del servicio de la IVE	Porcentaje	(Cantidad de acciones de mejora implementadas de forma eficaz / Cantidad de acciones de mejora detectadas) x100
<b>Eje estratégico 2:</b>		Promoción de política pública			
<b>Objetivo estratégico específico 2:</b>		Promover el desarrollo de política pública en seguridad vial y movilidad activa, mediante la generación de lineamientos y acciones propias en esta materia, en pos del favorecimiento de una cultura de seguridad vial			
<b>Línea de acción estratégica:</b>		4. Promover, ejecutar y regular programas, proyectos o acciones de movilidad segura, saludable y sostenible, que contribuya a reducir los accidentes de tránsito y la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores			
Resultado	Tipo de resultado	Indicador de resultado			
		Umbral	Descripción	Unidad de medida	Fórmula de cálculo
J. Reducir los accidentes de tránsito de ciclistas y peatones en el cantón de Pérez Zeledón (distritos de San Isidro y Daniel Flores) y el cantón de Puntarenas (distritos de Barranca, El Roble, Chacarita y Puntarenas ciudad)	Efecto	>5%	Reducir en un 5% los accidentes de ciclistas y peatones en los cantones de Pérez Zeledón (distritos de San Isidro y Daniel Flores) y Puntarenas (distritos de Barranca, El Roble, Chacarita y Puntarenas ciudad).	Porcentaje	$\left[ \frac{\text{Cantidad de accidentes de ciclistas y peatones que circulan por los distritos de Daniel Flores y San Isidro del General, en Pérez Zeledón y Puntarenas, Chacarita, El Roble y Barranca, en Puntarenas registrados al año 2030 - Cantidad de accidentes de ciclistas y peatones que circulan por los distritos Daniel Flores y San Isidro del General, en Pérez Zeledón y Puntarenas, Chacarita, El Roble y Barranca, en Puntarenas definidos al año base 2021}}{\text{Cantidad de accidentes de ciclistas y peatones que circulan por los distritos Daniel Flores y San Isidro del General, en Pérez Zeledón y Puntarenas, Chacarita, El Roble y Barranca, en Puntarenas definidos al año base 2021}} \right] \times 100$
<b>Eje estratégico 3:</b>		Uso eficiente de recursos			

<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.				
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.				
Resultado	Tipo de resultado	Indicador de resultado			
		Umbral	Descripción	Unidad de medida	Fórmula de cálculo
K. Atención de consultas, proyectos, peticiones e incidentes cumplidos durante el período	Efecto	≥80%	Porcentaje de consultas, proyectos, peticiones e incidentes cumplidos durante el período, de acuerdo con las solicitudes realizadas a la Asesoría en Tecnología de la Información	Porcentaje	(Total de solicitudes relacionadas a consultas, proyectos, peticiones e incidentes cumplidos / Total de solicitudes relacionadas a consultas, proyectos, peticiones e incidentes recibidos) x 100
L. Ejecución Presupuestaria Institucional para asignar, controlar y dar seguimiento a los recursos necesarios para el desarrollo de los proyectos de seguridad vial y las transferencias a las Municipalidades del país	Efecto	80%	Ejecución Presupuestaria Institucional, para la asignación, control y seguimiento a los recursos necesarios para el desarrollo de los proyectos de seguridad vial de las áreas sustantivas del Consejo de Seguridad Vial y las Direcciones Generales de Policía de Tránsito, Educación Vial e Ingeniería de Tránsito, así como transferir los recursos a las Municipalidades del país para la implementación de proyectos de seguridad vial que generen un impacto en las comunidades, según lo dispuesto en la normativa vigente.	Porcentaje	(Presupuesto Institucional Ejecutado / Presupuesto Institucional Aprobado) x 100
M. Cumplimiento de intervenciones de planificación estratégica y operativa institucional	Efecto	80%	Porcentaje de cumplimiento de las intervenciones de planificación estratégica y operativa institucional, que permitan una mayor eficiencia y eficacia en el uso de los recursos	Porcentaje	(Cantidad de intervenciones de planificación estratégica y operativa institucional realizadas / Cantidad de intervenciones de planificación estratégica y operativa institucional programadas) x 100.

			institucionales y transparencia en su gestión.		
N. Mejorar la disposición de vehículos detenidos mediante la entrega para la gestión de residuos.	Efecto	$\geq 20\%$	Porcentaje de vehículos detenidos entregados para la gestión de residuos, con la finalidad de lograr un mejor aprovechamiento de los recursos institucionales	Porcentaje	(Cantidad de vehículos detenidos entregados para la gestión de residuos / Total de vehículos detenidos disponibles para disposición) x 100
O. Mejora en la percepción del servicio brindado por el Departamento de Servicios Generales	Efecto	$\geq 60\%$	Mejora en la percepción del servicio brindado por el Departamento de Servicios Generales, en las oficinas de sede central y regionales del Cosevi	Porcentaje	(Cantidad de usuarios satisfechos con el servicio / Cantidad de usuarios encuestados) x 100
P. Aumentar el porcentaje de contratación de los bienes, servicios y/o obras	Efecto	7%	Aumentar en un 7% el porcentaje de contratación de bienes, servicios y/o obras que realiza el Departamento de Suministros.	Porcentaje	(Porcentaje de contratación alcanzado al 2030 - Porcentaje de contratación del año base)
Q. Atender las solicitudes de requerimientos de servicio humano realizadas al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano	Efecto	$\geq 85\%$	Atender las solicitudes de requerimiento de servicio humano realizadas al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, con el fin de dotar a la institucional del personal idóneo y promover la carrera administrativa	Porcentaje	(Cantidad de requerimientos de servicio humano finalizados / Cantidad de requerimientos de servicio humano recibidos) x 100
<b>Eje estratégico 3:</b>	Uso eficiente de recursos				
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.				
<b>Línea de acción estratégica:</b>	6. Fortalecimiento de trámites y servicios a través del sistema de mejora regulatoria con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y Ministerio de Economía Industria y Comercio (MEIC).				
Resultado	Tipo de resultado	Indicador de resultado			
		Umbral	Descripción	Unidad de medida	Fórmula de cálculo
R. Mejorar la satisfacción de los trámites y servicios que se brinda a las personas usuarias externas en el	Efecto	$\geq 60\%$	Alcanzar una satisfacción de al menos el 60% en los servicios y trámites del Departamento de Servicio al Usuario.	Porcentaje	(Cantidad de personas usuarias satisfechas / Cantidad de personas usuarias encuestadas) x 100

Departamento de Servicio al Usuario.					
--------------------------------------	--	--	--	--	--

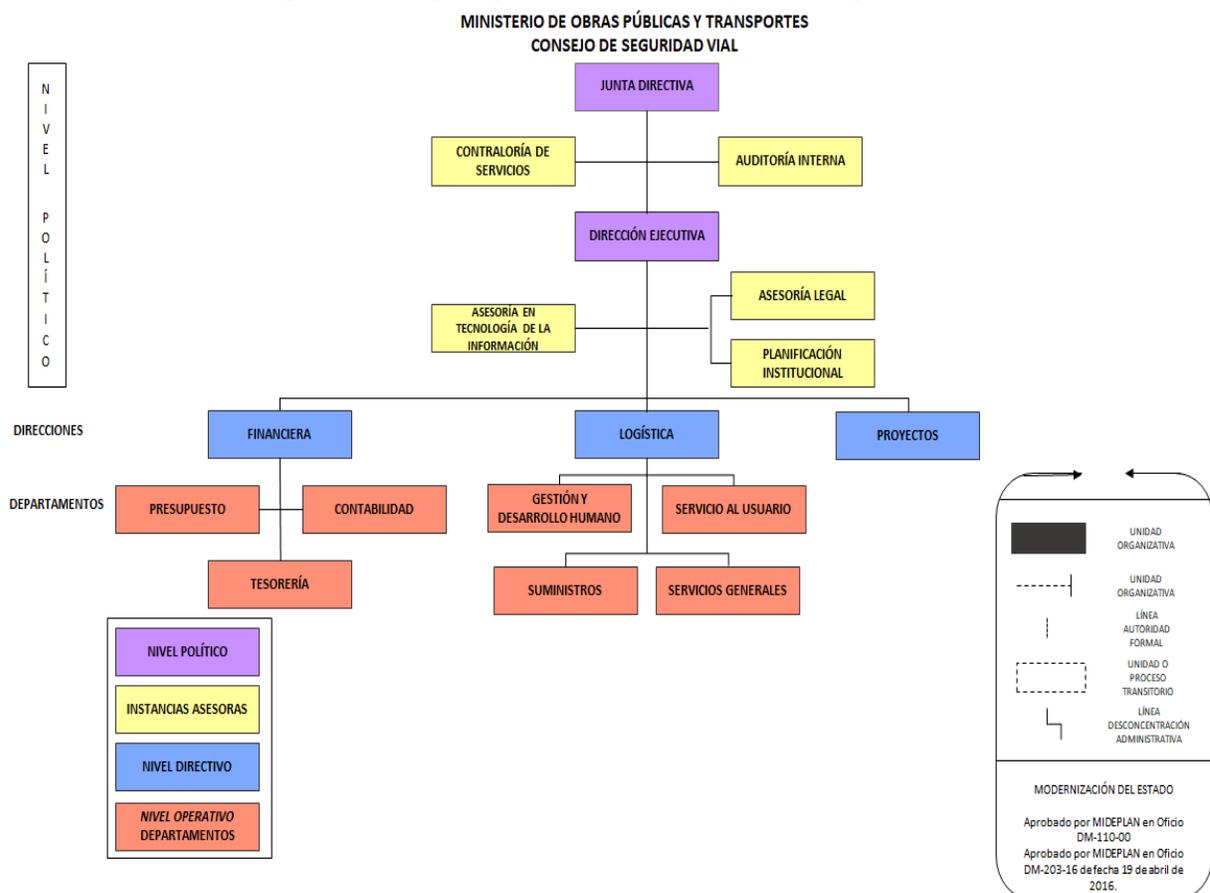
**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

Para mayor detalle de las matrices desglosadas hasta el nivel de productos, referirse al anexo 4 de este documento.

### 4.3. Análisis de la estructura organizacional

La estructura organizativa actual del Consejo de Seguridad Vial fue aprobada por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan), mediante oficio DM-203-16 del 19 de abril de 2016. Esta estructura es fundamental para la gestión institucional, de forma tal que, se puedan alcanzar los objetivos establecidos para la prestación del servicio que se brinda al usuario y se describe a continuación.

**Figura 6.** Organigrama del Consejo de Seguridad Vial



**Fuente:** Mideplan. (19 de Abril de 2016). DM-203-16. *Reorganización parcial del Consejo de Seguridad Vial.* San José, Costa Rica.

Tal como se puede observar, la estructura consta de una Junta Directiva como órgano máximo del Cosevi, del cual tienen depende directa la Auditoría Interna y Contraloría de Servicio, como unidades asesoras de esta. Asimismo, la Dirección Ejecutiva se encuentra subordinada a la Junta Directiva, a cargo de un director ejecutivo, como funcionario de mayor jerarquía para efectos de la dirección y administración del Cosevi.

Esta Dirección ejecutiva cuenta con tres instancias asesoras, con dependencia directa de ella, correspondientes a la Unidad de Planificación Institucional, la Asesoría Legal y la Asesoría en Tecnología de la información.

Aunado a lo anterior, la estructura organizativa está compuesta en su nivel directivo por la Dirección Financiera, la Dirección de Logística y la Dirección de Proyectos, todas ellas con dependencia directa de la Dirección Ejecutiva.

En relación a estos niveles directivos, la Dirección Financiera consta de los departamentos de Presupuesto, Contabilidad y Tesorería, en el nivel operativo y la Dirección de Logística tiene dentro de este mismo nivel operativo, los departamentos de Gestión y Desarrollo Humano, Servicio al Usuario, Suministros y Servicios Generales.

#### **4.4. Estrategia de divulgación**

La estrategia de divulgación se realizará mediante presentaciones a los funcionarios o comunicaciones digitales, a fin de dar a conocer el Plan Estratégico Institucional (PEI), socializarlo y crear identidad; así como, definir claramente el camino a seguir para alcanzar los resultados definidos, fortalecer la transparencia en la gestión y la rendición de cuentas. Las actividades a desarrollar se indican a continuación.

**Tabla 2.** Estrategia de divulgación del PEI

Actividad a implementar	Dirigido a:		Descripción
	Funcionarios	Usuarios	
1. Presentación del PEI 2023-2030	X		Presentación del Plan Estratégico Institucional 2023-2030 por parte del Equipo de formulación del PEI.
2. Comunicación del PEI a nivel institucional y unidades externas	X		Envío de circular con la comunicación del PEI aprobado.
3. Actualización del marco estratégico en el portal institucional	X	X	Actualización de la información del marco estratégico en el portal institucional.
4. Publicaciones en medios digitales institucionales (portal institucional, redes sociales) con información de valor del PEI	X	X	Diseño de documentación relacionada al PEI por parte de la Dirección de Proyectos y publicación en redes sociales; así como, divulgación en el Sitio Oficial Institucional por parte de la Asesoría en Tecnología de la Información.
5. Comunicados con los avances en la implementación de la estrategia.	X		Comunicados anuales a los directores de la unidades organizacionales y externa, con los resultados del avance del PEI, para la toma de decisiones.

Fuente: Equipo de Formulación del PEI, 2023

## 5. Seguimiento y evaluación

### 5.1. Marco de seguimiento del PEI

Para la etapa de ejecución, seguimiento del Plan Estratégico Institucional, la Unidad de Planificación Institucional solicita a los directores de cada una de las áreas organizacionales del Cosevi y unidades externas, como responsables de las acciones establecidas en el plan de acción, la aplicación de las herramientas establecidas por la institución para el seguimiento de los indicadores de producto y resultado, indicadas en el Anexo 7.5 y 7.6.

Según lo anteriormente citado, se va a realizar una evaluación de producto anual para dar seguimiento al cumplimiento de estos y por tanto a la consecución de los resultados; así como, una evaluación de los resultados de forma bianual, para conocer el grado de avance o retraso que se presenten en estos.

En relación a la medición de estos resultados y productos, se utilizan los indicadores establecidos dentro del plan de acción, según las metas y umbrales propuestos y la frecuencia definida; así como, la ejecución presupuestaria de acuerdo al presupuesto estimado por los responsables, de manera tal que se pueda analizar el cumplimiento o avance de los mismos, como parte de las acciones deseadas, para lo cual, es necesario considerar el contexto y la coyuntura en que se llevan a cabo, a fin de conocer los factores del entorno que pueden afectar el avance o desfase según lo programado, dentro de los que se puede considerar el comportamiento de variables políticas, económicas, socioculturales, jurídicas, tecnológicas, ambientales, entre otras necesidades y la demanda de los servicios que se ofrece.

En caso de desvíos respecto a la programación realizada se deben tomar acciones de mejora que permitan el cumplimiento de esta o el replanteamiento del acuerdo a los cambios en el entorno, para la cual, se debe realizar un control de cambios, de acuerdo a la herramienta definida por la institución para ello, registrada en el Anexo 7.7.; se espera que, al menos se realice una vez, a mitad del periodo del Plan Estratégico Institucional, un análisis de tendencias o patrones comparativos, para proyectar los resultados durante el tiempo restante de la ejecución, de manera tal que se realice la recontextualización de lo programado, en caso de ser necesario, considerando los factores que puedan intervenir en su cumplimiento.

Una vez que se reciban los formularios del anexo 7.5 y 7.6, remitidos por parte de los directores de las unidades organizacionales internas y externas, la Unidad de Planificación Institucional realizará un análisis de estos, para registrar el grado de avance o cumplimiento del plan de acción y del PEI; en caso de ser necesario realizará observaciones o recomendaciones para su valoración por parte de estos responsables. Asimismo, preparará un informe con los resultados obtenidos y lo remitirá a los directores responsables, para la toma de decisiones institucionales.

## 5.2. Evaluaciones del PEI

Para la evaluación del Plan Estratégico Institucional se va a utilizar el tipo de evaluación por resultados, a fin de valorar el producto, los efectos (resultados) y el impacto de estos en la reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes del país.

En esta evaluación se verifica el cumplimiento de los productos y los resultados, de acuerdo a lo programado en el plan de acción, para la reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes en 1,67 puntos al 2030 (impacto), de acuerdo a los ejes, objetivos y líneas de acción estratégica establecidas en este plan.

Para lograr este objetivo, se realiza la evaluación del cumplimiento de los indicadores y presupuesto programado por los responsables de las diferentes unidades organizacionales y externas, razón por la cual, se requiere la participación y el compromiso de la administración y las máximas autoridades, con el fin de enfocar los recursos institucionales en el cumplimiento de esta estrategia.

La valoración del cumplimiento de los productos, resultados, líneas de acción estratégica, objetivos estratégicos específicos y ejes estratégicos, se define de acuerdo a la siguiente escala de valoración por categoría del resultado, la cual, se distribuye de forma equitativa entre los productos establecidos por cada uno de estos resultados, definiendo su aporte y, por tanto, la valoración del resultado, línea de acción estratégica, objetivo estratégicos específicos y eje estratégico.

**Tabla 3.** Categorías para la valoración de resultados

<b>Categoría</b>	<b>Descripción</b>	<b>Aporte (ptos.)</b>
<b>1</b>	Resultados relacionados con el soporte y la provisión de los recursos necesarios para la gestión de la organización, que contribuyen a su mejor funcionamiento.	1
<b>2</b>	Resultados relacionados a la legislación, normativa, regulación y educación vial, incluye estudios técnicos, acciones de prevención y de promoción de la movilidad y seguridad vial.	2

<b>3</b>	Resultados relacionados a Infraestructura (construcción, señalización y demarcación vial) o factores del vehículo que contribuyan a la mejora de la movilidad y seguridad Vial. Además, se incluye dentro de esta categoría, los resultados relacionados al Fondo de Seguridad Vial, debido a la importancia de estos en la prestación del servicio y el impacto que tienen en el usuario, para el cumplimiento de objetivos.	<b>3</b>
----------	---	----------

Fuente: Equipo de Formulación del PEI, 2023

De acuerdo a esta categoría se establece la valoración de los resultados con un puntaje total de 35 puntos, distribuidos de la siguiente manera:

**Tabla 4.** Aporte por resultado

Resultados	Aporte (ptos)
A. Acompañamiento de al menos un 50% de instituciones responsables de la seguridad vial del Gobierno Central y municipios con Cuerpos Policiales de Tránsito, en el conocimiento y comprensión de la información estadística y geográfica de acceso en el Cosevi.	2
B. Acciones de educación, prevención, promoción, estudios técnicos e implementación de estrategias de movilidad y seguridad vial.	2
C. Informar a las personas usuarias del sistema de infraestructura y transporte sobre temas de movilidad y seguridad vial mediante las campañas de comunicación masiva.	2
D. Implementación de infraestructura para la movilidad y seguridad vial	3
E. Señalamiento vial (horizontal y vertical) en rutas nacionales que cruzan los cantones con mayor accidentabilidad.	3
F. Ampliación de las condiciones funcionales de los sistemas semaforizados.	3
G. Mejora en la promoción de los servicios de pruebas teóricas, prácticas, capacitaciones y homologación de licencias.	2
H. Mejora de la presencia policial mediante la aplicación de controles policiales, por parte de la Dirección General de la Policía de Tránsito.	2
I. Mejorar la calidad de la prestación del servicio de la IVE para mantener en buenas condiciones la flota vehicular y con ello, procurar una circulación segura en carretera.	3
J. Reducir los accidentes de tránsito de ciclistas y peatones en el cantón de Pérez Zeledón (distritos de San Isidro y Daniel Flores) y el cantón de Puntarenas (distritos de Barranca, El Roble, Chacarita y Puntarenas ciudad).	3
K. Atención de consultas, proyectos, peticiones e incidentes cumplidos durante el período.	1
L. Ejecución Presupuestaria Institucional para asignar, controlar y dar seguimiento a los recursos necesarios para el desarrollo de los proyectos de seguridad vial y las transferencias a las Municipalidades del país.	1
M. Cumplimiento de intervenciones de planificación estratégica y operativa institucional.	1
N. Mejorar la disposición de vehículos detenidos mediante la entrega para la gestión de residuos.	1

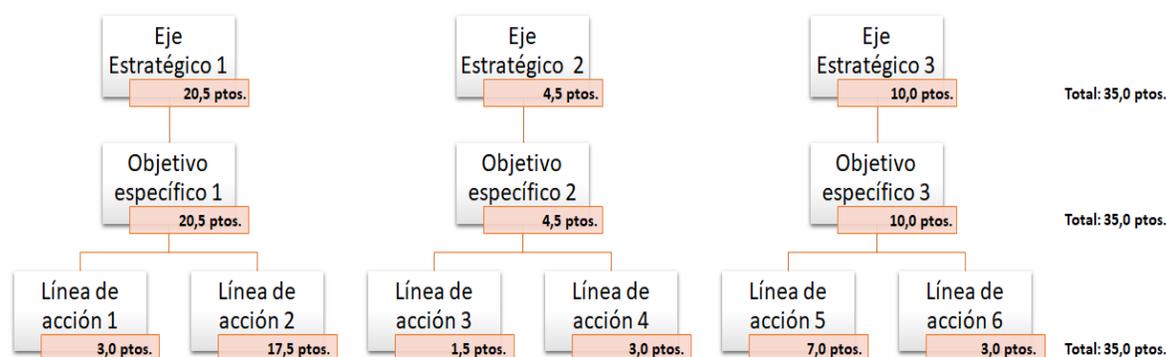
O. Mejora en la percepción del servicio brindado por el Departamento de Servicios Generales.	1
P. Aumentar el porcentaje de contratación de los bienes, servicios y/o obras.	1
Q. Atender las solicitudes de requerimientos de servicio humano realizadas al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano.	1
R. Mejorar la satisfacción de los trámites y servicios que se brinda a las personas usuarias externas en el Departamento de Servicio al Usuario.	3
<b>Puntaje total</b>	<b>35</b>

Fuente: Equipo de Formulación del PEI, 2023

Para más detalle del aporte por producto referirse al anexo 7.8. de este documento.

Asimismo, en la siguiente figura se observa la calificación del aporte por línea de acción estratégica, objetivo estratégico específico y eje estratégico, de acuerdo a lo definido en el marco estratégico de este plan (Para más detalle referirse al anexo 7.9.).

**Figura 7.** Aporte del cumplimiento del PEI por línea de acción estratégica, objetivo estratégico específico y eje estratégico



Fuente: Equipo de Formulación del PEI, 2023

De acuerdo a lo anterior, se medirá el porcentaje de cumplimiento del Plan Estratégico Institucional al final del periodo, a través del cumplimiento del plan de acción y, por tanto, de la totalidad de los productos, resultados, líneas de acción estratégica, objetivos estratégicos específicos y ejes estratégicos, a través de la siguiente fórmula de cálculo:

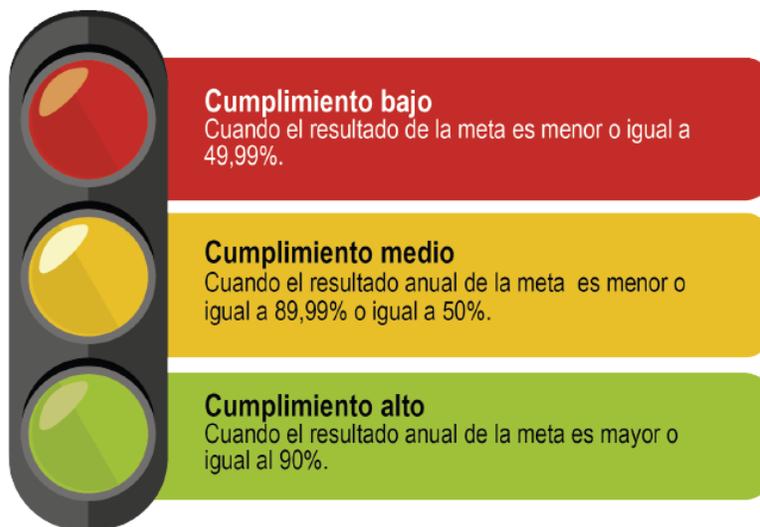
*Porcentaje de cumplimiento del PEI*

$$= \left( \frac{\sum \text{Puntaje alcanzado en la ejecución de los ejes estratégicos definidos}}{\sum \text{Puntaje programado en la ejecución de los ejes estratégicos definidos}} \right) \times 100$$

En donde el puntaje programado corresponde a los 35 puntos distribuidos por cada producto, resultado, línea de acción estratégicas, objetivo estratégico específico, hasta alcanzar el eje estratégico.

Para la valoración de este plan se establece el cumplimiento tomando como base la metodología establecida en el Lineamiento Metodológico Insumos para elaborar el seguimiento del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP) 2023-2026 del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan, 2023), en donde se mide la calificación en función al porcentaje alcanzado, de acuerdo a la relación entre lo programado y ejecutado, utilizando los siguientes parámetros de clasificación:

**Figura 8.** Clasificación para la evaluación del cumplimiento del PEI 2023-2030



**Fuente:** Mideplan. (Junio de 2023). *Lineamiento Metodológico Insumos para elaborar el seguimiento del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP) 2023-2026* (p. 22)

De acuerdo a lo anterior, en caso de alcanzar un porcentaje de cumplimiento del PEI 2023-2030 menor o igual a 49,99% se tendría un cumplimiento bajo de este; si lo obtenido se encuentra entre 50% y un valor menor o igual al 89,99%, se tendría un cumplimiento medio del plan y si se logran valores mayores o iguales que un 90%, se tendría una clasificación de cumplimiento alto.

Por otra parte, para la evaluación de la reducción de 1,67 puntos en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes al 2030 (impacto), los datos van a ser proporcionados por el área de Investigación y

Estadística de la Dirección de Proyectos, para lo cual, la Unidad de Planificación Institucional solicitará anualmente el dato definitivo de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes a esta área, para medir el cumplimiento, a fin de determinar el avance o los atrasos que se puedan presentar, de manera tal que se proporcione información a la administración, para la toma de decisiones institucionales.

La medición de la tasa, se define de acuerdo a la información registrada por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), como ente responsable del reporte de la información, considerando los datos del indicador establecida en la siguiente ficha.

**Tabla 5.** Ficha del indicador para la Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes

<b>Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes</b>	
<b>Objetivo general (Impacto)</b>	Alcanzar una reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cien mil habitantes en 1,67 puntos al 2030, mediante el desarrollo de acciones de seguridad vial y movilidad activa en el sistema de infraestructura y transporte costarricense.
<b>Indicador</b>	<b>Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100 000 habitantes.</b>
<b>Definición conceptual</b>	<p><b>Accidente de tránsito</b> Una colisión que involucre al menos un vehículo en movimiento en una carretera pública o privada, que resulta en al menos una persona herida o muerta. Fuente: OMS.</p> <p><b>Accidente de tránsito o colisión</b> Un incidente que involucre al menos un vehículo en movimiento, que puede o no causar lesiones, que ocurre en una vía pública. Fuente: OMS.</p> <p><b>Mortalidad por accidente de tránsito</b> Una muerte por accidente de tránsito debe definirse como “cualquier persona que haya fallecido inmediatamente o en un lapso no mayor de 30 días posterior al accidente de tránsito, siempre que la causa esté relacionada con el evento”. La escogencia de 30 días se basa en investigaciones que muestran que la mayoría de personas que mueren como resultado de un accidente sucumben a sus traumatismos dentro de 30 días de haberlos sufrido y que mientras que la extensión del período de 30 días, da como resultado un aumento leve o marginal de los números, esto requiere un aumento desproporcionadamente grande en los esfuerzos de vigilancia. Fuente: OMS.</p>
<b>Fórmula de cálculo</b>	$\frac{\text{Defunciones por accidentes de tránsito}}{\text{Total de población}} \times 100\,000$
<b>Unidad de medida</b>	Tasa por 100 000 habitantes.

<b>Interpretación</b>	
<b>Componentes involucrados en la fórmula del cálculo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de muertes por accidentes de tránsito.</li> <li>• Total de la población proyectada.</li> </ul>
<b>Cobertura geográfica</b>	Nacional
<b>Periodicidad</b>	Anual
<b>Fuente</b>	Datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos, Estadísticas demográficas.

**Fuente:** Equipo de Formulación del PEI (2023, tomado de INEC. (2023). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. ODS. 2010-2021. Sistema de indicadores de seguimiento a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: <https://inec.cr/estadisticas-fuentes/objetivos-desarrollo-sostenible>

## 6. Referencias

Área de Investigación y Estadística - Dirección de Proyectos. (2022). *Perfil de los accidentes de tránsito e indicadores de desempeño en Costa Rica*. Consejo de Seguridad Vial. San José: Cosevi. Recuperado el Marzo de 2023, de <https://www.csv.go.cr/investigaci%C3%B3n>.

Cosevi. (2023). *Plan Operativo Institucional*. Cosevi, Unidad de Planificación Institucional. Recuperado el 27 de Febrero de 2023, de <https://www.csv.go.cr/documents/20126/57803/PLAN+OPERATIVO+INSTITUCIONAL+A%C3%91O+2023+APROBADO+POR+LEY.pdf>.

INEC. (2023). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Recuperado el 27 de Julio de 2023, de ODS. 2010-2021. Sistema de indicadores de seguimiento a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: <https://inec.cr/estadisticas-fuentes/objetivos-desarrollo-sostenible>.

Mideplan. (2014). *Glosario de términos de planificación, presupuesto y evaluación*. Recuperado el 18 de octubre de 2022, de Ministerio de Planificación y Política Económica: <https://www.mideplan.go.cr/node/1533#:~:text=El%20documento%20%E2%80%9CGlosario%20de%20T%C3%A9rminos,presupuestaci%C3%B3n%20y%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas.>

Mideplan. (19 de Abril de 2016). DM-203-16. *Reorganización parcial del Consejo de Seguridad Vial*. San José, Costa Rica.

Mideplan. (Junio de 2023). *Lineamiento Metodológico Insumos para elaborar el seguimiento del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP)*

2023-2026. Recuperado el 27 de Julio de 2023, de Mideplan: <https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/JjhcHee-QwW8Ez7zrnYIPw>.

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2019). *Metodología para el diseño de estrategia institucional enfocada en la creación de valor público*. Recuperado el 14 de 10 de 2022, de Mideplan: <https://www.mideplan.go.cr/node/1787>.

Rojas Cartín, R. (30 de marzo de 2020). *Guía para levantamiento de procesos institucionales y diseño de indicadores*. Recuperado el 17 de octubre de 2022, de Cosevi: <https://www.csv.go.cr/documents/20126/48202/DE-UPI-2020-0114+guia+procesos+version+2.pdf/7efb66c6-dd89-aec1-87af-0e52832da960?t=1590516482037>.

# 7. Anexos

## 7.1. Anexo 1. Matriz de información básica

	<b>Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)</b>	<b>Versión:</b> 01
<b>Ficha de información básica</b>		
<b>Unidad organizacional o unidad ejecutora externa:</b>		
<b>Año de constitución:</b>	<b>N° funcionarios:</b>	<b>Fecha de vigencia:</b>
<b>Descripción:</b>	Breve reseña de la unidad organizacional o ejecutora externa	
<b>Objetivos:</b>		
<b>Objetivo general:</b>	De la unidad organizacional o ejecutora externa	
<b>Objetivos específicos:</b>	De la unidad organizacional o ejecutora externa para el cumplimiento del objetivo general.	
<b>Normativa que la regula:</b>	Leyes, decretos, reglamentos, lineamientos, directrices o instrucciones, según el mandato legal.	
<b>Funciones:</b>	De acuerdo a lo definido por la administración para la unidad organizacional o ejecutora externa	
<b>Productos finales:</b>	<b>Principales procesos:</b>	<b>Tipo de proceso:</b>
Describe un bien o servicio final, que está dirigido a un usuario (a) externo (a) a la institución cuya demanda por ese bien o servicio es continua y permanente. Debe estar relacionado con la misión institucional y programática, asimismo, tiene para ello un centro gestor responsable de su generación. Es permanente en el tiempo, con algunas excepciones como por ejemplo un cambio en el mandato legal.	Conjunto de actividades interrelacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados. Las actividades requieren la asignación de recursos tales como personal y materiales	
<b>Efecto:</b>	Resultado de efecto: se refiere a los cambios en el comportamiento, estado, actitud de los (as) usuarios (as) atribuibles a los bienes o servicios brindados por la intervención pública. Su logro se obtiene en el corto o mediano plazo.	
<b>Impacto:</b>	Resultado de impacto: son transformaciones en las condiciones de vida de la población que se derivan indirectamente por la entrega de bienes y servicios de varios actores. Su logro se obtiene en el mediano y largo plazo.	

Resultados

### 7.2. Anexo 2. Identificación de productos

		<b>Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)</b>	
<b>Identificación de productos</b>			
Resultados de efecto o impacto:	Producto final existente:	Necesita modificación o eliminación	Producto final (existente, nuevos y/o modificados):

\*Nota: Los resultados de efecto o impacto y los productos existentes se extraen de la ficha de información básica. Una vez definidos los productos finales se debe registrar en la matriz del PEI; de no requerirse modificación o eliminación, el producto final existente y el producto final (existente, nuevos y/o modificados), son iguales.  
 Para más información consultar: Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2018). Orientaciones básicas para la formulación y seguimiento del Plan Estratégico Institucional(PEI). <https://www.mideplan.go.cr/node/1639>



#### 7.4. Productos definidos como parte del plan de acción, para la consecución de los resultados programados

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	1. Desarrollo de programas, proyectos o acciones de investigación en materia de seguridad vial y movilidad activa con evidencia comprobada.					
<b>Resultado:</b>	A. Acompañamiento de al menos un 50% de instituciones responsables de la seguridad vial del Gobierno Central y municipios con Cuerpos Policiales de Tránsito, en el conocimiento y comprensión de la información estadística y geográfica de acceso en el Cosevi					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
A1. Anuario Estadístico de Accidentes de Tránsito con víctimas.	8	0%	≥ 75%	Porcentaje	Porcentaje de anuarios estadístico de accidentes de tránsito con víctimas elaborados	(Cantidad de anuarios elaborados/cantidad de anuarios programados) x 100
A2. Documentos de Investigación y / o estudios.	8	0%	≥ 75%	Porcentaje	Porcentaje de documentos de investigación y estudios elaborados	(Cantidad de documentos de investigación y estudios elaborados/Cantidad de documentos de investigación y estudios programados) x 100
A3. Perfil de mortalidad total por accidentes de tránsito.	7	0%	≥ 86%	Porcentaje	Porcentaje de documentos relacionados al perfil de mortalidad total por accidentes de tránsito elaborados	(Cantidad de documentos del perfil de mortalidad total por accidentes de tránsito elaborados/Cantidad de documentos del perfil de mortalidad total por accidentes de tránsito programados) x 100
A4. Observatorio Costarricense de seguridad vial actualizado.	7	0%	≥ 82%	Porcentaje	Porcentaje de actualizaciones del Observatorio Costarricense de Seguridad Vial realizadas	(Cantidad de actualizaciones del Observatorio Costarricense de Seguridad Vial realizadas / Cantidad de actualizaciones del Observatorio Costarricense de Seguridad Vial programados) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de programas, proyectos o acciones de investigación en materia de seguridad vial y movilidad activa con evidencia comprobada.</li> <li>Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.</li> </ol>					
<b>Resultado:</b>	B. Acciones de educación, prevención, promoción, estudios técnicos e implementación de estrategias de movilidad y seguridad vial.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
B1. Estudios técnicos y/o estrategias de movilidad y seguridad vial.	8	0%	≥ 80%	Porcentaje	Porcentaje de estudios técnicos y/o estrategias de movilidad y seguridad vial realizadas en los cantones con mayor accidentabilidad	(Cantidad de estudios técnicos y/o estrategias de movilidad y seguridad vial realizados / Cantidad de estudios técnicos y/o estrategias de movilidad y seguridad vial programados) x100
B2. Personas usuarias, motociclistas, oficiales de tránsito municipal, institucional y ad honorem, conductores y docentes, capacitados en buenos hábitos de movilidad y seguridad vial, así como en temas de auditorías integrales en movilidad y seguridad vial, sistema de puntos y reacreditación de conductores.	8	0%	≥ 80%	Porcentaje	Porcentaje de personas usuarias, motociclistas, oficiales de tránsito municipal, institucional y ad honorem, conductores y docentes capacitados en buenos hábitos de movilidad y seguridad vial, auditorías integrales en movilidad y seguridad vial, sistema de puntos y reacreditación de conductores.	Cantidad de personas usuarias, motociclistas, oficiales de tránsito municipal, institucional y ad honorem, conductores y docentes capacitados/ Cantidad de personas usuarias, motociclistas, oficiales de tránsito municipal, institucional y ad honorem, conductores y docentes programados para capacitar) x 100
B3. Actividades de promoción, prevención y educativas en movilidad y seguridad vial.	8	0%	≥ 81%	Porcentaje	Porcentaje de actividades de promoción, prevención y educativas de la movilidad y seguridad vial ejecutadas	Cantidad de actividades de promoción, prevención y educativas ejecutadas/ cantidad de actividades de promoción, prevención y

						educativas programadas) x100
B4. Empresas incorporadas en el Programa Empresas Seguras y sus etapas.	8	0%	≥ 80%	Porcentaje	Porcentaje de empresas privadas e instituciones públicas incorporadas en el Programa Empresas Seguras	(Cantidad de empresas privadas e instituciones públicas incorporadas en el Programa Empresa Seguras / Cantidad de solicitudes de incorporación de las empresas privadas e instituciones públicas al Programa Empresas Seguras) x 100%

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.					
<b>Resultado:</b>	C. Informar a las personas usuarias del sistema de infraestructura y transporte sobre temas de movilidad y seguridad vial mediante las campañas de comunicación masiva.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
C1. Campañas de movilidad y seguridad vial producidas e implementadas en medios masivos.	8	0%	≥ 78%	Porcentaje	Porcentaje de campañas de movilidad y seguridad vial producidas e implementadas	(Cantidad de campañas de movilidad y seguridad vial producidas e implementadas/Cantidad campañas de movilidad y seguridad vial programadas) x 100
C2. Materiales gráficos y boletines informativos para medios digitales, redes sociales, noticieros e impresos producidos y publicados.	8	0%	≥ 80%	Porcentaje	Porcentaje de materiales gráficos y boletines informativos producidos y publicados.	(Cantidad de materiales gráficos y boletines informativos producidos y publicados /Cantidad de materiales gráficos y boletines informativos programados) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.					
<b>Resultado:</b>	D. Implementación de infraestructura para la movilidad y seguridad vial.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
D1. Construcción del puente peatonal, RN 247.	1	50%	100%	Porcentaje	Puente peatonal finalizado sobre la Ruta Nacional 247 a la altura del Colegio Técnico Profesional de Pococí	(Cantidad de obra finalizada / Cantidad de obra programada) x 100
D2. Remodelación de pista interna Parque Infantil Pérez Zeledón.	1	0%	100%	Porcentaje	Remodelación de la pista interna Parque Infantil Pérez Zeledón.	(Cantidad de metros de pista remodelados / Cantidad de metros de pista programados para remodelar) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.					
<b>Resultado:</b>	E. Señalamiento vial (horizontal y vertical) en rutas nacionales que cruzan los cantones con mayor accidentabilidad.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
E1. Demarcación horizontal, instalación de captaluces y colocación de señales verticales.	8	2000	2000	Kilómetros	Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de captaluces y colocación de señales verticales sobre 2000 km geográficos de carretera, a ejecutarse entre los años 2023-2030 (250 km por año), con énfasis en rutas nacionales primarias o secundarias que atraviesen cantones	Cantidad de kilómetros demarcados

					de alto riesgo de accidentabilidad o que las mismas sean de alto riesgo por la cantidad de accidentes y muertes en sitio, además de que pueden constituir rutas con ausencia total de señalización vial y condiciones geométricas y climáticas adversas	
E2. Señalización horizontal y vertical de pasos peatonales.	8	320	320	Pasos peatonales	Señalización horizontal y vertical en 320 pasos peatonales entre los años 2023-2030, en los cantones de mayor accidentabilidad del país	Cantidad de pasos peatonales demarcados
E3. Sitios demarcados (horizontal y vertical) en los cantones de mayor accidentabilidad.	7	0%	90%	% Sitios demarcados	Demarcación horizontal -vertical y colocación de sistemas de semáforos para mejorar la seguridad vial en la gran área metropolitana (San José, Alajuela, Heredia y Cartago)	(Cantidad de sitios demarcados en cantones de mayor accidentabilidad/ Cantidad de sitios identificados con necesidades de demarcación producto de estudios de tránsito, en cantones de mayor accidentabilidad) x 100
E4. Demarcación horizontal y colocación de separadores de carril para restringir giros no permitidos.	2	60	60	Sitios demarcados	Demarcación horizontal y colocación de dispositivos de seguridad vial para restringir giros no permitidos en 60 sitios del GAM en 3 años (2024 - 2026)	Cantidad de sitios demarcados

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.					
<b>Resultado:</b>	F. Ampliación de las condiciones funcionales de los sistemas semaforizados.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
F1. Sistemas fotovoltaicos colocados.	5	735	735	Sistemas fotovoltaicos	Dotación de sistemas fotovoltaicos de alimentación de energía a sistemas de semáforos a nivel nacional	Cantidad de sistemas fotovoltaicos colocados
F2. Semáforos actualizados e interconectados al Sistema Centralizado de Semáforos.	4	200	200	Semafóricos interconectados	Ampliación y migración de 200 semáforos al Sistema Centralizado de Semáforos	Cantidad de semáforos interconectados al Sistema Centralizado de semáforos

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.					
<b>Resultado:</b>	G. Mejora en la promoción de los servicios de pruebas teóricas, prácticas, capacitaciones y homologación de licencias.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
G1. Reglamento cursos teóricos.	1	0	1	Cantidad	Desarrollo de un reglamento para cursos teóricos, para garantizar un adecuado comportamiento del conductor, peatón y pasajero en su tránsito por el territorio nacional, minimizando el impacto de víctimas y daños	Cantidad de reglamentos publicados y operando

					materiales; atendiendo al usuario con respecto a los planteamientos enunciados y a las necesidades presentadas.	
G2. Pruebas teóricas de manejo aprobadas por los usuarios.	8	49,46%	≥ 75%	Porcentaje	Porcentaje de pruebas teóricas de manejo aprobadas por los usuarios de la Dirección General de Educación Vial	(Cantidad de pruebas teóricas de manejo aprobadas / Cantidad de pruebas teóricas de manejo realizadas) x 100
G3. Pruebas prácticas de manejo aprobadas por los usuarios.	8	60%	60%	Porcentaje	Porcentaje de pruebas prácticas de manejo aprobadas por los usuarios de la Dirección General de Educación Vial	(Cantidad de pruebas prácticas aprobadas / Cantidad pruebas prácticas realizadas) x 100
G4. Personas usuarias instruidas en temas de educación vial.	8	100%	100%	Porcentaje	Usuarios capacitados en educación vial, para ser mejores conductores y peatones en cantones de mayor accidentabilidad	(Personas capacitadas/Programación de personas para capacitar por año) x 100
G5. Licencias de manejo extranjeras homologadas.	8	80%	80%	Porcentaje	Homologación de licencias de manejo extranjeras solicitadas por las personas usuarias, que cumplan con la normativa vigente, los requisitos establecidos y la capacidad de la Dirección General de Educación Vial.	(Cantidad de licencias homologadas / Cantidad de solicitudes de homologación de licencias presentadas) x 100
G6. Manuales técnicos especializados.	3	0	4	Cantidad	Desarrollo de manuales técnicos especializados para vehículos, motocicletas, transporte público, transporte de materiales peligroso, transporte de carga pesada, para los aspirantes a obtener una licencia de	Cantidad de manuales técnicos especializados desarrollados

					conducir; a fin de que se conduzcan por las vías terrestres con seguridad y conocimientos	
G7. Guía de Educación Formal.	2	0	1	Cantidad	Guía de educación formal que incluye la metodología para promover la educación vial en la población.	Guía de educación formal desarrollada

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.					
<b>Resultado:</b>	H. Mejorar la presencia policial mediante la aplicación de controles policiales, por parte de la Dirección General de la Policía de Tránsito					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
H1. Controles policiales aplicados para medir el nivel de velocidad a conductores de diferente tipo de vehículos.	8	371	4346	Controles policiales de medición de niveles de velocidad	Cantidad de controles policiales aplicados para medir el nivel de velocidad a conductores de diferentes tipos de vehículo, en zonas y rutas de mayor accidentabilidad del país como: rutas 1-2-3-17-32-150-218; cantones de San Carlos, Alajuela, San José, Pococí, Puntarenas, Limón, Santa Cruz, Pérez Zeledón, Siquirres, Nicoya; principalmente.	Cantidad de controles policiales de medición del nivel de velocidad ejecutados
H2. Controles policiales aplicados para determinar presencia de alcohol en personas conductoras de	8	225	2010	Controles policiales de medición de presencia de alcohol	Cantidad de controles policiales aplicados para determinar presencia de alcohol en personas conductoras de	Cantidad de controles policiales de presencia de alcohol ejecutados

diferentes tipos de vehículo.					diferentes tipos de vehículo, en zonas y rutas de mayor accidentabilidad del país como: rutas 1-2-3-17-32-150-218; cantones de San Carlos, Alajuela, San José, Pococí, Puntarenas, Limón, Santa Cruz, Pérez Zeledón, Siquirres, Nicoya; principalmente.	
H3. Controles policiales aplicados al determinar el uso de implementos de seguridad (casco, elementos retroreflectivos, cinturón seguridad, sistema de retención infantil).	8	236	3202	Controles policiales de medición de uso de implementos de seguridad	Cantidad de controles policiales aplicados para determinar el uso de implementos de seguridad, en zonas y rutas de mayor accidentabilidad del país como: rutas 1-2-3-17-32-150-218; cantones de San Carlos, Alajuela, San José, Pococí, Puntarenas, Limón, Santa Cruz, Pérez Zeledón, Siquirres, Nicoya; principalmente.	Cantidad de controles policiales de uso de implementos de seguridad ejecutados

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 1:</b>	Especialización e innovación					
<b>Eje estratégico 2:</b>	Promoción de política pública					
<b>Objetivo estratégico específico 1:</b>	Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.					
<b>Objetivo estratégico específico 2:</b>	Promover el desarrollo de política pública en seguridad vial y movilidad activa, mediante la generación de lineamientos y acciones propias en esta materia, en pos del favorecimiento de una cultura de seguridad vial					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.</li> <li>3. Revisión y modernización de la normativa que rige la seguridad vial y movilidad activa.</li> </ol>					
<b>Resultado:</b>	1. Mejorar la calidad de la prestación del servicio de la IVE para mantener en buenas condiciones la flota vehicular y con ello procurar una circulación segura en carretera.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
11. Informes de Fiscalización de la IVE.	8	0%	94%	Porcentaje	Porcentaje de informes de fiscalización del servicio de inspección técnica vehicular realizadas	(Cantidad de informes de fiscalización del servicio de inspección técnica vehicular realizados/Cantidad de informes de

					a la prestataria del servicio	fiscalización del servicio de inspección técnica vehicular programadas) x 100
I2. Manuales, Reglamentos y/o normas relacionadas a la IVE.	8	0%	≥ 75%	Porcentaje	Porcentaje de propuestas manuales, reglamentos y normas desarrolladas	(Cantidad de propuestas de manuales, reglamentos y/o normas desarrolladas / Cantidad de propuestas de manuales, reglamentos y/o normas técnicas programadas) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 2:</b> Promoción de política pública						
<b>Objetivo estratégico específico 2:</b>	Promover el desarrollo de política pública en seguridad vial y movilidad activa, mediante la generación de lineamientos y acciones propias en esta materia, en pos del favorecimiento de una cultura de seguridad vial					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	4. Promover, ejecutar y regular programas, proyectos o acciones de movilidad segura, saludable y sostenible, que contribuya a reducir los accidentes de tránsito y la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores					
<b>Resultado:</b>	J. Reducir los accidentes de tránsito de ciclistas y peatones en el cantón de Pérez Zeledón (distritos de San Isidro y Daniel Flores) y el cantón de Puntarenas (distritos de Barranca, El Roble, Chacarita y Puntarenas ciudad)					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
J1. Proyectos de infraestructura en movilidad activa.	4	0%	≥ 75%	Porcentaje	Porcentaje de proyectos de movilidad activa desarrollados en cantones de alta accidentabilidad a intervenir	(Cantidad de proyectos desarrollados/Cantidad de proyectos programados) x 100
J2. Actividades de promoción, prevención y educativas en movilidad activa.	8	0%	≥ 81%	Porcentaje	Porcentaje de actividades de promoción, prevención y educativas en movilidad activa	(Cantidad de actividades de promoción, prevención y educativas ejecutadas/ cantidad de actividades de promoción, prevención y educativas programadas) x100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>		Uso eficiente de recursos				
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.					
<b>Resultado:</b>	K. Atención de consultas, proyectos, peticiones e incidentes cumplidos durante el período.					
<b>Productos</b>	<b>Periodos programados (años)</b>	<b>Línea base</b>	<b>Meta</b>	<b>Indicador de producto</b>		
				<b>Unidad de medida</b>	<b>Nombre</b>	<b>Fórmula de cálculo</b>
K1. Solicitud de órdenes de servicio, peticiones e incidentes resueltos.	8	0%	≥ 85%	Porcentaje	Porcentaje de resolución de solicitudes de órdenes de servicio, peticiones e incidentes	(Número de solicitudes de órdenes de servicio, peticiones e incidentes resueltos / Total de solicitudes de órdenes de servicio, peticiones e incidentes recibidos) x 100
K2. Solución de Software desarrollada o actualizadas.	8	0%	≥ 65%	Porcentaje	Porcentaje de construcción y actualización de soluciones	(Número de soluciones construidas y/o actualizadas/ Número de construcción de y/o actualización de soluciones solicitadas) x 100
K3. Incidentes de seguridad informática resueltos.	8	0%	≥ 70%	Porcentaje	Porcentaje de resolución de solicitudes de incidentes de seguridad	(Número de solicitudes de incidentes de seguridad resueltos / Total de solicitudes de incidentes de seguridad recibidos) x 100
K4. Requerimientos de Servidores y Bases de Datos resueltos.	8	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de requerimientos en materia de bases de datos y servidores resueltos	(Número de requerimientos de Bases de Datos y Servidores resueltos/ Total de requerimientos de Bases de Datos y Servidores recibidos) x 100
K5. Infraestructura tecnológica actualizada y en operación.	8	0%	≥ 70%	Porcentaje	Porcentaje de actualización de la infraestructura tecnológica del COSEVI	(Total de equipos existentes en la plataforma actualizados/ Total de equipos existentes) x 100
K6. Requerimientos de red de datos resueltos.	8	0%	≥ 98%	Porcentaje	Porcentaje de requerimientos de servicio de red de datos resueltos	(Número de requerimientos de red de datos resueltos / Numero de requerimientos de servicio de red de

						datos solicitados) x 100
K7. Proyecto Tecnológico Finalizado.	3	0%	≥ 85%	Porcentaje	Porcentaje de proyectos tecnológicos ejecutados	(Número de proyectos tecnológicos ejecutados / Total de proyectos tecnológicos planificados) x 100
K8. Gestión del marco de gobierno y la estrategia tecnológica institucional.	8	0%	80%	Porcentaje	Porcentaje de cumplimiento del marco estratégico de gobierno y de gestión de tecnologías de la información del Cosevi	(Número de actividades del marco estratégico de gobierno y de gestión de tecnologías de la información desarrolladas/Número de actividades del marco estratégico de gobierno y de gestión de tecnologías de la información planificados) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>	Uso eficiente de recursos					
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.					
<b>Resultado:</b>	L. Ejecución Presupuestaria Institucional para asignar, controlar y dar seguimiento a los recursos necesarios para el desarrollo de los proyectos de seguridad vial y las transferencias a las Municipalidades del país.					
<b>Productos</b>	<b>Periodos programados (años)</b>	<b>Línea base</b>	<b>Meta</b>	<b>Indicador de producto</b>		
				<b>Unidad de medida</b>	<b>Nombre</b>	<b>Fórmula de cálculo</b>
L1. Presupuesto Institucional.	8	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de presupuestos institucionales aprobados	(Cantidad de presupuestos institucionales aprobados / Cantidad de Presupuestos Institucionales programados) x 100
L2. Informe de ejecución presupuestaria y/o liquidación.	8	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de informes de Ejecución Presupuestaria Institucional elaborados	(Cantidad de informes de ejecución presupuestaria institucional elaborados / Cantidad de informes de ejecución institucional programados) x 100
L3. Informe de control de egresos	8	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de informes de control de egresos	(Cantidad de informes de control de egresos presentados /

institucionales.					institucionales presentados	Cantidad de informes de control de egresos programados) x 100
L4. Informe del Fondo de Caja Chica.	8	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de informes del Fondo de Caja Chica elaborados	(Cantidad de informes de fondo de caja chica elaborados / Cantidad de informes de fondo de caja chica programados) x 100
L5. Informe Financiero con los cuatro estados financieros principales, notas y auxiliares.	8	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de informes de estados financieros institucionales elaborados	(Cantidad de informes de estados financieros elaborados / Cantidad de informes de estados financieros programados) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>		Uso eficiente de recursos				
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.					
<b>Resultado:</b>	M. Cumplimiento de intervenciones de planificación estratégica y operativa institucional.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
M1. Informe de gestión de la autoevaluación del Sistema de Control Interno institucional.	8	94%	100%	Porcentaje	Mejorar el porcentaje de aplicación que realizan las unidades ejecutoras en el instrumento de autoevaluación del sistema de Control Interno Institucional.	(Cantidad de instrumentos de autoevaluación aplicados/cantidad de instrumentos de autoevaluación programados) x 100
M2. Informe de Seguimiento y Evaluación del Plan Institucionales.	8	75%	80%	Porcentaje	Porcentaje de cumplimiento de las acciones contempladas en los planes institucionales.	Promedio del porcentaje de cumplimiento de los planes institucionales
M3. Manual de procesos y procedimientos institucionales.	8	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de cumplimiento de manual de procesos y procedimientos institucionales	(Cantidad de manual de procesos y procedimientos institucionales actualizados/Cantidad de manual de procesos y procedimientos institucionales programados) x100.

M4. Informe de gestión del SEVRI.	8	≤ 12	≤ 4	Puntaje	Nivel de aceptación del riesgo residual institucional, para pasar de un nivel de riesgo moderado y alcanzar un nivel de riesgo bajo (< 4) al 2030	(Total del valor del riesgo residual de los procesos institucionales / Total de procesos institucionales evaluados)
-----------------------------------	---	------	-----	---------	---	---

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>	Uso eficiente de recursos					
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.					
<b>Resultado:</b>	N. Mejorar la disposición de vehículos detenidos mediante la entrega para la gestión de residuos.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
N1. Convenios, interinstitucionales.	3	0%	90%	Porcentaje	Porcentaje de cumplimiento de los convenios interinstitucionales aprobados, para la mejora del servicio al usuario	(Cantidad de convenios interinstitucionales verificados / Cantidad de convenios interinstitucionales aprobados) x 100
N2. Vehículos detenidos no reclamados para gestión de residuos.	8	1000	10900	Cantidad	Vehículos detenidos no reclamados entregados para gestión de residuos, con el fin de reducir la cantidad de vehículos en los patios de Cosevi y entes externos, para mejorar la custodia de los vehículos detenidos por multa fija y el servicio al usuario, conforme a lo estipulado en el Artículo 155, 155BIS y 156 de la Ley N° 9078	Cantidad de vehículos detenidos no reclamados para la gestión de residuos

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>		Uso eficiente de recursos				
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.					
<b>Resultado:</b>	O. Mejora en la percepción del servicio brindado por el Departamento de Servicios Generales.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
O1. Servicios básicos y de mantenimiento preventivo y correctivo, en las diferentes oficinas de la sede central en la Uruca y Regionales del Cosevi.	8	0%	90%	Porcentaje	Porcentaje de cumplimiento de servicios básicos y de mantenimiento preventivo y correctivo, atendidos en las diferentes oficinas de la sede central en la Uruca y Regionales del Cosevi.	(Cantidad de servicios básicos, de mantenimiento preventivo y correctivo atendidos / Cantidad de servicios básicos, de mantenimiento preventivo y correctivo programados y o solicitados) x 100
O2. Construcción de cierre perimetral en el Depósito de la Guácima.	1	0%	100%	Porcentaje	Porcentaje de infraestructura construida para el cierre perimetral en el depósito de vehículos detenidos de la Guácima	(Cantidad de metros construidos/ Cantidad de metros programados para construir) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades organizacionales y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>		Uso eficiente de recursos				
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.					
<b>Resultado:</b>	P. Aumentar el porcentaje de contratación de los bienes, servicios y/o obras.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
P1. Contrataciones de adquisición de bienes, servicios y/u obras por medio de licitaciones mayores y menores.	8	≥ 93%	100%	Porcentaje	Porcentaje de tramitación de solicitudes de contratación por medio de licitaciones mayores y menores.	(Total de solicitudes de licitaciones mayores y menores tramitadas / Total de solicitudes de licitaciones mayores y menores recibidas) x 100
P2. Contrataciones de adquisición de bienes, servicios y/u obras por medio de	8	≥ 93%	100%	Porcentaje	Porcentaje de tramitación de solicitudes de contratación por medio de	(Total de solicitudes de Licitaciones reducidas tramitadas /

licitaciones reducidas.					Licitaciones reducidas.	Total de solicitudes recibidas) x 100
----------------------------	--	--	--	--	----------------------------	--

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades internas y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>		Uso eficiente de recursos				
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	5. Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.					
<b>Resultado:</b>	Q. Atender las solicitudes de requerimientos de servicio humano realizadas al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano.					
Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
Q1. Planilla Salarial Institucional.	8	≥ 85%	≥ 90%	Porcentaje	Porcentaje de la planilla salarial pagada a funcionarios del Cosevi	(Monto de la planilla salarial pagado / Monto de planillas salarial programado) x 100
Q2. Funcionario contratado.	8	≥ 85%	≥ 90%	Porcentaje	Cumplir con las solicitudes de contratación de personal, con el fin de dotar a la institucional del personal idóneo	(Cantidad de personal contratado / Cantidad de solicitudes de contratación de personal recibidas) x 100
Q3. Requerimientos y suministros de Salud Ocupacional.	8	0%	≥ 85%	Porcentaje	Proporcionar a la institución de los requerimientos y suministros de salud ocupacional, con el fin de dotarla de los insumos requeridos	(Cantidad de requerimientos y suministros atendidos / Cantidad de requerimientos y suministros programados o solicitados) x 100

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades internas y externas, 2023

<b>Eje estratégico 3:</b>		Uso eficiente de recursos				
<b>Objetivo estratégico específico 3:</b>	Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.					
<b>Línea de acción estratégica:</b>	6. Fortalecimiento de trámites y servicios a través del sistema de mejora regulatoria con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y Ministerio de Economía Industria y Comercio (MEIC).					
<b>Resultado:</b>	R. Mejorar la satisfacción de los trámites y servicios que se brinda a las personas usuarias externas en el Departamento de Servicio al Usuario.					

Productos	Periodos programados (años)	Línea base	Meta	Indicador de producto		
				Unidad de medida	Nombre	Fórmula de cálculo
R1. Boletas de citación por multa fija y accidentes de tránsito registradas.	8	90%	95%	Porcentaje	Porcentaje de boletas de citación registradas en el Sistema Integrado de Infracciones.	$(\text{Total de boletas de citación registradas} / \text{Total de boletas de citación recibidas}) \times 100$
R2. Resolución de recursos de impugnación y prescripciones por multa impuesta.	8	81%	85%	Porcentaje	Porcentaje de resolución de recursos impugnación y solicitudes de prescripción presentados por las personas usuarias.	$(\text{Cantidad de recursos de impugnación y prescripciones resueltos} / \text{Cantidad de recursos de impugnación y prescripciones recibidos}) \times 100$
R3. Entrega de placas y vehículos detenidos.	8	100%	100%	Porcentaje	Porcentaje de solicitudes de entrega de placas y vehículos detenidos ejecutadas	$(\text{Cantidad de solicitudes de placas y vehículos detenidos concluidas} / \text{Cantidad de solicitudes de placas y vehículos detenidos recibidas}) \times 100$ Este indicador actualmente se utiliza en la meta
R4. Servicio y trámites atendidos a las personas usuarias.	8	88%	90%	Porcentaje	Porcentaje de servicios y trámites atendidos	$(\text{Número de servicios y trámites atendidos} / \text{Número de servicios y trámites recibidos}) \times 100$

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, con base en información proporcionada por las unidades internas y externas, 2023

### 7.5. Cumplimiento de indicadores de producto



Seguimiento del cumplimiento de los indicadores de producto  
Plan Estratégico Institucional 2023-2030

Número de oficio: \_\_\_\_\_  
 Fecha: \_\_\_\_\_  
 Unidad Ejecutora: \_\_\_\_\_

**I. Información marco estratégico**

Eje estratégico: \_\_\_\_\_  
 Objetivo estratégico específico: \_\_\_\_\_  
  
 Línea de acción estratégica: \_\_\_\_\_  
  
 Resultado: \_\_\_\_\_  
  
 Producto: \_\_\_\_\_

**II. Indicador de producto**

Producto final	
	<b>Indicador</b>
Nombre	
Fórmula de cálculo	
Unidad de medida	
Periodicidad	Anual
Programación 2023	
Presupuesto estimado	
Aporte al cumplimiento del PEI 2023-2030	
	<b>Cumplimiento del indicador</b>
Ejecución 2023	
Porcentaje de cumplimiento programación	
Cumplimiento de la programación	
Presupuesto ejecutado	
Porcentaje de avance presupuestal	
Considera que el avance del presupuesto se encuentra de acuerdo a lo esperado	
Justificación en caso de desvío en la programación o presupuesto esperado	
Acción de mejora	
Responsable	
Plazo de ejecución	

**Firma elaboración**  
 Nombre del enlace de la Dirección  
 Unidad Organizacional

**Firma autorización**  
 Nombre del Director  
 Unidad Organizacional

\*Se debe indicar la justificación en caso de no alcanzar el avance programado para año de evaluación o el avances del presupuesto esperado; así como, las acciones de mejora, responsables y plazo de ejecución de estas

### 7.6. Cumplimiento de indicadores de resultado



Seguimiento del cumplimiento de los indicadores de resultado  
Plan Estratégico Institucional 2023-2030

Número de oficio: \_\_\_\_\_  
 Fecha: \_\_\_\_\_  
 Unidad Organizacional o Ejecutora Externa: \_\_\_\_\_

**I. Información marco estratégico**

Eje estratégico: \_\_\_\_\_  
 Objetivo estratégico específico: \_\_\_\_\_  
  
 Línea de acción estratégica: \_\_\_\_\_  
  
 Resultado: \_\_\_\_\_

**II. Indicador de resultado**

Resultado	
Tipo de resultado	
Plazo de ejecución	
<b>Indicador</b>	
Descripción	
Fórmula de cálculo	
Unidad de medida	
Periodicidad	2 años
Umbral (2030)	
Aporte al cumplimiento del PEI 2023-2030	
<b>Cumplimiento del indicador de resultado o avance</b>	
Ejecución del resultado al 2024 (avance)	
Porcentaje de avance o cumplimiento del resultado	
Considera que el avance resultado se encuentra de acuerdo a lo esperado	
Justificación en caso de desvío respecto a lo esperado	
Acción de mejora	
Responsable	
Plazo de ejecución	

**Firma elaboración**  
 Nombre del enlace de la Dirección  
 Unidad Organizacional

**Firma autorización**  
 Nombre del Director  
 Unidad Organizacional

\*Se debe indicar la justificación en caso de selección que no se alcanzó el avance esperado al año de evaluación; así como, las acciones de mejora, responsables y plazo de ejecución de estas

## 7.7. Control de cambios



Control de cambio  
Plan Estratégico Institucional 2023-2030

Número de oficio: \_\_\_\_\_  
 Fecha: \_\_\_\_\_  
 Unidad Organizacional o Ejecutora Externa: \_\_\_\_\_

**I. Información marco estratégico**

Eje estratégico: \_\_\_\_\_  
 Objetivo estratégico específico: \_\_\_\_\_  
 Línea de acción estratégica: \_\_\_\_\_  
 Resultado: \_\_\_\_\_  
 Producto: \_\_\_\_\_

**II. Control de cambios**

**Apartado a modificar:** \_\_\_\_\_  
**Variable a modificar:**  
 Por ejemplo: Dentro del resultado, el indicador (Umbral, descripción, unidad de medida o fórmula de cálculo) y el plazo de ejecución.  
**Situación base:**  
 - Programación inicial, tal como se definió en la matriz PEI para el plan de acción  
**Propuesta del cambio:**  
 - Definir los cambios a realizar en la matriz, dada la situación inicial  
 - Que otros cambio conlleva la modificación propuesta  
 - Adjuntar el plan de acción con todos cambios propuestos (Cambios en color rojo), utilizando la última versión de la matriz  
**Justificación del cambio:**  
 - Explicación detallada del cambio propuesto, que incluya un análisis de las consecuencias que pueden presentarse en los resultados o productos modificados, para el cumplimiento de las líneas de acción, objetivos o ejes estratégicos.  
 - Indicar si el cambio solicitado afecta la valoración del resultado planteada, para asegurar que se mantiene en condiciones similares o superiores a la categoría establecida.  
 Indicar y adjuntar evidencia (Cuando aplique) \_\_\_\_\_

**Firma elaboración**  
 Nombre del enlace de la Dirección  
 Unidad Organizacional

**Firma autorización**  
 Nombre del Director  
 Unidad Organizacional

\*Se debe adjunta la matriz del plan de acción del PEI con los cambios propuestos

**7.8. Aporte por producto (Puntaje)**

Producto final	Aporte (ptos)
A1. Anuario Estadístico de Accidentes de Tránsito con víctimas.	0,5
A2. Documentos de Investigación y / o estudios	0,5
A3. Perfil de mortalidad total por accidentes de tránsito	0,5
A4. Observatorio Costarricense de seguridad vial actualizado	0,5
B1. Estudios técnicos y/o estrategias de movilidad y seguridad vial	0,5
B2. Personas usuarias, motociclistas, oficiales de tránsito municipal, institucional y ad honorem, conductores y docentes, capacitados en buenos hábitos de movilidad y seguridad vial, así como en temas de auditorías integrales en movilidad y seguridad vial, sistema de puntos y reacreditación de conductores.	0,5
B3. Actividades de promoción, prevención y educativas en movilidad y seguridad vial	0,5
B4. Empresas incorporadas en el Programa Empresas Seguras y sus etapas.	0,5
C1. Campañas de movilidad y seguridad vial producidas e implementadas en medios masivos	1
C2. Materiales gráficos y boletines informativos para medios digitales, redes sociales, noticieros e impresos producidos y publicados	1
D1. Construcción del puente peatonal RN 247	1,5
D2. Remodelación de pista interna Parque Infantil Pérez Zeledón.	1,5
E1. Demarcación horizontal, instalación de captaluces y colocación de señales verticales	0,75
E2. Señalización horizontal y vertical de pasos peatonales	0,75
E3. Sitios demarcados (horizontal y vertical) en los cantones de mayor accidentabilidad.	0,75
E4. Demarcación horizontal y colocación de separadores de carril para restringir giros no permitidos	0,75
F1. Sistemas fotovoltaicos colocados	1,5
F2. Semáforos actualizados e interconectados al Sistema Centralizado de Semáforos	1,5
G1. Reglamento cursos teóricos	0,29
G2. Pruebas teóricas de manejo aprobadas por los usuarios	0,29

G3. Pruebas prácticas de manejo aprobadas por los usuarios.	0,29
G4. Personas usuarias instruidas en temas de educación vial.	0,29
G5. Licencias de manejo extranjeras homologadas	0,29
G6. Manuales técnicos especializados,	0,29
G7. Guía de Educación Formal	0,29
H1. Controles policiales aplicados para medir el nivel de velocidad a conductores de diferentes tipos de vehículos.	0,67
H2. Controles policiales aplicados para determinar presencia de alcohol en personas conductoras de diferentes tipos de vehículo.	0,67
H3. Controles policiales aplicados al determinar el uso de implementos de seguridad (casco, elementos retroreflectivos, cinturón seguridad, sistema de retención infantil).	0,67
I1. Informes de Fiscalización de la IVE	1,5
I2. Manuales, Reglamentos y/o normas relacionadas a la IVE	1,5
J1. Proyectos de infraestructura en movilidad activa.	1,5
J2. Actividades de promoción, prevención y educativas en movilidad activa	1,5
K1. Solicitud de órdenes de servicio, peticiones e incidentes resueltos.	0,13
K2. Solución de Software desarrollada o actualizadas.	0,13
K3. Incidentes de seguridad informática resueltos	0,13
K4. Requerimientos de Servidores y Bases de Datos resueltos.	0,13
K5. Infraestructura tecnológica actualizada y en operación.	0,13
K6. Requerimientos de red de datos resueltos.	0,13
K7. Proyecto Tecnológico Finalizado.	0,13
K8. Gestión del marco de gobierno y la estrategia tecnológica institucional.	0,13
L1. Presupuesto Institucional	0,2
L2. Informe de ejecución presupuestaria y/o liquidación	0,2
L3. Informe de control de egresos institucionales	0,2
L4. Informe del Fondo de Caja Chica.	0,2

L5. Informe Financiero con los cuatro estados financieros principales, notas y auxiliares.	0,2
M1. Informe de gestión de la autoevaluación del Sistema de Control Interno institucional.	0,25
M2. Informe de Seguimiento y Evaluación del Plan Institucionales.	0,25
M3. Manual de procesos y procedimientos institucionales.	0,25
M4. Informe de gestión del SEVRI.	0,25
N1. Convenios, interinstitucionales.	0,5
N2. Vehículos detenidos no reclamados para gestión de residuos	0,5
O1. Servicios básicos y de mantenimiento preventivo y correctivo, en las diferentes oficinas de la sede central en la Uruca y Regionales del Cosevi.	0,5
O2. Construcción de cierre perimetral en el Depósito de la Guácima.	0,5
P1. Contrataciones de adquisición de bienes, servicios y/u obras por medio de licitaciones mayores y menores.	0,5
P2. Contrataciones de adquisición de bienes, servicios y/u obras por medio de licitaciones reducidas	0,5
Q1. Planilla Salarial Institucional	0,33
Q2. Funcionario contratado	0,33
Q3. Requerimientos y suministros de Salud Ocupacional	0,33
R1. Boletas de citación por multa fija y accidentes de tránsito registradas.	0,75
R2. Resolución de recursos de impugnación y prescripciones por multa impuesta.	0,75
R3. Entrega de placas y vehículos detenidos.	0,75
R4. Servicio y trámites atendidos a las personas usuarias	0,75
<b>Puntaje total</b>	<b>35</b>

## 7.9. Distribución del aporte del cumplimiento del PEI por línea de acción estratégica, objetivo estratégico específico y eje estratégico

<p>Eje Estratégico 1: Especialización e innovación (20,5 ptos)</p>	<p><b>Objetivo estratégico específico 1 (20,5 ptos):</b> Desarrollar acciones innovadoras que potencien la mejora en el sistema vial costarricense, mediante el uso de talento humano multidisciplinario y especializado, con el fin de desarrollar medidas de eficacia comprobada en seguridad vial y movilidad activa.</p>	<p><b>Línea de acción estratégica 1 (3,0 ptos):</b> Desarrollo de programas, proyectos o acciones de investigación en materia de seguridad vial y movilidad activa con evidencia comprobada.</p> <p><b>Línea de acción estratégica 2 (17,5 ptos):</b> Implementación de acciones preventivas que garanticen una protección efectiva del usuario del sistema vial.</p>
<p>Eje Estratégico 2: Promoción de política pública (4,5 ptos)</p>	<p><b>Objetivo estratégico específico 2 (4,5 ptos):</b> Promover el desarrollo de política pública en seguridad vial y movilidad activa, mediante la generación de lineamientos y acciones propias en esta materia, en pos del favorecimiento de una cultura de seguridad vial</p>	<p><b>Línea de acción estratégica 3 (1,5 ptos):</b> Revisión y modernización de la normativa que rige la seguridad vial y movilidad activa.</p> <p><b>Línea de acción estratégica 4 (3,0 ptos):</b> Promover, ejecutar y regular programas, proyectos o acciones de movilidad segura, saludable y sostenible, que contribuya a reducir los accidentes de tránsito y la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores</p>
<p>Eje Estratégico 3: Uso eficiente de recursos (10,0 ptos)</p>	<p><b>Objetivo estratégico específico 3 (10,0 ptos):</b> Generar trámites, servicios y acciones de forma eficiente y eficaz, a través de la mejora regulatoria y de servicios; así como, el establecimiento de las prioridades en la asignación de los recursos institucionales, con el fin de generar valor público a la sociedad civil.</p>	<p><b>Línea de acción estratégica 5 (7,0 ptos):</b> Desarrollo de una eficiente gestión administrativa, tecnológica, humana y financiera.</p> <p><b>Línea de acción estratégica 6 (3,0 ptos):</b> Fortalecimiento de trámites y servicios a través del sistema de mejora regulatoria con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y Ministerio de Economía Industria y Comercio (MEIC).</p>