

Programa Reducción de la tasa de variación de la cantidad de accidentes fatales de motocicletas fallecidos en sitio en las vías públicas del país

1- Introducción

1.1- Origen del estudio

El estudio corresponde a un trabajo especial para los años 2019 y 2020.

1.2- Objetivo del estudio

Determinar la confiabilidad de los controles y consecuentemente de la información que se genera, así como verificar el cumplimiento de la normativa vigente y de los objetivos del programa.

1.3- Alcance del estudio

El estudio está orientado a revisar el “Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas-Costa Rica durante el periodo 2015-2020” (en adelante Plan de Motos).

La auditoría se realizó de conformidad con los criterios establecidos en las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público (NGASP) y Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público (R-DC-119-2009), dictadas por la Contraloría General de la República, así como en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 (en adelante Ley N° 9078), Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331 (en adelante Ley N° 7331) y la Ley General de Control Interno N° 8292 (en adelante Ley N° 8292).

1.4- Conferencia final

La conferencia final se llevó a cabo el 29 de enero de 2020 y con el consentimiento de los asistentes, consta en un archivo digital.

En la misma se hicieron observaciones por parte del Sr. EHA y del Sr. RRV que no varían los resultados de este estudio, dichas observaciones se describen en el Anexo N° 1.

A la conferencia final asistieron todos los funcionarios que fueron invitados.

1.5- Disposiciones de la Ley N° 8292

☐ **Sobre la implantación de recomendaciones**

“Artículo 36. —Informes dirigidos a los titulares subordinados. Cuando los informes de auditoría contengan recomendaciones dirigidas a los titulares subordinados, se procederá de la siguiente manera:

a) *El titular subordinado, en un plazo improrrogable de diez días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, ordenará la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de ellas, en el transcurso de dicho plazo elevará el informe de auditoría al jerarca, con copia a la auditoría interna, expondrá por escrito las razones por las cuales objeta las recomendaciones del informe y propondrá soluciones alternas para los hallazgos detectados.*

b) *Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.*

c) *El acto en firme será dado a conocer a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente, para el trámite que proceda.*

Artículo 37. —Informes dirigidos al jerarca.

Cuando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.

Artículo 38. —Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República.

Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

La Contraloría General de la República dirimirá el conflicto en última instancia, a solicitud del jerarca, de la auditoría interna o de ambos, en un plazo de treinta días hábiles, una vez completado el expediente que se formará al efecto. El hecho de no ejecutar injustificadamente lo resuelto en firme por el órgano contralor, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N° 7428, de 7 de setiembre de 1994.”

☐ **Sobre responsabilidad**

“Artículo 39. —Causales de responsabilidad administrativa.

El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Asimismo, cabrá responsabilidad administrativa contra el jerarca que injustificadamente no asigne los recursos a la auditoría interna en los términos del artículo 27 de esta Ley.

Igualmente, cabrá responsabilidad administrativa contra los funcionarios públicos que injustificadamente incumplan los deberes y las funciones que en materia de control interno les asigne el jerarca o el titular subordinado, incluso las acciones para instaurar las recomendaciones emitidas por la auditoría interna, sin perjuicio de las responsabilidades que les puedan ser imputadas civil y penalmente.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos también incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, por obstaculizar o retrasar el cumplimiento de las potestades del auditor, el subauditor y los demás funcionarios de la auditoría interna, establecidas en esta Ley.

Cuando se trate de actos u omisiones de órganos colegiados, la responsabilidad será atribuida a todos sus integrantes, salvo que conste, de manera expresa, el voto negativo.”

2. - Resultados

2.1 Aprobación de “Plan Nacional de Seguridad Vial para motociclistas – Costa Rica 2015-2020”, presentado a la Junta Directiva

El documento denominado “PNSVMOTO – CR: 2015-2020 Plan Nacional de Seguridad Vial para motociclistas – Costa Rica 2015-2020” fue realizado por el Sr. RRV y el Sr. BPS, presentado por dichos funcionarios el 15-06-2015 en Sesión Ordinaria 2807-2015 y aprobado mediante Acuerdo de Junta Directiva N° JD-2015-0303 el 23-06-2015; sin embargo, en dicha presentación no se contempló meta y presupuesto que le de contenido a dicho Plan y por sí solo, no es un proyecto al que se le pueda evaluar el grado de avance en el tiempo y cumplimiento y si se alcanzó el objetivo propuesto.

El objetivo general de este Plan es el siguiente:

“Desarrollar un proceso participativo y multisectorial para la formulación e implementación de un Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas durante el período 2015 – 2020 (PNSVMotoCR) con la finalidad de contribuir a detener la tendencia incremental de la tasa de mortalidad por 100 mil habitantes, asociada a accidentes de tránsito, así como promover una movilidad segura de los motociclistas en interacción con otros tipos de vehículos.”

La Ley General de Control Interno N° 8292 establece:

CAPÍTULO II

El sistema de control interno

Artículo 7º—... Los entes y órganos sujetos a esta Ley dispondrán de sistemas de control interno, los cuales deberán ser aplicables, completos, razonables, integrados y congruentes con sus competencias y atribuciones institucionales. Además, deberán proporcionar seguridad en el cumplimiento de esas atribuciones y competencias...

Artículo 10.—Responsabilidad por el sistema de control interno. Serán responsabilidad del jerarca y del titular subordinado establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional. Asimismo, será responsabilidad de la administración activa realizar las acciones necesarias para garantizar su efectivo funcionamiento.

CAPÍTULO III

Deberes del jerarca y los titulares subordinados

Artículo 12.—Deberes del jerarca y de los titulares subordinados en el sistema de control interno. En materia de control interno, al jerarca y los titulares subordinados les corresponderá cumplir, entre otros, los siguientes deberes:

d) Asegurarse de que los sistemas de control interno cumplan al menos con las características definidas en el artículo 7 de esta Ley.

Artículo 14.—Valoración del riesgo. En relación con la valoración del riesgo, serán deberes del jerarca y los titulares subordinados, entre otros, los siguientes:

- a) Identificar y analizar los riesgos relevantes asociados al logro de los objetivos y las metas institucionales, definidos tanto en los planes anuales operativos como en los planes de mediano y de largo plazos.*
- b) Analizar el efecto posible de los riesgos identificados, su importancia y la probabilidad de que ocurran, y decidir las acciones que se tomarán para administrarlos.*

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, mencionan lo siguiente:

“4.5 Garantía de eficiencia y eficacia de las operaciones

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer actividades de control que orienten la ejecución eficiente y eficaz de la gestión institucional. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas, así como los requisitos indicados en la norma 4.2.

La inobservancia y falta de comunicación de la Administración a la Junta Directiva, de elementos esenciales para medir el avance y cumplimiento del plan, provoca ineffectividad e inseguridad en el cumplimiento del objetivo deseado.

2.2 El Plan de Motos no se implementó con el Plan Operativo Institucional

Se efectuó una revisión del Plan Operativo Institucional del Consejo de Seguridad Vial (en adelante POI) de los años 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 y se determinó que el Plan de Motos de la Dirección de Proyectos no fue implementado en el POI.

Mediante correo electrónico del Sr. BPS, de la Dirección de Proyectos, el 26-11-2019 indicó lo siguiente:

“De forma paralela, he explicado en varias oportunidades que al carecer el PNSVMoto de una meta específica dentro del POI institucional, el mismo no es sometido a evaluaciones. Se espera que la inclusión de una meta específica para el PNSVMoto en el Plan Presupuesto de la Dirección de Proyectos para el 2020, permita ejercer evaluaciones formales según los requerimientos de Planificación y cumplimiento de objetivos de acuerdo a lo aprobado.”

Mediante correo electrónico del 09-12-2019, el Sr. BPS señaló lo siguiente:

“Como les indicara en la entrevista con ustedes, dado que el Plan de Motos no tiene una meta específica dentro del POI, todas las acciones se desarrollaron desde las otras metas y actividades de la Dirección de Proyectos.”

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, mencionan lo siguiente:

“4.5.2 Gestión de proyectos

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, vigilar el cumplimiento y perfeccionar las actividades de control necesarias para garantizar razonablemente la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda, incluyendo los proyectos de obra pública relativos a construcciones nuevas o al mejoramiento, adición, rehabilitación o reconstrucción de las ya existentes.”

La falta de organización de la Administración, al no incorporar este Plan de Motos en el Plan Operativo Institucional, generó un incumplimiento de la normativa vigente y limita el poder determinar el grado de avance e impacto del Plan de Motos a nivel nacional.

2.3 Plan de Motos sin Meta ni Presupuesto “No incluido en el POI”

Se realizó una revisión de las evaluaciones realizadas por la Unidad de Planificación, de los POIs correspondientes a los años 2015, 2016, 2017, 2018 y I semestre 2019. Y se determinó que este Plan de Motos no cuenta con meta ni presupuesto, que le dé contenido.

De acuerdo con informes de evaluación de los POI, solo se hace mención a dicho Plan en actividades descritas en las siguientes metas de los POI 2015, 2016, 2017 y 2018, correspondientes a otros proyectos:

En el POI para el año 2015:

- ✓ Meta 1.15.1 Formulación e implementación de una estrategia de comunicación, enfocada a motociclistas y usuarios vulnerables, se menciona lo siguiente:

“Como parte del proceso de acompañamiento a la campaña de motos, se consideró importante realizar la presentación del Plan de Motos...”

- ✓ Meta 1.15.2 Desarrollo y aplicación de 3 acciones dirigidas a la movilidad y seguridad vial, elaboración y validación de un instrumento para la aplicación del diagnóstico cantonal 50%, propuesta de creación de circuito cerrado para la aplicación de motociclistas en Pérez Zeledón un 20% y atención de las demandas de gestión de otras municipalidades del país en materia de seguridad vial un 30%, que cita lo siguiente:

“En las Municipalidades de Corredores, Pérez Zeledón, San Carlos, Puntarenas y Pococí, se realizó la presentación del Plan Nacional de Motos 2015-2020...”

En el POI para el año 2016:

- ✓ Meta 1.15.1 Implementación de una estrategia de seguridad vial denominada "Corazones amarillos: Un esfuerzo para salvar vidas", también vincula:

“Línea estratégica 14 denominada Elaborar una Planificación y ejecución continua de campañas para la movilidad segura de motociclistas del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020”

Para esta meta se dieron charlas, se hicieron talleres para incorporar aspectos señalados en el Plan de Motos y en un programa radial en San Carlos se abordó la problemática del Cantón con relación a los accidentes de motociclistas como parte de este Plan.

- ✓ Meta 1.15.2 Desarrollo y aplicación de 4 acciones dirigidas a la movilidad segura como parte del programa de asistencia municipal en seguridad vial:

“Esta meta tiene correspondencia con... la línea estratégica N° 4; Diseño, reglamentación y autorización de circuitos cerrados de práctica para motociclismo en Municipalidades y vinculación de las ADI del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

Se realizaron algunas actividades en diferentes Municipalidades como la de Pérez Zeledón, Corredores, San Carlos, Aserrí y Upala, para presentar el Plan de Motos.

Además, se menciona lo siguiente:

“A la meta se le asignó la suma de ¢7.981.000.00 y mediante movimientos presupuestarios se aumentó la suma de ¢1.370.000.00, para fortalecer la subpartida de gastos de viaje dentro del país, para desarrollar las fases del Plan de Motos con las Municipalidades...”

Esto demuestra que se ha incurrido en gastos para tratar de cumplir con un Plan al que no se le ha asignado presupuesto para su ejecución desde el 2015.

- ✓ Meta 1.15.3 Desarrollo y aplicación de 3 acciones dirigidas a la movilidad segura como parte del programa de Centros educativos seguros.

“tiene correspondencia con las líneas estratégicas...N°1; Integrar los contenidos de viaje seguro en motocicleta y la N°2; Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial en motociclismo a nivel de colegios del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

- ✓ Meta 1.15.4 Desarrollo y aplicación de 3 acciones dirigidas a la movilidad segura como parte del programa de Empresas seguras:

“tiene correspondencia con... líneas estratégica N°9; Definir acuerdos entre empresa / trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad con especificaciones técnicas del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

En el POI para el año 2017:

- ✓ Meta 1.14.1 Implementación en un 92% de acciones contempladas en la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones amarillos: Un esfuerzo para salvar vidas". Campañas de seguridad vial 52%, 3 actividades (BTL) de promoción 30%, (Below the line, estrategias de promoción de seguridad vial a grupos específicos en forma directa) y Boletines y publicaciones informativas a nivel nacional y regional y en cantones de riesgo 10%.

“Esta meta tiene correspondencia con... la Línea estratégica N°14; Elaborar una Planificación y ejecución continua de campañas para la movilidad segura del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

- ✓ Meta 1.15.1 Aplicación del 100% del Programa de Asistencia Municipal, mediante el desarrollo e implementación de 6 acciones dirigidas a la movilidad segura y promoción de hábitos de comportamiento seguros de seguridad vial en los cantones de riesgo y cualquier otro cantón que solicite su intervención a nivel nacional en el 2017.

“Esta meta tiene correspondencia con... la línea estratégica N° 4; Diseño, reglamentación y autorización de circuitos cerrados de práctica para motociclismo en Municipalidades y vinculación de las Asociaciones Desarrollo Integrales del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

- ✓ Meta 1.16.1 Aplicación del 100% del Programa de Centros Educativos Seguros, mediante el desarrollo de 4 acciones dirigidas a la movilidad segura a los centros educativos a saber: Movilidad y Seguridad Vial de escolares 60%, Programa centros educativos seguros 20%, Capacitación a docentes de primaria y secundaria 10%, impresión de nuevo material educativo con los contenidos de viaje seguro en motocicletas, según línea estratégica n° 1 del Plan de Motos un 10%.

“Esta meta tiene correspondencia con... líneas estratégicas N° 1; Integrar los contenidos de viaje seguro en motocicleta y la N° 2; Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial en motociclismo a nivel de colegios del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

- ✓ Meta 1.17.1 Aplicación del 100% del Programa de Empresas Seguras versión 2.0 (nueva metodología del programa), mediante la implementación de 3 acciones dirigidas a la movilidad segura de la flota vehicular a saber; Empresas seguras según nueva metodología PES 2.0 un 55%, Promoción de la seguridad vial empresarial según nueva metodología 2.0 un 35% y Acuerdo empresa / trabajador en correspondencia con la línea estratégica N° 9, Plan de Motos 2015-2020 un 10%.

“la meta tiene correspondencia con...líneas estratégicas N° 9; Definir acuerdo entre empresa / trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad con especificaciones técnicas del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

En el POI para el año 2018:

- ✓ Meta 1.14.1 Implementación en un 73% de acciones contempladas en la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones amarillos: Un esfuerzo para salvar vidas", mediante 1 pautas y 2 re pautas de campañas; así como 1 evaluación de campañas (43%),

12 actividades de promoción de seguridad vial a grupos específicos en forma directa (BTL) sobre cada campaña (30%).

“Esta meta tiene correspondencia con... la línea estratégica N° 14; Elaborar una Planificación y ejecución continua de campañas para una movilidad segura de motociclistas del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

- ✓ Meta 1.15.1 Aplicación del 100% del Programa de Asistencia Municipal, mediante el desarrollo e implementación de cinco acciones dirigidas a la movilidad segura y promoción de hábitos de comportamiento seguros de seguridad vial en los cantones de riesgo y cualquier otro cantón que solicite su intervención a nivel nacional en el 2018.

“Esta meta tuvo correspondencia con...la línea estratégica N°4; Diseño, reglamentación y autorización de circuitos cerrados de práctica para motociclismo en Municipalidades y vinculación de las Asociaciones Desarrollo Integrales del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

- ✓ Meta 1.16.1 Aplicación del 100% del Programa de Centros Educativos Seguros, mediante el desarrollo de 3 acciones dirigidas a la movilidad segura a los centros educativos.

“Esta meta tiene correspondencia con... las líneas estratégicas N° 1; Integrar los contenidos de viaje seguro en motocicleta y la N° 2; Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial en motociclismo a nivel de colegios al Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

- ✓ Meta 1.17.1 Aplicación del 100% del Programa de Empresas Seguras versión 2.0, mediante la implementación de tres acciones dirigidas a la movilidad segura de la flotilla vehicular.

“la meta tuvo correspondencia con las líneas estratégicas N° 9; Definir acuerdo entre empresa / trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad con especificaciones técnicas del Plan Nacional para Motociclistas 2015-2020.”

Mediante correo electrónico del 09-12-2019, el Sr. BPS señaló lo siguiente:

“Como les indicara en la entrevista con ustedes, dado que el Plan de Motos no tiene una meta específica dentro del POI, todas las acciones se desarrollaron desde las otras metas y actividades de la Dirección de Proyectos.

Así, por ejemplo, el caso de formación y todo lo referente al sistema educativo, estuvo dentro del Programa de Centros Educativos Seguros; otras actividades formaron parte del Programa de Asistencia Municipal o de Empresas Seguras. Todo lo que ha sido campañas y comunicación, ha estado asumido por el Área de Comunicación y su Plan de medios.”

De acuerdo a lo anterior, el Plan de Motos a pesar de que está vinculado con el Plan Estratégico de Seguridad Vial del Decenio 2011-2020, y sobre todo a algunos pilares de éste

último Plan (según se puede observar en las Líneas estratégicas), únicamente está inmerso dentro de las actividades y metas que se establecieron para cumplir con el Plan Nacional de Desarrollo y por esa razón no cuenta con metas presupuestaria que garanticen su ejecución y cumplimiento.

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, mencionan lo siguiente:

“4.5 Garantía de eficiencia y eficacia de las operaciones

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer actividades de control que orienten la ejecución eficiente y eficaz de la gestión institucional. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas, así como los requisitos indicados en la norma 4.2.

4.5.2 Gestión de proyectos

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, vigilar el cumplimiento y perfeccionar las actividades de control necesarias para garantizar razonablemente la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda, incluyendo los proyectos de obra pública relativos a construcciones nuevas o al mejoramiento, adición, rehabilitación o reconstrucción de las ya existentes.

4.6 Cumplimiento del ordenamiento jurídico y técnico

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer las actividades de control que permitan obtener una seguridad razonable de que la actuación de la institución es conforme con las disposiciones jurídicas y técnicas vigentes. Las actividades de control respectivas deben actuar como motivadoras del cumplimiento, prevenir la ocurrencia de eventuales desviaciones, y en caso de que éstas ocurran, emprender las medidas correspondientes. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas, así como los requisitos indicados en la norma 4.2.”

Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N° 8131, cita lo siguiente:

“ARTÍCULO 4.- Sujeción al Plan Nacional de Desarrollo

Todo presupuesto público deberá responder a los planes operativos institucionales anuales, de mediano y largo plazo, adoptados por los jerarcas respectivos, así como a los principios presupuestarios generalmente aceptados; además, deberá contener el financiamiento asegurado para el año fiscal correspondiente, conforme a los criterios definidos en la presente Ley. El Plan Nacional de Desarrollo constituirá el marco global que orientará los planes operativos institucionales, según el nivel de autonomía que corresponda de conformidad con las disposiciones legales y constitucionales pertinentes.”

Las Normas Técnicas sobre Presupuesto Público N-1-2012-DC-DFOE, citan lo siguiente:

"4.1.3 Elementos a considerar en la fase de formulación.

En la formulación presupuestaria se deberán considerar, al menos, los siguientes elementos:

(...)

c) El análisis del entorno, dentro del cual debe considerarse el programa macroeconómico emitido por la instancia competente y en los casos que corresponda y de acuerdo con el ordenamiento jurídico aplicable, se deben atender los compromisos asumidos por la institución en el Plan Nacional de Desarrollo, así como en los planes sectoriales y regionales que estén referidos al año del presupuesto que se formula..."

Y como fue indicado por el Sr. BPS, este Plan de Motos no cuenta con una meta específica por lo que no hay evaluaciones formales. Por ende, no hay un informe de lo ejecutado y cumplido del plan para determinar si este documento ha causado algún impacto significativo en la reducción de los accidentes de motociclistas.

Han pasado 4 años desde la aprobación de este Plan de Motos y no cuenta con contenido presupuestario para la ejecución de sus acciones.

La falta de planificación y de incorporación de una meta debidamente presupuestada dentro del POI, para el desarrollo del Plan de Motos, genera un control inadecuado de las actividades a desarrollar; así como ineffectividad en la determinación tanto del avance y cumplimiento del Plan; como de los recursos humanos, materiales y financieros utilizados.

2.4 Ausencia de supervisión y seguimiento del plan

El Plan de Motos establece que debe existir una Comisión Técnica de Seguimiento (en adelante Comisión), y una Mesa Unitaria en Seguridad Vial (en adelante Mesa de Control) que garantice el cumplimiento y seguimiento de este Plan de Motos, sin embargo, a pesar que han pasado 4 años aún no se han establecido estas unidades de control.

Al respecto el Director de Proyectos y el responsable de llevar la coordinación y seguimiento del Plan de Motos, manifestaron que la conformación de dicha Comisión y Mesa de Control, como estructura de seguimiento y control del Plan de Motos, fue una idea inicial, pero no se logró conformar ya que algunos actores involucrados sobre todo institucionales requirieron una autorización superior.

El Plan de Motos establece:

“Objetivos específicos

- ▣ *Crear una estructura organizativa para la implementación y monitoreo de las acciones desarrolladas mediante el Plan Nacional de Motociclistas.*

VI cuadro de evaluación de las 123 medidas PNSVMoto-CR2015 - 2020

6.4 Proceso de supervisión y seguimiento

Uno de los principales agregados que tiene este proceso, es la posibilidad de conformar una estructura de supervisión y seguimiento del proceso, que de manera permanente certifique los avances del PNSVMoto, identifique las limitaciones que el proceso pueda generar y ayude a definir las rectificaciones necesarias.

La estructura de seguimiento y control se conforma en dos líneas:

1. Comisión Técnica de Seguimiento

1.1 Conformada por un representante y un suplente de las siguientes instituciones: COSEVI, INS, Policía de Tránsito, Educación Vial y Lanamme.

...

1.3 Esta Comisión será dirigida por los representantes del COSEVI, nombrados por la Dirección Ejecutiva.

...

1.5 Su función será documentar y discutir los avances en cada una de las Líneas de Acción del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas 2001-2020.

1.6 Deberán coordinar con todos los actores relacionados con la puesta en funcionamiento de cada una de las líneas de Acción y sus respectivas medidas.

1.7 Cada representante deberá coordinar y sistematizar todos los avances en planes, programas y acciones para motociclistas que se impulsen desde su institución y reportarlas de manera escrita en cada reunión al resto de integrantes de la Comisión.

1.8 De cada reunión se deberá generar una minuta que comunique los avances, limitaciones y ajustes al Plan Nacional.

1.9 Esta comisión deberá generar las recomendaciones y acciones para las otras instituciones o actores, en el cumplimiento de las líneas de Acción del Plan Nacional.

1.10 Las decisiones de la comisión serán consensuadas y vinculantes al PNSVMoto.

2. Mesa unitaria en Seguridad Vial para motociclistas

2.1 Conformada por representantes del Sector de motociclistas, Sector de importadores de motocicletas; Sector Salud; Sector Seguros; Sector Infraestructura; COSEVI y Policía de Tránsito.

2.2 Este grupo deberá integrarse por tres representantes del sector del motociclismo (de colectivos diferentes) escogidos por ellos mismos, y uno por cada institución, a su vez, de los suplentes requeridos que sustituyan las ausencias justificadas.

2.3 Se reunirán cada dos meses, en la primera semana del tercer mes en las instalaciones de la Dirección de Proyectos del COSEVI.

2.4 Evaluaran el avance del Plan, las limitaciones que surjan en el proceso y las medidas de rectificación que podrían ser necesarias para mantener la viabilidad del Plan y la concreción de la mayoría de medidas al corto, mediano y largo plazo.

2.5 El representante y suplente del Cosevi y Policía de Tránsito serán los mismos que los de la Comisión, y servirán de enlace entre ambos grupos de trabajo.

2.6 De toda reunión se deberá hacer una minuta que resumirá los temas abordados y las decisiones aprobadas para dar continuidad y viabilidad al Plan Nacional. Estas minutas se deberán remitir a la Comisión.

En conjunto, estas dos estructuras serán las encargadas de garantizar la continuidad del Plan y de consolidar las bases para una segunda etapa que tendría sus inicios en un PNSVMoto-CR-20202025.”

La Ley General de Control Interno N° 8292 establece:

CAPÍTULO II

El sistema de control interno

Artículo 7º—... Los entes y órganos sujetos a esta Ley dispondrán de sistemas de control interno, los cuales deberán ser aplicables, completos, razonables, integrados y congruentes con sus competencias y atribuciones institucionales. Además, deberán proporcionar seguridad en el cumplimiento de esas atribuciones y competencias...

Artículo 8º—Concepto de sistema de control interno. Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:

c) Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.

La inadvertencia y falta de conocimiento de requerimientos y limitaciones de otras instituciones, genero el incumplimiento de disposiciones importantes para el seguimiento y cumplimiento de dicho Plan.

2.5 Coordinación con direcciones del MOPT

Se determinó que la Dirección General de Educación Vial (en adelante DGEV), la Dirección General de la Policía de Tránsito (en adelante DGPT) y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (en adelante DGIT) no tienen conocimiento, ni coordinación, del Plan de Motos, así como de las Líneas Estratégicas y medidas a desarrollar.

Lo anterior fue confirmado con el Sr. AVB, funcionario de la DGEV de enlace con Dirección de Proyectos del Cosevi, el Sub director de la DGPT, el Jefe de Operaciones Policiales de la DGPT y el Director General de DGIT, quienes manifestaron desconocer el Plan de Motos.

Este Plan de Motos abarca al Cosevi y a otras instituciones externas con las que tendrían que relacionarse para poder cumplir con las Líneas estratégicas y las medidas correspondientes, por ejemplo, Instituciones como el Ministerio de Educación, Ministerio

de Trabajo, Dirección General de Educación Vial, Dirección General de Ingeniería de Tránsito, Dirección General de Policía de Tránsito, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Instituto Nacional de Seguros, Municipalidades, entre otras.

De acuerdo con Sr. AVB de la DGEV, con respecto al tema de formación de conductores, a partir del 2018 todo el curso de movilidad y seguridad vial, tenía que ir orientado a las políticas y reglas Ministerio de Educación Pública (en adelante MEP) y siempre han incorporado aspectos de seguridad vial; incluyendo la temática de motocicletas.

En cuanto al Plan de Motos el Sub-director y el Jefe de Operaciones Policiales de la DGPT, manifestaron que este es del Cosevi y que la DGPT se ha abocado a cumplir con el Plan Cuatrienal 2017-2020 “Programa Reducción de la tasa de variación de la cantidad de accidentes fatales de motocicletas fallecidos en sitio en las vías públicas del país” y podría ser que algunos controles coincidan con dicho plan del Cosevi.

De acuerdo con el Director de Proyectos del Cosevi la Unidad de Planificación del Cosevi le da seguimiento a este programa de la DGPT y genera informes trimestrales de avance del mismo, lo cual viene a ser un componente que ayuda al cumplimiento de objetivos establecidos en el Plan de Motos en cuanto a control policial de motos.

Por otra parte, el Director de la DGIT señaló que no se ha buscado ningún proyecto de infraestructura en disminución de accidentes de motociclistas; sino en pro de la seguridad vial en general.

La Ley General de Control Interno N° 8292 establece:

“CAPÍTULO II

El sistema de control interno

Artículo 7º—... Los entes y órganos sujetos a esta Ley dispondrán de sistemas de control interno, los cuales deberán ser aplicables, completos, razonables, integrados y congruentes con sus competencias y atribuciones institucionales...

Artículo 11.—... El jerarca y los titulares subordinados tendrán la responsabilidad de analizar las implicaciones en el sistema de control interno, cuando se lleve a cabo una desconcentración de competencias, o bien la contratación de servicios de apoyo con...”

CAPÍTULO III

Artículo 16.—Sistemas de información. Deberá contarse con sistemas de información que permitan a la administración activa tener una gestión documental institucional, entendiendo esta como el conjunto de actividades realizadas con el fin de controlar, almacenar y, posteriormente, recuperar de modo adecuado la información producida o recibida en la organización, en el desarrollo de sus actividades, con el fin de prevenir cualquier desvío en los objetivos trazados...

En cuanto a la información y comunicación, serán deberes del jerarca y de los titulares subordinados, como responsables del buen funcionamiento del sistema de información, entre otros, los siguientes:

a) *Contar con procesos que permitan identificar y registrar información confiable, relevante, pertinente y oportuna; asimismo, que la información sea comunicada a la administración activa que la necesite, en la forma y dentro del plazo requerido para el cumplimiento adecuado de sus responsabilidades, incluidas las de control interno.*

b) *Armonizar los sistemas de información con los objetivos institucionales y verificar que sean adecuados para el cuidado y manejo eficiente de los recursos públicos.”*

...

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, mencionan lo siguiente:

“Capítulo V: Normas sobre Sistemas de Información

5.7 Calidad de la comunicación El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias deben establecer los procesos necesarios para asegurar razonablemente que la comunicación de la información se da a las instancias pertinentes y en el tiempo propicio, de acuerdo con las necesidades de los usuarios, según los asuntos que se encuentran y son necesarios en su esfera de acción. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y mejoramiento continuo.

5.7.1 Canales y medios de comunicación Deben establecerse y funcionar adecuados canales y medios de comunicación, que permitan trasladar la información de manera transparente, ágil, segura, correcta y oportuna, a los destinatarios idóneos dentro y fuera de la institución.

5.7.2 Destinatarios La información debe comunicarse a las instancias competentes dentro y fuera de la institución, para actuar con base en ella en el logro de los objetivos institucionales.”

La falta de comunicación entre la Dirección de Proyectos del Cosevi con las direcciones del MOPT; generó ineffectividad en la puesta en funcionamiento y cumplimiento de las líneas de Acción del Plan de Motos y sus respectivas medidas.

2.6 Incumplimiento de plazos establecidos y grado de cumplimiento en la ejecución de las medidas del Plan Nacional de Motos

En forma general, de acuerdo con los señores RRV y BPS, el Plan de Motos consta de 9 ejes temáticos, los cuales están incluidos en el Plan Estratégico Nacional del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020; y está conformado por 14 Líneas estratégicas las cuales contemplan 124 medidas a implementar para atacar los problemas que se estaban dando con los Motociclistas (Véase descripción de las medidas en el Anexo N° 2). Estas líneas estratégicas se debían ir desarrollando en el corto, mediano y largo plazo.

De acuerdo con la revisión efectuada a este documento, se encontraron 2 aspectos que reflejan un incumplimiento tanto en el grado de cumplimiento como en los plazos definidos de las medidas de este plan, las cuales se detallan a continuación:

- A.** A pesar que en POI no se contemplaba el Plan de Motos, en la Evaluación del POI del Primer Semestre del 2018, se verificó que 54 medidas que debían estar finalizadas,

16 en el corto plazo y 38 en el mediano plazo, **presentan un grado de avance de cumplimiento del 0%.**

Cuadro N° 1				
Líneas estratégicas en las cuales las medidas no se han llevado acabo Del 2015 al 2019.				
Años	2015-2016		2017-2019	
Líneas de Acción	Medidas	#	Medidas	#
1. Integrar los contenidos del viaje seguro en motocicleta en los programas de educación vial a nivel de centros educativos.	1, 99, 101	3	33.35.38, 100	4
2. Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial y motociclismo a nivel de colegios. 10°, 11°, 12° (15-18 años).	1, 99, 101		33.35.38, 100	
3. Mejorar el control y supervisión de las pruebas prácticas de manejo de motociclismo, autorización de instructores.	1, 99, 101		33.35.38, 100	
4. Diseño, reglamentación y autorización de circuitos cerrados de práctica para motociclismo en Municipalidades vinculación de la Asociación de Desarrollo integral. Certificar cursos prácticos en conducción para motociclistas (evaluar la participación de Motoclub y grupos organizados).	1, 99, 101		33.35.38, 100	
5. Formación y autorización para conducir motocicletas.	1, 99, 101		33.35.38, 100	
6. Aplicación de la normativa de tránsito en carretera, enfocado en factores de riesgo, rutas, cantones y tramos de v concentración de accidentes.	9,103,104	3	47,48,50, 105	4
7A. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito, Reglamento y normas para el funcionamiento efectivo de la ley de tránsito) Infracción).	9,103,104		47,48,50, 105	

7B. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito, Reglamentos y normas para el funcionamiento efectivo de la ley de tránsito (usuarios).	12.13	2	57,60,61, 62,107.108	6
7C Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito, Reglamentos y normas para el funcionamiento efectivo de la ley de tránsito (vehículos).	15	1	63,66,67, 109	4
8. Evaluar la necesidad de nueva infraestructura o mejoras en la existente, para la disminución de accidentes, incluyendo mejor señalización y demarcación.	18,19,20, 21	4	68,69,70, 71,72,73, 112	7
9. Definir acuerdos entre empresa-trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad como el chaleco retro reflectivo, casco, capas, retro reflectivas, botas, guantes, etc., que cumplan con las especificaciones técnicas.			78	1
10. Elaborar un protocolo de intervención a motociclista siniestrado que asegure la trazabilidad de la víctima desde los servicios de emergencias (pre hospitalaria) a la atención hospitalaria considerando el lugar del siniestro, los tiempos de llegada de la asistencia sanitaria, el traslado por el servicio de emergencia, la hospitalización, la comunicación a la familia y la orientación en la asistencia legal.	22	1	81,82,86, 87,119	5
11. Promover la atención hospitalaria de emergencias por accidentes de tránsito las 24 horas del día en los principales centros médicos en las regiones rurales.	22		81,82,86, 87,119	
12. Promover una cobertura de seguros ante accidentes de tránsito que sea optima, sostenible e integral para motociclistas. Con énfasis en la prevención a partir de las experiencias y vivencias documentadas.	22		81,82,86, 87,119	
13. Facilitar los datos sobre accidentes de tránsito, costos, parque automotor, conductores, dedicación, movilidad, etc., a todos los agentes implicados en la seguridad vial de los motociclistas.	23	1	89	1

14. Elaborar una planificación y ejecución continua de campañas (en todos los medios y nuevas tecnologías) para una movilidad segura de los motociclistas; involucrando víctimas, policía, grupos organizados y usuarios motociclistas como imagen y estrategia de campaña y sensibilización /concientización.	28	1	55,91,92, 94,122,123	6
Total 54 medidas				38
				16

Fuente: Dirección de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial

Adicionalmente a nuestra revisión, según la Dirección de Proyectos para el periodo 2018, 110 medidas estaban pendientes, 50 de ellas con una evaluación entre el 0% y el 80% de avance y 60 medidas sin ningún grado de avance, cuya ejecución debería realizarse a más tardar en el año 2020 y de acuerdo con dicha Dirección únicamente 14 medidas están finalizadas al 100%; sin embargo, no hay documentación que evidencie su finalización, dichas medidas se detallan a continuación:

Cuadro N° 2 Medidas finalizadas al 100% 2015-2020										
Medidas	.líneas Estratégicas 1 a 14									Descripción
29	1 a 5									Formación
39	1 a 5									Formación
4		6 a 7ª								Vigilancia y Control
51		6 a 7ª								Vigilancia y Control
58			7B							Normativa
59			7B							Normativa
76						9				Trabajo en Moto
77						9				Trabajo en Moto

113						9				Trabajo en Moto
116						9				Trabajo en Moto
85							10 a 12			Víctimas
121								13		Datos
25									14	Campañas
95									14	Campañas

Fuente: Evaluación del Plan de Motos a medio período del 2018 por Dirección de Proyectos.

Además, de que se dan por finalizadas medidas por parte de la Dirección de Proyectos en donde las entidades externas involucradas no han finalizado su parte, como lo externó el Sr. BPS de la Dirección de Proyectos que cita lo siguiente:

“En cuanto a la observación de las medidas definidas por nosotros como “finalizadas” en la Revisión que se hiciera entre el 2017 y 2018, éste fue el criterio que se implementó: si una medida ya fue abordada y gestionada en todos sus extremos por parte de COSEVI y lo que está pendiente es el accionar de un tercero (otras instancias del Estado), la damos por finalizada por cuanto no es resorte nuestro proceder más allá.”

El Sr. BPS fue nombrado como coordinador de este Plan de Motos, en abril del 2019, como lo cita a continuación:

“Don RRV es quien encabeza la responsabilidad del Plan y hasta abril del 2019 me nombro como coordinador del Plan.”

Sin embargo, el Sr. BPS presentó este Plan de Motos ante la Junta Directiva en el 2015, como fue mencionado en el Resultado 2.1.

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, mencionan lo siguiente:

“4.5 Garantía de eficiencia y eficacia de las operaciones

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer actividades de control que orienten la ejecución eficiente y eficaz de la gestión institucional. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas, así como los requisitos indicados en la norma 4.2.

4.5.2 Gestión de proyectos

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, vigilar el cumplimiento y perfeccionar las actividades de control necesarias para garantizar razonablemente la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda, incluyendo los proyectos de obra pública relativos a construcciones nuevas o al mejoramiento, adición, rehabilitación o reconstrucción de las ya existentes.

4.6 Cumplimiento del ordenamiento jurídico y técnico

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer las actividades de control que permitan obtener una seguridad razonable de que la actuación de la institución es conforme con las disposiciones jurídicas y técnicas vigentes. Las actividades de control respectivas deben actuar como motivadoras del cumplimiento, prevenir la ocurrencia de eventuales desviaciones, y en caso de que éstas ocurran, emprender las medidas correspondientes. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas, así como los requisitos indicados en la norma 4.2.”

La falta de un seguimiento adecuado de lo estipulado en este Plan de Motos, generó una ineffectividad en el trabajo u operaciones, que garantizaran el avance y cumplimiento de este Plan en el tiempo establecido.

B. Se determinó que **110 de las 124 medidas** establecidas en el Plan de Motos, no se están llevaron a cabo de acuerdo con **los plazos establecidos** en dicho Plan, de acuerdo al corto, mediano y largo plazo, como se explicó en el punto anterior.

Véase detalle a continuación:

- 35 medidas de corto plazo: (1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 99, 101, 103, 104, 113, 115, 118, 121 y 124). (entre los años 2015 a 2016) Véase descripción de las mismas en Anexo N° 2.
- 75 medidas de mediano y largo plazo: (33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 119, 122 y 123), (entre los años 2017 a 2019) Véase descripción de las mismas en Anexo N° 2.

Cuadro N° 3				
Líneas estratégicas las cuales sus medidas no se han cumplido en los plazos establecidos				
Año 2015 - 2019				
Años	2015-2016		2017-2019	
Líneas de Acción	Medidas	#	Medidas	#

1. Integrar los contenidos del viaje seguro en motocicleta en los programas de educación vial a nivel de centros educativos.	1, 99, 101	3	33.34.35.36.37.3 8,96,97,98,100	10
2. Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial y motociclismo a nivel de colegios. 10°, 11°, 12° (15-18 años).	1, 99, 101		33.34.35.36.37.3 8,96,97,98,100	
3. Mejorar el control y supervisión de las pruebas prácticas de manejo de motociclismo, autorización de instructores.	1, 99, 101		33.34.35.36.37.3 8,96,97,98,100	
4. Diseño, reglamentación y autorización de circuitos cerrados de práctica para motociclismo en Municipalidades y vinculación de la Asociación de Desarrollo integral. Certificar cursos prácticos en conducción para motociclistas (evaluar la participación de Moto Club y grupos organizados).	1, 99, 101		33.34.35.36.37.3 8,96,97,98,100	
5. Formación y autorización para conducir motocicletas.	1, 99, 101		33.34.35.36.37.3 8,96,97,98,100	
6. Aplicación de la normativa de tránsito en carretera, enfocado en factores de riesgo, rutas, cantones y tramos de v concentración de accidentes.	2.3.5.6.7.8. 9,103,104	9	40,41,42,43,44,4 5,46,47,48,49,50, 51,52,53,54,102, 105, 106	18
7A. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito, Reglamento y normas para el funcionamiento efectivo de la ley de tránsito) Infracción).	2.3.5.6.7.8. 9,103,104		40,41,42,43,44,4 5,46,47,48,49,50, 51,52,53,54,102, 105, 106	
7B. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito, Reglamentos y normas para el funcionamiento efectivo de la ley de tránsito (usuarios).	10.11.12.1 3	4	57,60,61,62,107. 108	6
7C Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito, Reglamentos y normas para el funcionamiento efectivo de la ley de tránsito (vehículos).	14.15.16	3	63,64,65,66,67,1 09,110,111	8
8. Evaluar la necesidad de nueva infraestructura o mejoras en la existente, para la disminución de accidentes, incluyendo mejor señalización y demarcación.	17,18,19,2 0,21	5	68,69,70,71,72,7 3,112	7
9. Definir acuerdos entre empresa-trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad como el chaleco retro reflectivo, casco, capas, retro reflectivas, botas, guantes, etc., que cumplan con las especificaciones técnicas.	113,115,11 8	3	56,74,75,76,77,7 8,79,114	8
10. Elaborar un protocolo de intervención a motociclista siniestrados que asegure la trazabilidad de la víctima desde los servicios de emergencias (pre hospitalaria) a la atención hospitalaria considerando el lugar del siniestro, los tiempos de llegada de la asistencia sanitaria, el traslado por el servicio de emergencia, la hospitalización, la comunicación a la familia y la orientación en la asistencia legal.	22	1	80,81,82,85,86,8 7,119	7
11. Promover la atención hospitalaria de emergencias por accidentes de tránsito las 24 horas del día en los principales centros médicos en las regiones rurales.	22		80,81,82,85,86,8 7,119	
12. Promover una cobertura de seguros ante accidentes de tránsito que sea optima, sostenible e integral para motociclistas. Con énfasis en la prevención a partir de las experiencias y vivencias documentadas.	22		80,81,82,85,86,8 7,119	

13. Facilitar los datos sobre accidentes de tránsito, costos, parque automotor, conductores, dedicación, movilidad, etc., a todos los agentes implicados en la seguridad vial de los motociclistas.	23,24,121	3	88,89	2
14. Elaborar una planificación y ejecución continua de campañas (en todos los medios y nuevas tecnologías) para una movilidad segura de los motociclistas; involucrando víctimas, policía, grupos organizados y usuarios motociclistas como imagen y estrategia de campaña y sensibilización /concientización.	26.27.28,1 24	4	55,90,91,92,93,9 4,95,122,123	9
Total 110 medidas		35		75

Fuente: Dirección de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial

En Sesión Ordinaria 2807-15 de Junta Directiva del Cosevi celebrada el 15 de junio del 2015, se resuelve:

“aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas-Costa Rica 2015-2020, preparado por la Dirección de Proyectos.”

El Plan de Motos especifica lo siguiente:

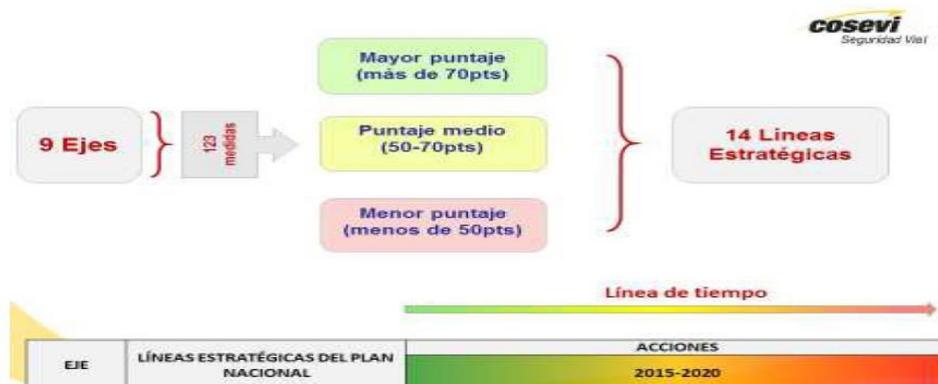
3.2 Diseño del PNSVMOTO-CR

(...) A continuación presentaremos la totalidad de las 123 medidas distribuidas en tres grupos: verde: aquellas que obtuvieron una valoración superior a 70 pts y en su mayoría serán abordadas en el corto plazo (2015-2016); amarillo, las que obtuvieron un puntaje entre 50 y 69 pts y se abordarán en el mediano plazo (2017-2019); y en rojo, las medidas que tuvieron una baja o muy baja valoración, inferior a 50 pts y que serán implementadas a largo plazo (mas allá del 2020).

(...)

IV. Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas: 2015 – 2020

Estructura:



La Ley General de Control Interno N° 8292 establece:

“CAPÍTULO II

El sistema de control interno

Artículo 7º—... Los entes y órganos sujetos a esta Ley dispondrán de sistemas de control interno, los cuales deberán ser aplicables, completos, razonables, integrados y congruentes con sus competencias y atribuciones institucionales. Además, deberán proporcionar seguridad en el cumplimiento de esas atribuciones y competencias...

Artículo 8º—Concepto de sistema de control interno. Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:

c) Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.

CAPÍTULO III

La Administración Activa

SECCIÓN I

Deberes del jerarca y los titulares subordinados

Artículo 12.—... En materia de control interno, al jerarca y los titulares subordinados les corresponderá cumplir, entre otros, los siguientes deberes:

a) Velar por el adecuado desarrollo de la actividad del ente o del órgano a su cargo.

b) Tomar de inmediato las medidas correctivas, ante cualquier evidencia de desviaciones o irregularidades.

d) Asegurarse de que los sistemas de control interno cumplan al menos con las características definidas en el artículo 7 de esta Ley.

e) Presentar un informe de fin de gestión y realizar la entrega formal del ente o el órgano a su sucesor, de acuerdo con las directrices emitidas por la Contraloría General de la República y por los entes y órganos competentes de la administración activa.

Artículo 13.—Ambiente de control. En cuanto al ambiente de control, serán deberes del jerarca y de los titulares subordinados, entre otros, los siguientes:

b) Desarrollar y mantener una filosofía y un estilo de gestión que permitan administrar un nivel de riesgo determinado, orientados al logro de resultados y a la medición del desempeño, y que promuevan una actitud abierta hacia mecanismos y procesos que mejoren el sistema de control interno.

c) Evaluar el funcionamiento de la estructura organizativa de la institución y tomar las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de los fines institucionales; todo de conformidad con el ordenamiento jurídico y técnico aplicable.

...

Las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE) establecen:

“CAPITULO I: NORMAS GENERALES

1.2 Objetivos del SCI

El SCI de cada organización debe coadyuvar al cumplimiento de los siguientes objetivos:

b. Exigir confiabilidad y oportunidad de la información. *El SCI debe procurar que se recopile, procese y mantenga información de calidad sobre el funcionamiento del sistema y sobre el desempeño institucional, y que esa información se comunique con prontitud a las instancias que la requieran para su gestión, dentro y fuera de la*

institución, todo ello de conformidad con las atribuciones y competencias organizacionales y en procura del logro de los objetivos institucionales.

C. **Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.** El sistema debe coadyuvar a que la organización utilice sus recursos de manera óptima, y a que sus operaciones contribuyan con el logro de los objetivos institucionales.

CAPITULO VI: NORMAS SOBRE SEGUIMIENTO DEL SCI

6.4 Acciones para el fortalecimiento del SCI

Cuando el funcionario competente detecte alguna deficiencia o desviación en la gestión o en el control interno, o sea informado de ella, debe emprender oportunamente las acciones preventivas o correctivas pertinentes para fortalecer el SCI, de conformidad con los objetivos y recursos institucionales. Así también, debe verificar de manera sistemática los avances y logros en la implementación de las acciones adoptadas como producto del seguimiento del SCI...

Anexo 1: GLOSARIO

Validez del SCI: Condición del SCI según la cual el sistema en funcionamiento está diseñado para que la organización cumpla con los objetivos institucionales de largo, mediano y corto plazos, así como con el bloque de legalidad que le aplica..."

La ausencia de control sobre el Plan de Motos, ocasiona que no exista un cumplimiento efectivo de los plazos, generando un incumplimiento de las disposiciones importantes de dicho Plan.

2.7 Indicadores estipulados en las Líneas Estratégicas del Plan Nacional de Motos

Analizando la estructura del Plan Nacional de Motos con sus 14 líneas estratégicas, se determinó que los indicadores descritos en este documento, no permiten verificar el grado de cumplimiento, ni cuánto éxito ha tenido en la disminución de los accidentes de tránsito.

Estos indicadores están descritos cualitativamente, no son medibles, lo que hace difícil medir la efectividad o cumplimiento del plan de motos, por ejemplo:

Línea estratégica 1. Integrar los contenidos del viaje seguro en motocicleta en los programas de educación vial a nivel de centros educativos.

Indicadores:

- Integrar nuevos materiales gráficos, textuales y audiovisuales sobre motociclismo para escuelas.
- Actualizar los contenidos para el perfil de la Brigada Vial.

Línea estratégica 2. Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial y motociclismo a nivel de colegios, 10°, 11° y 12° (15-18 años).

Indicadores:

- Mesa de coordinación con MEP conformada y funcionando.
- Propuesta de curso teórico y práctico realizada para niveles de 10° a 12° de colegio.
- Plan piloto redactado.

En entrevista del 10-09-2019, realizada al Sr. RRV, nos indicó lo siguiente:

3) *¿Cuáles son los indicadores que se utilizan para determinar el cumplimiento de los objetivos y metas propuestos?*

Los indicadores que se establecen año a año en sus proyectos, capacitaciones y operativos realizados por la DGPT por ejemplo, normativa técnica elaborada, cambios en la legislación, incorporación en el material educativo, Se está planteando el tomar como indicador para la policía de tránsito la cantidad de motos revisadas.

Según lo anterior, los indicadores ahí definidos, no se utilizan para medir el cumplimiento de este Plan, sino que utilizan los indicadores de otros proyectos realizados por las Direcciones (Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito), para determinar el cumplimiento del objetivo propuesto y estos indicadores corresponden a los proyectos establecidos en el POI.

La Guía de Indicadores del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, cita lo siguiente:

2.1 Concepto:

Es una expresión cualitativa o cuantitativa, que es observable y permite describir las características, comportamientos o fenómenos de la realidad, a través de la evolución de una variable o de la relación entre variables, las cuales una vez comparadas con períodos anteriores, con productos similares o con una meta establecida, permitirá evaluar cómo se ha desarrollado esta variable en el tiempo.

*Para efectos de esta Guía, Mideplan ha definido el concepto de indicador de la siguiente manera: **Medida que permite conocer el grado de cumplimiento de las metas asociadas a los objetivos y resultados planeados***

2.2 Propósitos

Los indicadores permiten establecer lo que será medido en relación con un objetivo determinado, pero no definen ni el cuánto ni en qué dirección se deberá medir o valorar dicho objetivo, es decir, el indicador solo describe un resultado alcanzado, que al compararse con aspectos temporales, de rangos o de estándares previamente definidos, pueden mostrar el estado en el que se encuentran o se están desarrollando los objetivos de una intervención pública o de la misma gestión institucional...

■ Ilustración 1. Ejemplo de la relación entre un objetivo, meta e indicador



Fuente: Mideplan con base en Mideplan (2015).

2.3 Características

■ Ilustración 2. Características SMART de un indicador



Fuente: Mideplan con base en Jacoby (2008).

(...)

3- PROCESO PARA LA ELABORACIÓN DE INDICADORES

■ Ilustración 7. Ejemplos de redacción de indicadores



Fuente: Mideplan, elaboración propia.

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, señalan lo siguiente:

1.1 Sistema de control interno (SCI):

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben emprender las medidas pertinentes para contar con un SCI, conformado por una serie de acciones diseñadas y ejecutadas por la administración activa para proporcionar una seguridad razonable en la consecución de los objetivos organizacionales

1.2 Objetivos del SCI

El SCI de cada organización debe coadyuvar al cumplimiento de los siguientes objetivos:

a. Proteger y conservar el patrimonio público contra pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal. El SCI debe brindar a la organización una seguridad razonable de que su patrimonio se dedica al destino para el cual le fue suministrado, y de que se establezcan, apliquen y fortalezcan acciones específicas para prevenir su sustracción, desvío, desperdicio o menoscabo.

b. Exigir confiabilidad y oportunidad de la información. El SCI debe procurar que se recopile, procese y mantenga información de calidad sobre el funcionamiento del sistema y sobre el desempeño institucional, y que esa información se comuniquen con prontitud a las instancias que la requieran para su gestión, dentro y fuera de la institución, todo ello de conformidad con las atribuciones y competencias organizacionales y en procura del logro de los objetivos institucionales.

c. *Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones. El SCI debe coadyuvar a que la organización utilice sus recursos de manera óptima, y a que sus operaciones 2 Este Capítulo incorpora lo establecido en los artículos 7 a 11, y 21 y 22, de la LGCI. 4 contribuyan con el logro de los objetivos institucionales.*

d. *Cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico. El SCI debe contribuir con la institución en la observancia sistemática y generalizada del bloque de legalidad.*

4.1 Actividades de control

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar, como parte del SCI, las actividades de control pertinentes, las que comprenden las políticas, los procedimientos y los mecanismos que contribuyen a asegurar razonablemente la operación y el fortalecimiento del SCI y el logro de los objetivos institucionales. Dichas actividades deben ser dinámicas, a fin de introducirles las mejoras que procedan en virtud de los requisitos que deben cumplir para garantizar razonablemente su efectividad.

4.4 Exigencia de confiabilidad y oportunidad de la información

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar las actividades de control pertinentes a fin de asegurar razonablemente que se recopile, procese, mantenga y custodie información de calidad sobre el funcionamiento del SCI y sobre el desempeño institucional, así como que esa información se comuniquen con la prontitud requerida a las instancias internas y externas respectivas. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas, así como los requisitos indicados en la norma 4.2.

4.4.1 Documentación y registro de la gestión institucional

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer las medidas pertinentes para que los actos de la gestión institucional, sus resultados y otros eventos relevantes, se registren y documenten en el lapso adecuado y conveniente, y se garanticen razonablemente la confidencialidad y el acceso a la información pública, según corresponda.

4.5 Garantía de eficiencia y eficacia de las operaciones

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer actividades de control que orienten la ejecución eficiente y eficaz de la gestión institucional. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas, así como los requisitos indicados en la norma 4.2.

4.5.2 Gestión de proyectos

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, vigilar el cumplimiento y perfeccionar las actividades de control necesarias para garantizar razonablemente la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda, incluyendo los proyectos de obra pública relativos a construcciones nuevas o al mejoramiento, adición, rehabilitación o reconstrucción de las ya existentes. Las actividades de control que se adopten para tales efectos deben contemplar al menos los siguientes asuntos:

- a. *La identificación de cada proyecto, con indicación de su nombre, sus objetivos y metas, recursos y las fechas de inicio y de terminación.*
- b. *La designación de un responsable del proyecto con competencias idóneas para que ejecute las labores de planear, organizar, dirigir, controlar y documentar el proyecto.*

- c. La planificación, la supervisión y el control de avance del proyecto, considerando los costos financieros y los recursos utilizados, de lo cual debe informarse en los reportes periódicos correspondientes. Asimismo, la definición de las consecuencias de eventuales desviaciones, y la ejecución de las acciones pertinentes.*
- d. El establecimiento de un sistema de información confiable, oportuno, relevante y competente para dar seguimiento al proyecto.*
- e. La evaluación posterior, para analizar la efectividad del proyecto y retroalimentar esfuerzos futuros.*

El no contar con indicadores que sean medibles para conocer el grado de cumplimiento del Plan Nacional de Motos, ocasionó que este documento no pueda garantizar el impacto que ha generado en la reducción de los accidentes mortales de motociclistas.

3. - Conclusiones

3.1- El Plan de Motos presentado y aprobado por la Junta Directiva, no permite determinar el grado de avance e impacto que ha generado, ni se puede determinar si se cumple con el objetivo propuesto. (Resultado 2.1).

3.2- El Plan de Motos no se implementó con el POI, ya que no cuenta con un proyecto propio que pueda garantizar su ejecución. (Resultado 2.2).

3.3- El Plan de Motos no cuenta con una meta ni presupuesto para realizar las actividades (Líneas estratégicas) o medidas en él descritas. (Resultado 2.3).

3.4 Se determinó que no se conformó la Comisión Técnica de Seguimiento, ni la Mesa Unitaria en Seguridad Vial que garantice el cumplimiento y seguimiento de este Plan de Motos. (Resultado 2.4)

3.5- Las Direcciones Generales de Educación Vial, Policía de Tránsito e Ingeniería de Tránsito alegan no tener conocimiento del Plan de Motos, así como de las Líneas Estratégicas y medidas a desarrollar. (Resultado 2.5)

3.6- Existe incumplimiento de las medidas del Plan de Motos, tanto en los plazos establecidos como en el grado de cumplimiento de las mismas. (Resultado 2.6).

3.7- Los indicadores establecidos en las Líneas estratégicas del Plan Nacional de Motos, no son medibles para conocer el grado de cumplimiento y el impacto que ha generado en la Reducción de los accidentes mortales de motociclistas. (Resultado 2.7)

4. - Recomendaciones

4.1- A la Junta Directiva

A.1- Realizar un alto del camino y efectuar una revisión y reestructuración del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas-Costa Rica 2015-2020, donde se verifiquen las medidas que están pendientes de cumplir y que podrían ejecutarse en el año 2020 y las medidas que definitivamente no podrán finalizar.

Así mismo se revise y se replanteen los elementos necesarios para la elaboración de un nuevo Plan, que sea viable y acorde a las necesidades reales, alineado con el Plan Estratégico Nacional del Decenio de acción para la seguridad Vial (Resultado 2.1 y 2.6).

A.2- Se cree una Comisión Técnica y Mesa Unitaria para el control, avance y seguimiento del cumplimiento del Plan de Motos y se coordine con la Administración Superior del MOPT para que las Direcciones Generales de Educación Vial, Policía de Tránsito e Ingeniería de Tránsito tengan la obligatoriedad de participar en coordinación con la Dirección de Proyectos del Cosevi, (Resultado 2.4).

A.3-Girar instrucciones a la Dirección Ejecutiva para que:

A.3.1- Se le asigne en el POI una meta y presupuesto al Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas-Costa Rica 2015-2020, que garantice el cumplimiento efectivo y eficiente del mismo. (Resultados 2.2 y 2.3).

A.3.2- La Dirección de Proyectos realice un procedimiento de comunicación y coordinación con las instituciones y direcciones involucradas (Dirección General de Educación Vial, Dirección General de la Policía de Tránsito y Dirección de Ingeniería de Tránsito) para garantizar el cumplimiento de las medidas establecidas en Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas-Costa Rica 2015-2020 y documente con la información correspondiente, cada una de las medidas que se están finalizando (Resultado 2.5).

A.3.3- La Dirección de Proyectos realice una valoración de los indicadores establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas-Costa Rica 2015-2020 y realice un informe para determinar el cumplimiento de este documento y el impacto que ha generado en la reducción de los accidentes mortales de motociclistas. (Resultado 2.7).

Anexo N° 1

Análisis de las observaciones de la administración

El Sr. EHA y el Sr. RRV, manifestaron que en la conclusión 3.5, se indicara que las Direcciones de Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito y Educación Vial, alegaban no tener conocimiento del Plan de Motos.

También solicitaron que se dirigiera directamente a la Junta Directiva la recomendación sobre la Comisión Técnica y la Mesa Unitaria y la participación de las Direcciones del MOPT en las mismas, para que le dé seguimiento y control a este Plan.

El Sr. CQM dio su visto bueno para tomar en cuenta estas observaciones, cabe aclarar que las mismas no alteran los resultados de este estudio.

Anexo N° 2

Descripción de medidas establecidas en Plan Nacional Seguridad Vial Motociclistas 2015-2020

Nº	Medidas a Corto Plazo	Ejes Temáticos	Líneas estratégicas
1	En la prueba abierta que el instructor vaya detrás, no delante del motociclista; modificar que la prueba práctica de manejo para motociclistas sea personalizada.	(1) Formación	1 a 5
2	Dotar y exigir el uso de todo el equipamiento de seguridad vial por parte de los policías de tránsito motorizados en el desempeño de su labor.	(2) Vigilancia y Control	6 a 7a.
3	Dar competencias claras y reglamentadas a la Fuerza Pública para actuar contra la conducción sin licencia para evitar la impunidad.		
4	Dar tratamiento penal eficaz a las conductas negligentes y reincidentes: alcohol, velocidad temeraria y piques.		
5	Revisar los protocolos de intervención (operativos), para mejorar y optimizar su implementación.		
6	Obligar a los conductores a utilizar equipo de seguridad correcto y adecuado, como por ejemplo el casco.		
7	Cumplir eficazmente con los niveles de alcohol en conductores y cero drogas.		
8	Mayor control en motos sin papeles o marchamos al día. Licencias al día.		
9	Plan especial de localización, vigilancia y control contra los piques de vehículos.		
10	Reglamentar la actual Ley de tránsito.	(3) Normativa	7b.
11	Elaborar la norma para homologar las condiciones técnicas del casco y otros dispositivos de seguridad con la participación y consenso de los sectores sociales.		
12	Establecer las normas de control y homologación técnica de dispositivos de seguridad para niños y adolescentes en motocicleta.		
13	Establecer la necesidad de examen especial y licencia según cilindraje para cuadríciclos y triciclos.	(4) Vehículos	7c.
14	Reglamentar y facilitar la aplicación de la normativa sobre exoneración de impuestos a los elementos de seguridad.		
15	Divulgar la exoneración de impuestos a los dispositivos de seguridad vial.		
16	Promover el uso de elementos retro reflectivos.	(5) Infraestructura	8
17	Identificar y actuar en los tramos de concentración de accidentes de motociclistas.		
18	Reparar de manera permanente huecos y baches		
19	Mejorar la señalización de todas las carreteras, tanto para el día como la noche.		
20	Plan permanente de limpieza y mantenimiento de las señales de tránsito en las carreteras donde se considere necesario.		
21	Coordinación para que las nuevas obras, mantenimiento o mejoras en carretera se acompañen de la demarcación correspondiente.	(7) Víctimas	10 a 12
22	Asegurar la atención hospitalaria las 24 h del día en los principales centros médicos en las regiones rurales.		
23	Elaborar y divulgar el informe anual sobre siniestralidad en motocicletas.	(8) Datos	13
24	Poner a disposición la mayor cantidad de datos posible sobre accidentes de tránsito, costos, parque automotor, conductores, dedicación, movilidad, etc., a todos los agentes implicados en la seguridad vial de los motociclistas. Incluir variable de nacionalidad.		
25	Elaborar una planificación continua de campañas para la seguridad vial de las motocicletas.		
26	Involucrar a las víctimas, policías y usuarios de motociclistas como imagen de campaña y sensibilización/concienciación.	(9) Campañas	14
27	Elaborar campañas o mensajes dirigidos a los otros conductores o usuarios de las vías, sobre la convivencia en carretera.		

28	Cambiar y mejorar la imagen del oficial de tránsito, para promover e incentivar un trabajo más grato, sin perder la autoridad.	
----	--	--

Nº	Medidas a Mediano Plazo	Ejes Temáticos	Líneas estratégicas
29	Incorporar en la formación escolar contenidos de seguridad vial de motos, que se focalice en el uso de cascos y dispositivos de protección homologados.	(1) Formación	1 a 5
30	Establecer un programa especial de instrucción en seguridad vial y manejo de motocicletas entre jóvenes de colegio (entre 15 y 17 años).		
31	Promover cursos prácticos autorizados y certificados para motociclistas a quienes quieran obtener su licencia, en temas como: frenado, conducción técnica y conducción segura.		
32	Incorporar en la formación (teórica) para conductores de cuatro ruedas contenidos de conducción y convivencia con las motos.		
33	Licencia escalonada: regular la licencia exclusiva para motociclistas que contemple las condiciones de acceso progresivo según cilindraje de las motos.		
34	Elaborar manuales específicos para la formación de motociclistas.		
35	Mejorar la fiscalización en las pruebas exámenes teóricas y prácticas actuales.		
36	Promover cursos voluntarios de conducción segura e involucrar a las asociaciones de motociclistas como instructores en la formación.		
37	Incluir cursos de manejo de motocicletas especializados para cuerpos de emergencia: policía, cruz roja, etc.		
38	Establecimiento de un manual técnico con criterios unificados para la práctica de instructores, oficializado por COSEVI.		
39	Mejorar y ampliar los alcances del artículo 108 de la Ley de Tránsito [(g) Se prohíbe a los conductores de vehículos tipo bicimoto y motocicleta adelantar en medio de las filas de vehículos a una velocidad superior a veinticinco kilómetros por hora (25 Km/h). Se exceptúan de la aplicación de este inciso los oficiales de la policía de tránsito y de otros cuerpos policiales que conduzcan motocicleta en el cumplimiento de sus funciones.]	(2) Vigilancia y Control	6 a 7a.
40	Mayor presencia de oficiales de tránsito en nuestras carreteras para hacer cumplir las leyes.		
41	Dotar de mayor cantidad de policías, en todo el país, con énfasis en los cantones de riesgo.		
42	Evaluar la posibilidad de dar potestades a la Fuerza Pública de hacer multas de tránsito por cierto tipo de infracciones menores: no portación de casco o dispositivos de seguridad, mal estacionamiento, irrespeto de señales de tránsito, etc.		
43	Optimizar la ejecución de las medidas administrativas y jurídicas en la des inscripción de los vehículos detenidos y sin reclamar según los plazos de ley.		
44	Diseñar estrategias de reutilización de los vehículos des inscritos a favor del COSEVI: donaciones, chatarrerías, repuestos, etc.		
45	Rediseñar el sistema de apelaciones y recaudo de multas fijas.		
46	Reducir los tiempos de las apelaciones.		
47	Analizar la viabilidad de cobrar los costos administrativos a todos aquellos que pierden la apelación de forma definitiva, como medida disuasoria para las apelaciones.		
48	Mejorar los protocolos de recolección de pruebas y documentación de los casos.		
49	Acciones formativas como alternativa o complemento a algunas sanciones graves o reincidentes.		
50	Planificar y aplicar controles policiales de conductores sobre todo en los barrios y las calles cantonales.		
51	Masificar el conocimiento del artículo 108 g de la ley de tránsito sobre adelantamiento entre carros.		

52	Plan especial de vigilancia de las condiciones técnicas de vehículos y controles mecánicos de las motos, sobre todo llantas y frenado, y retiro del silenciador.		
53	Operativos de control que limiten el transporte de objetos y materiales peligrosos en motocicleta.		
54	Realizar actividades preventivas para incentivar el uso de dispositivos de seguridad y el cumplimiento de la normativa de movilidad, con el apoyo de colectivos sociales y grupos organizados.		
55	Regular la prohibición de publicidad que promueva o insinúe conductas riesgosas entre motociclistas o para la promoción de motocicletas nuevas.	(3) Normativa	14
56	Establecer una coordinación permanente con el Ministerio de Trabajo para regular las condiciones del trabajo en moto.		9

Nº	Medidas a Mediano Plazo	Ejes Temáticos	Líneas estratégicas
57	Revisar y mejorar los criterios de prohibición al transporte de objetos o materiales peligrosos en motocicletas.	(3) Normativa	7b
58	Revisar y normar la obligatoriedad de mantener las luces encendidas las 24 horas todo el año.		
59	Eliminar el permiso de manejar motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B1.		
60	Eliminar el permiso de licencia para personas menores de edad.		
61	Reglamentar a las bicimotos (uso de dispositivos). Tomar en cuenta que es como cualquier vehículo propulsado por motor.		
62	Permiso temporal para moto, donde al aprendiz que cumpla con los requisitos pertinentes obtiene un permiso legal y póliza para poder practicar por su propia cuenta (sin que se le exija acompañante o instructor) en vías públicas pero bajo las siguientes normas estrictas: 1. No podrá circular en autopistas. 2. No podrá conducir de noche. 3. No podrá llevar ningún acompañante, etc.		
63	Estudiar la implementación de la Luz de día obligatoria (automática) para las nuevas motocicletas.	(4) Vehículos	7c.
64	Usar la información de las RTV para conocer mejor los problemas detectados en las motocicletas.		
65	Restringir al máximo cualquier modificación de los elementos de seguridad de las motocicletas (luces, stop, retrovisores, etc.).		
66	Reglamentar las calidades y cualidades mínimas de estos elementos.		
67	Certificación de calidad y procedencia de las motocicletas y accesorios/dispositivos de seguridad.		
68	Evaluar la necesidad de nueva infraestructura o mejoras en la existente, para la disminución de accidentes.	(5) Infraestructura	8
69	Promover el uso de pinturas antideslizante en la demarcación horizontal y tapas de alcantarilla antideslizantes.		
70	Mejorar el estado de las carpetas de asfalto.		
71	Desarrollar elementos de protección de los bordes de la carretera que eviten la salida de vía y que protejan la seguridad de los motociclistas.		
72	Que los nuevos proyectos en licitación incluyan en su presupuesto las campañas de promoción de la seguridad vial a todos los usuarios.		
73	Implementar señales luminosas donde adviertan al usuario de peligro o cambio bruscos climáticos. (Zonas lluviosas, neblina, piso resbaloso u otro).		
74	Evaluar la implementación de cursos prácticos especiales para trabajadores en motocicleta de acuerdo a cada una de las categorías de permisos de conducir que se establezcan por ley.	(6) Trabajo en Moto	9
75	Determinar las obligaciones del empresario en la información y formación sobre los riesgos en el trabajo en moto.		

76	Considerar la moto y el equipamiento como herramientas de trabajo.		
77	Definir acuerdos entre empresa-trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad como el chaleco reflector, casco, capas retro reflectivas, botas, guantes, etc., que cumplan con las especificaciones.		
78	Establecer las dimensiones máximas de la caja o maleta de transporte utilizada en la motocicleta.		
79	Coordinar estrategias en conjunto con las unidades de gestión municipal, gestión municipal del MOPT y COSEVI para fortalecer capacitación en seguridad vial a nivel de las localidades.		
80	Elaborar un protocolo de atención a motociclistas siniestrados que asegure la trazabilidad de la atención desde los servicios de emergencias (pre hospitalaria) a la atención hospitalaria considerando el lugar del siniestro, los tiempos de llegada de la asistencia sanitaria, el traslado por el servicio de emergencia, la atención hospitalaria, la comunicación a la familia y la orientación en la asistencia legal.	(7) Víctimas	10 a 12
81	Cursos de actualización de atención al paciente poli traumatizado.		
82	Promover una comunicación digital en tiempo real entre el reporte del suceso (911), la atención de la emergencia (Cruz Roja, bomberos, Fuerza Pública, etc.) y centro médico.		

Nº	Medidas a Mediano Plazo	Ejes Temáticos	Líneas estratégicas
83	Dotar del equipo humano y técnico necesarios en esos centros hospitalarios para dicha atención.	(7) Víctimas(10 a 12
84	Necesidad de una unidad completa de cuidados intensivos, con tac y profesionales necesarios, para mejorar la atención.		
85	Hacer un estudio sobre la "ruta del drama" o el post accidente del motociclista y su impacto físico, social y económico.		
86	Promover la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil.		
87	Incentivar a través del precio del seguro al conductor que no tiene accidentes y los criterios de equidad y solidaridad de la aplicación del seguro.		
88	Elaborar y mantener actualizada una base de datos sobre cantidad de motocicletas en circulación según marca, estilo y cilindrada.	(8) Datos	13
89	Integrar los datos de los servicios de emergencias y los hospitalarios para dimensionar y disminuir el subregistro de accidentes en moto.		
90	Jornadas de sensibilización y formación con los medios de comunicación.	(9) Campañas	14
91	Todos los productos automotrices que sean vendidos mediante publicidad, deberán llevar obligado un mensaje del COSEVI orientado a la Seguridad Vial (como las cajetillas de tabaco). Enfocados a prevenir un factor de riesgo asociado al tipo de vehículo que se publicite.		
92	Fortalecer el voluntariado para la atención de las emergencias y policías adhonorem.		
93	Retomar campañas del corazón.		
94	Personas que trabajan en la noche, que utilicen dispositivos luminosos en llantas.		
95	Campañas más llamativas; memes; redes sociales. Vincular a telefónicas.		
Nº	Medidas a Largo Plazo	Ejes Temáticos	Líneas estratégicas
96	Que el examen teórico sea obligatorio como actualización en cada renovación (cinco años) de licencia, para todos los vehículos.	(1) Formación	1 a 5
97	Incentivar en los municipios la implementación de circuitos certificados de práctica para motociclistas.		
98	Crear una plataforma de trabajo que involucre a las Asociación de Desarrollo Integral en la promoción de la seguridad vial en barrios, comunidades y zonas rurales.		
99	Evaluar la inclusión de simuladores como sustitutos de prueba práctica para motociclistas.		

100	Incluir un curso práctico especial (de mayor exigencia) para manejar motocicletas de alto cilindraje y velocidad: similar al modelo Japonés de conducción segura.		
101	Cambiar el término de "licencia" por el de "permiso", para incentivar que no es un derecho, sino un privilegio.		
102	Dotar de espacio a la policía para hacer viable el decomiso de vehículos.		
103	Evaluar el costo del trámite administrativo en que incurre la Administración en la resolución de las impugnaciones.	(2) Vigilancia y Control	6 a 7a.
104	Analizar la viabilidad de cobrar esos costos administrativos a todos aquellos que pierden la apelación de forma definitiva, como medida disuasoria para las apelaciones.		
105	Dotar de fe pública a los oficiales de tránsito en casos de infracciones de tránsito sometidos a los Tribunales.		
106	Establecer una unidad encargada de la capacitación (cursos de seguridad vial) y reacreditación para infractores y reincidentes.		
107	Regular el mercado de venta de motocicletas.	(3) Normativa	7b.
108	Establecer el uso de los anteojos como dispositivo obligatorio.		
109	Elaborar un reglamento sobre los espejos retrovisores cóncavos para los autobuses y camiones.	(4) Vehículos	7c.
110	Estudiar la viabilidad de exigir la RTV para el cambio de titularidad o transferencia (venta) de motocicletas a partir de determinados años de antigüedad.		
111	Prever y estudiar la inclusión de nuevos modelos y tecnologías en motocicletas de bajo consumo, como eléctricas y bicimotos, tanto para el ambiente como en la seguridad vial.		
112	Medidas de control en la elaboración de los carteles de licitación.	(5) Infraestructura	8
Nº	Medidas a Largo Plazo	Ejes Temáticos	Líneas estratégicas
113	Incorporar el Ministerio de Trabajo con el objeto de aplicar la legislación de seguridad y salud ocupacional a la actividad profesional en moto.	(6) Trabajo en Moto	9
114	Diseñar estrategias de empadronamiento de los trabajadores independientes en motocicleta con el fin de mantener un registro e identificarlos como grupo, tratando de conocer sus necesidades y que sean tomados en cuenta para la toma de decisiones en cuanto a la regulación del trabajo en motocicleta.		
115	Incluir la divulgación del recorrido casa-trabajo (in itinere) como parte del riesgo laboral.		
116	Regular los mecanismos de contratación y las condiciones laborales de los trabajadores en motocicleta.	(6) Trabajo en Moto	9
117	Implicar a la Inspección del Trabajo en la vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de los empleadores.		
118	Consolidar los talleres propuestos por el Comité Cívico en temas de mecánica, electricidad, manejo seguro o asesoramiento legal que promueve INS y COSEVI, promoverlo en las empresas e instituciones estatales abarcando todo el territorio nacional.	(7) Víctimas	10 a 12
119	Establecer una serie de incentivos fiscales para las empresas que contraten personas con lesiones permanentes por accidentes de tránsito.		
120	Regionalizar el CENARE.	(8) Datos	13
121	Establecer una unidad de supervisión de la calidad del llenado de formularios por la policía de tránsito.		
122	Evaluar la inclusión de un impuesto en los servicios públicos (recibos de agua, electricidad y/o teléfono) para financiar la seguridad vial a nivel nacional. Dicho impuesto tiene como finalidad financiar proyectos de prevención o campañas sobre este tema.	(9) Campañas	14
123	Evaluar la posibilidad de gravar con un impuesto único a toda publicidad privada sobre vehículos de cualquier tipo en cualquier medio de comunicación, para el financiamiento de campañas de seguridad vial del COSEVI.		

124	Implementar una mesa de trabajo permanente por la seguridad vial de los motociclistas que involucre a todos los grupos organizados y a los sectores no organizados, para la investigación cualitativa que permita determinar y elaborar la ficha técnica sobre la cual se producirá cada campaña de comunicación.		
-----	---	--	--

Fuente: Dirección de proyectos "Plan Nacional Seguridad Vial Motociclistas 2015-2020"