



INFORME DE EVALUACIÓN ANUAL
DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL
AÑO 2022

23 de enero del 2023

Índice

Índice	1
1.3 Acciones Sustantivas de la Actividad 331-03-02-03: Educación Vial y Acreditación De Conductores.	2
1.37.1 - Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.	17
1.38.1 - Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.	29
1.39.1 - Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.....	41
1.40.1 - Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras, en el año 2022.	53
Conclusiones DGEV	68
Recomendaciones DGEV	70
Anexos	72
Matriz Avance Físico DGEV	73
Matriz Avance Financiero DGEV	74
Matriz Avance Cronológico DGEV	75
Ejecución Presupuestaria DGEV.....	76
Reglamento Cursos Teóricos de Educación Vial	77
Reglamento Cursos Teóricos de Educación Vial	78
Consulta del trámite del Reglamento de Curso Teórico	85
Actualización del Capítulo 1 y 2 del Manual del Conductor	88
Reapertura del Centro de Formación en Educación Vial Karen Olsen.....	106

1.3 Acciones Sustantivas de la Actividad 331-03-02-03: Educación Vial y Acreditación De Conductores.

La Actividad de Educación Vial y Acreditación de Conductores, se encuentra en el Plan Operativo – Presupuesto del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) del año 2022, como parte de las acciones sustantivas del Área 331-03-02 Administración Vial y de la Actividad 331-03-02-03 Dirección General de Educación Vial.

Esta actividad es ejecutada por la Dirección General de Educación Vial (DGEV), de conformidad con lo establecido en la Ley No. 6324 Ley Administración Vial y Ley No. 9078 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

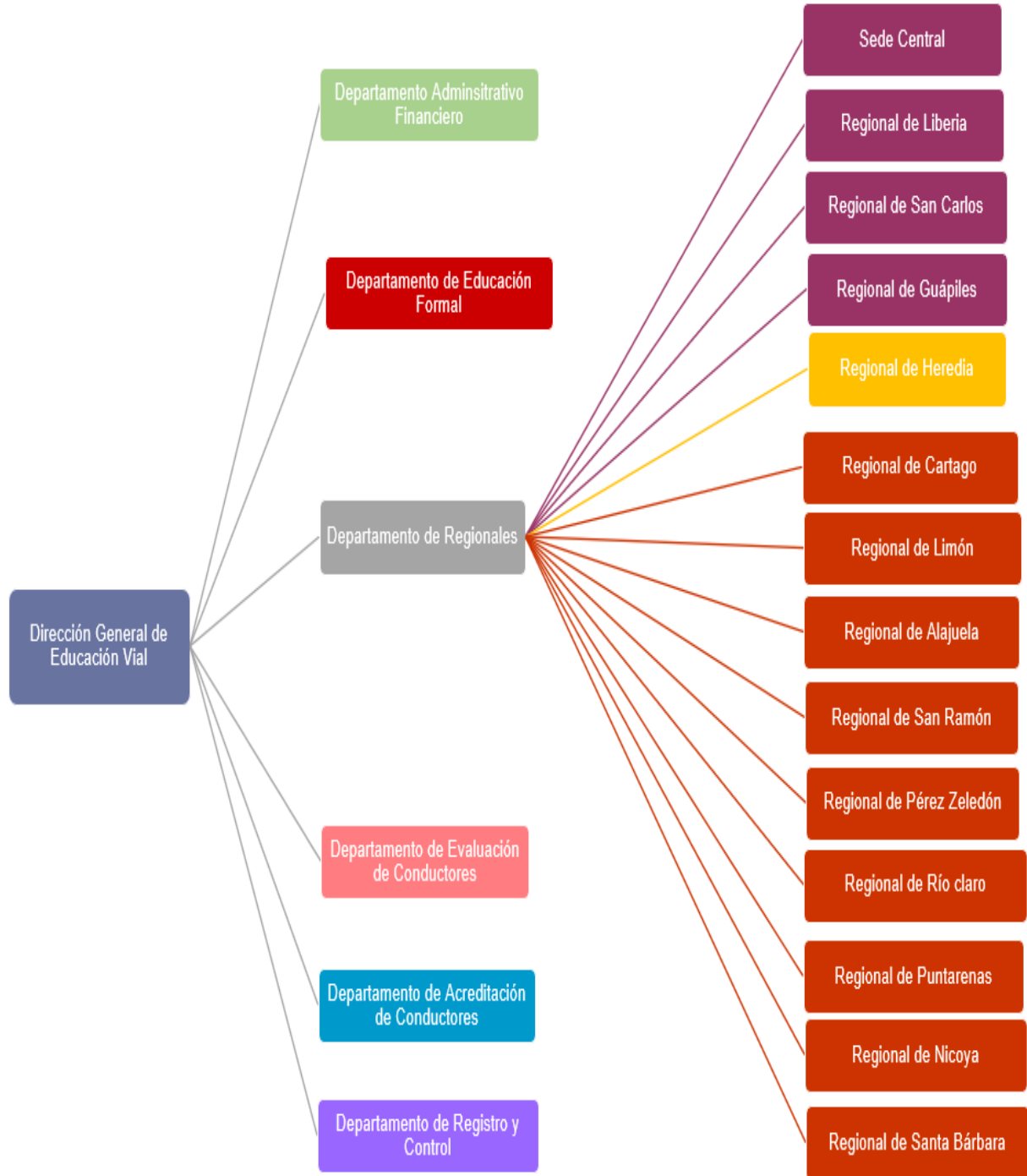
Esta Dirección, es una de las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), que se creó en el año 1984 por medio del Decreto No. 15452-MOPT, publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 111 del 11 de junio de 1984. Su creación obedeció a los elevados índices de accidentes de tránsito, con la pérdida de vidas humanas. Para lo cual, se le confía la formación y capacitación de conductores en materia de educación vial.

Asimismo, por disposición en el Capítulo III de la Ley No. 7331 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, se le delega también a la DGEV, la expedición y regulación de lo relativo a las licencias para la conducción de vehículos.

También, mediante la Ley No. 8709 Ley de Regulación de las Escuelas de Manejo, del 3 de febrero de 2009, se le confiere la facultad para que asuma las regulaciones de dichos entes, según se establece en su Artículo 27, que textualmente expresa bajo el título “Fijación de regulaciones complementarias: *La Dirección General de Educación Vial estará facultada para que, dentro de sus competencias, según lo dispuesto en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y lo prescrito por esta Ley, fije las disposiciones complementarias que estime pertinentes, para su correcta aplicación. La Dirección General de Educación Vial fiscalizará, en todo momento, el óptimo funcionamiento de las escuelas de manejo.*”

La estructura organizativa está dividida de la siguiente forma:

Figura No. 1
 Organigrama Dirección General de Educación Vial



Fuente: Página Web DGEV <http://www.educacionvial.go.cr> (2022)

Acción Estratégica que soporta esta actividad

Replanteamiento de la Actividad: Educación Vial y Acreditación de Conductores para los años 2022 - 2030

Esta actividad fue replanteada con una vigencia de 9 años, el cual inicia su ejecución a partir del año 2022 y hasta el 2030, que corresponde a **“La Seguridad Vial es Responsabilidad de Todos”**, atinente con la línea estratégica de los “Objetivos de Desarrollo Sostenible” en sus pilares No. 3 y No. 4 “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”, No. 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación”, No. 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, No. 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos” y No. 16 “Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles”; donde la principal razón de ser es el mejoramiento continuo del proceso de educación vial y la acreditación de conductores, en sus procesos intermedios de educación formal en materia de seguridad vial, cursos teóricos y pruebas prácticas y la emisión de licencias de conducir, que se estará desarrollando según las políticas financieras nacionales que permita crecer a los programas institucionales del país.

A su vez, la vinculación con:

- Ley No. 9660 Movilidad y Seguridad Ciclística, en el Capítulo VII, artículo 17 que establece la obligatoria la educación vial como una materia más en el sistema educativo costarricense.
- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública del Bicentenario 2019 – 2022.
- Del Plan Mundial Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 el cual contempla una serie de metas a cumplir, se vinculan en las acciones de la actividad educación y acreditación de conductores para los siguientes años en
 - Meta 1: Para 2020-2030, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.
 - Meta 8: Para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños.
 - Meta 9: Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes por accidentes de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol, y/o lograr una reducción en los debidos a otras sustancias psicoactivas y por ultimo

- Meta 11: Para 2030, todos los países habrán promulgado reglamentación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a reglamentaciones internacionales o regionales en ese ámbito.

También, basados en la metodología para el “Análisis de Riesgos con Enfoque Multiamenaza”, como una herramienta de referencia para aplicarla para la evaluación del riesgo bajo un enfoque de multiamenazas, durante todo el ciclo de vida de las actividades y/o proyectos de inversión pública, como lo establece el Artículo 5 del Decreto Ejecutivo 42465-MOPT-MINAE-MIVAH referente a los Lineamientos generales para la incorporación de las medidas de resiliencia en infraestructura pública.

Las reformas establecidas, tanto en la Ley de Tránsito como en la Ley de Administración Vial, le señalan a la Dirección General de Educación Vial, funciones específicas que requieren contar con soluciones adecuadas, por lo anterior es que se plantea esta actividad, el cual es financiado parcialmente por el COSEVI, así como, en la supervisión de acciones de educación vial y acreditación de conductores.

Además, es vinculante para la formulación del Plan Operativo – Presupuesto del Año 2022, el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, el cual está ligado porque atiende a la infraestructura vial, sobre todo orientado al hito temporal del Plan de Transportes, definido como el horizonte operativo y en el caso de la Dirección General de Educación Vial, con acciones que contribuyan a cumplir las líneas estratégicas de actuación orientadas para que:

- Mejore su eficiencia (Infraestructura, recursos, capacidades y procedimientos)
- Mejore su competitividad (servicios, calidad y costos)
- Mejore su seguridad (accidentes y actos ilícitos)
- Mejore su sostenibilidad (Impacto medioambiental e integración)

De igual manera, dicho Plan Operativo 2022, tiene una estrategia de intervención que consiste en las Medidas en Seguridad Vial en Espacios de Incidencia de Accidentes de Tránsito, que utiliza una metodología donde se identifican los cantones de riesgo, a partir del indicador de frecuencia de muertos y heridos graves por cantón, así como, el mismo indicador por kilómetro de cada una de las rutas.

Para el año 2022, la prioridad de las acciones, principalmente en educación vial, están dirigida a los cantones de San José, Puntarenas, Pococí, Alajuela y San Carlos, sin embargo, Nicoya pasa a ser el cantón número 6 y Pérez Zeledón pasa a ser el número 7, con el propósito de impactar sobre todo en el ámbito de prevención en los usuarios vulnerables de dichas comunidades como son los niños y adultos mayores.

Por lo tanto, se harán coincidir con la gestión establecida en el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, específicamente atiende a la infraestructura vial, sobre todo orientado al hito temporal del Plan de Transportes, definido como el horizonte operativo y en el caso de la Dirección General de Educación Vial con acciones que contribuyan a cumplir las líneas estratégicas de actuación orientadas a “Mejorar su eficiencia (Infraestructura, recursos, capacidades y procedimientos) “Mejorar su competitividad (servicios, calidad y costos), “Mejorar su seguridad (accidentes y actos ilícitos)”, “Mejorar su sostenibilidad (impacto medioambiental e integración)”.

Asimismo, el Plan Operativo 2022 de la DGEV, se encuentra ligado al Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicentenario 2019 – 2022, en el área de articulación de Salud y Seguridad Social; donde su objetivo es “Establecer una estrategia integral para la prevención y atención de la salud de las personas, así como, para la consolidación de un sistema equitativo y sostenible de seguridad social”.

En consecuencia, para el año 2022 define sus **objetivos específicos**, para la Actividad de Educación Vial y Acreditación de Conductores los siguientes:

1. Fortalecer la gestión del departamento de educación formal, mediante la capacitación a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil, en especial a la población de alto riesgo en ocurrencia de accidentes de tránsito, fomentando así, la cultura vial, mediante charlas impartidas, que intervengan a la luz de las acciones para el período (2022-2030).
2. Fortalecer la gestión de la matrícula, para la formación y capacitación a futuros conductores, en las distintas modalidades de cursos, valorando el aprendizaje a través de la prueba teórica para la convivencia y movilidad segura en las vías terrestres, para el período (2022-2030).
3. Fortalecer la gestión de la matrícula, para la evaluación de conductores de pruebas prácticas de conducción, para verificar que el aspirante para conducir un determinado tipo de vehículo, conozca y sea capaz de poner en práctica, sus conocimientos teóricos y prácticos, para la óptima conducción del automotor, por las vías públicas terrestres de la Nación, en cumplimiento de los convenios internacionales, las leyes, normas, reglamentos nacionales, para el período (2022-2030).
4. Fortalecer el proceso de acreditación de conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras y la emisión de certificaciones de licencias; para el período (2022-2030).

Tomado en cuenta que la **GESTIÓN DE MATRÍCULA**, está relacionada al proceso integral, comprehensivo, estratégico que le corresponde a la Institución, dirigir sus esfuerzos a la atención a los usuarios para garantizar la admisión, la orientación,

la asesoría en educación vial, así como, realizar las pruebas teóricas y prácticas, hasta la conclusión con la acreditación del conductor.

En el siguiente cuadro, se puede observar los recursos asignados y la ejecución presupuestaria de la actividad 331-03-02-03 Educación Vial y Acreditación de Conductores, en el año 2022:

**Cuadro No. 42
 Resumen Ejecución Presupuestaria (Incluye Salarios)
 Dirección General de Educación Vial
 Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022**

CONCEPTO	PRESUPUESTO INICIAL	MODIFICACIÓN	TRASLADO	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO	% TOTAL EJEC	% EJECUC. GASTO EFECTIVO
TOTAL METAS	574 246 852,00	-86 810 345,00	10 616 224,12	498 052 731,12	243 498 667,63	254 554 063,49	48,89%	48,89%
SALARIOS	40 617 562,00	0,00	0,00	40 617 562,00	25 599 984,73	15 017 577,27	63,03%	63,03%
TOTAL GENERAL	614 864 414,00	-86 810 345,00	10 616 224,12	538 670 293,12	269 098 652,36	269 571 640,76	49,96%	49,96%

Fuente: DGEV, UPI, Dpto. Presupuesto COSEVI, Año 2022, en colones

El Plan Operativo del año 2022, fue aprobado por la Junta Directiva mediante **REF: ARTÍCULO III SESIÓN EXTRAORDINARIA: 3051-2021 DE FECHA: 26-04-2021**. Se aprobó un presupuesto para la Dirección General de Educación Vial por la suma de ₡614.864.414,00; con la aplicación de modificaciones y traslados de fondos que se generaron, quedó un presupuesto asignado de ₡538.670.293,36, dividido en dos: la suma de ₡498.052.731,12, para la ejecución de acciones sustantivas en seguridad vial y la suma de ₡40.617.562,00 para el pago de salarios.

Para la ejecución del presupuesto de la D.G.E.V. se tiene:

La ejecución en salarios es de ₡25.599.984,73, que representa un 63,03 %, del total asignado en este rubro a la Dirección General de Educación Vial. La mayor parte de la planilla que pagaba el COSEVI del personal destacado en la DGEV, fue absorbida por el MOPT.

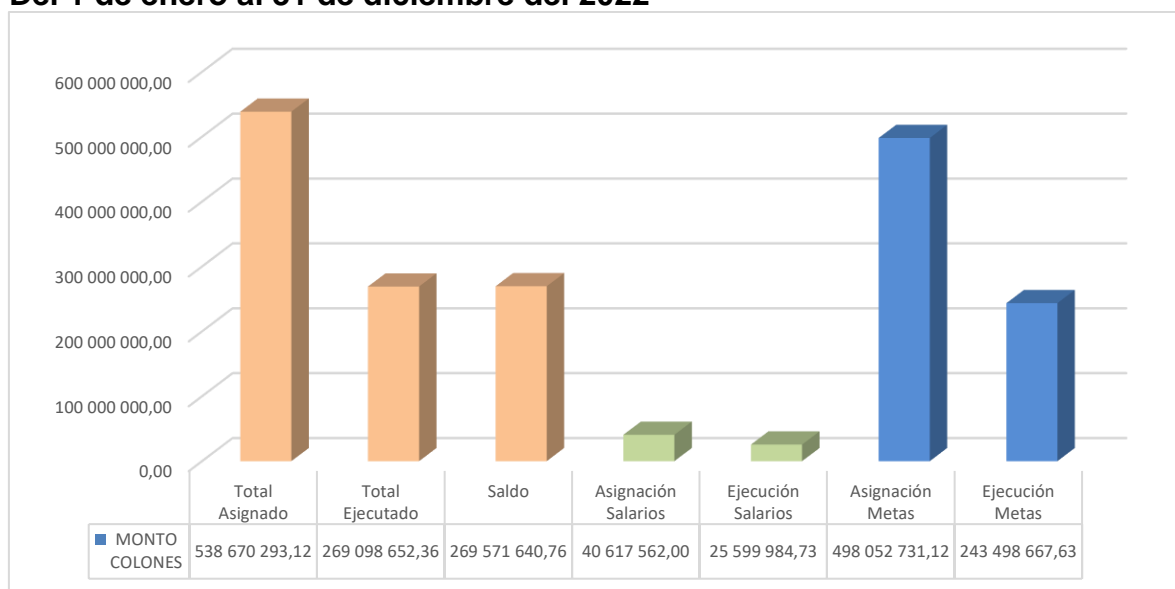
Del Presupuesto para las acciones sustantivas, se ejecutó el monto de ₡243.498.667,63, que representa un 48,89%, que se utilizó principalmente para el pago del compromiso para los contratos de mantenimiento del equipo de cómputo, compra de papel, compra de repuestos para los contratos de mantenimiento, material promocional, pago de los viáticos para sustituir personal en las oficinas regionales compra de barriadas, entre otros.

El saldo sin ejecutar es de ₡254.554.063,49, corresponde principalmente a sobrantes después de haber realizado las contrataciones respectivas, viáticos que no se utilizaron, saldos de los diferentes contratos de mantenimiento del equipo de cómputo,

plantas eléctricas y los respectivos repuestos, elaboración de la plataforma virtual, compra de material y equipo de protección contra la COVID-19; entre otros.

En el siguiente gráfico, se representa el avance de la ejecución presupuestaria al IV Trimestre del año 2022:

Gráfico No. 11
Resumen Ejecución Presupuestaria (Incluye Salarios)
Dirección General de Educación Vial
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: UPI y Dpto. de Presupuesto COSEVI, en colones.

La actividad de Educación Vial y Acreditación de Conductores está estructurado por cuatro metas, con un presupuesto ordinario para su ejecución de ₡574.246.852,00, tal y como se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro No. 43
Resumen Metas
Educación Vial y Acreditación de Conductores
Año 2022**

METAS PROGRAMADAS		COSTO INICIAL ¢
1.37.1	Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.	73 088 965,00
1.38.1	Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.	147 720 382,00
1.39.1	Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.	81 961 429,00
1.40.1	Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras, en el año 2022.	271 476 076,00
TOTAL		574 246 852,00

Fuente: Plan Operativo Institucional 2022, Consejo de Seguridad Vial.

Durante la ejecución al IV Trimestre 2022, se realizaron los siguientes movimientos presupuestarios mediante modificaciones y traslados de fondos, como sigue:

Modificaciones:

- Con la Modificación Decreto 43447-H, se dieron aumentos, por el monto de ¢2.234.010,00:
 - Se aumentaron en las siguientes subpartidas:
 - 1.08.08 se aumentó el monto de ¢2.234.010,00, en la Meta 1.40.1. Para hacerle frente al pago de la Licitación Pública 2019LN-000004-0058700001, contrato 0432019001100047-01, denominada “SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO Y DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LA DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL”. Se estima el pago del mes de diciembre, por un monto de \$ 3.390,00 dólares IVAI, a un tipo de cambio proyectado de ¢ 659,00.

- Con la Modificación Decreto 43472-H, se dieron aumentos por el monto de ₡48.407.546,00 y disminuciones por el monto de ₡63.958.191,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 1.01.02 se disminuyó el monto de ₡30.000.000,00, en la Meta 1.40.1. Debido a un error en la clasificación de la subpartida, la misma se incluyó en la 1.01.02, siendo lo correcto incluirla en la subpartida 1.01.03 Alquiler de equipo de cómputo, por lo cual se realiza el rebajo para trasladar los recursos a la subpartida correcta.
 - 1.04.99 se disminuyó el monto de ₡1.678.437,00, en la Meta 1.38.1. Por las diferentes restricciones establecidas a las clases grupales por el Ministerio de Salud, en atención a la emergencia sanitaria provocada por el Covid-19, se ha visto disminuido la cantidad de cursos a impartir bajo esta modalidad, razón por la cual se planea reducir la cantidad de horas a contratar con el intérprete, en vista de que es una contratación en demanda, y el último año quedaron recursos sin poder ejecutar.
 - 1.06.01 se disminuyó el monto de ₡300.000,00, en la Meta 1.40.1. Revisando el costo exacto del mismo, con el último incremento realizado en el año 2021 y proyectando un incremento similar para el periodo 2022, queda el saldo de 300.000,00 colones para reorientar y de esta manera atender otras necesidades de la institución.
 - 2.04.02 se disminuyó el monto de ₡5.000.000,00, en la Meta 1.40.1. En vista de que se realizó la tercerización del servicio de emisión de licencias, ya no se requiere de estos recursos, por lo que se plantea la posibilidad de trasladar los mismos para el logro de otros objetivos institucionales.
 - 2.99.06 se disminuyó el monto de ₡10.484.108,56, en la Meta 1.39.1. Revisado los inventarios, así como el estado de los conos en uso, se considera que no es tan necesario adquirir los conos, ya que con los existentes se puede cubrir la necesidad sin afectar la meta propuesta para el periodo 2022, queda un saldo que puede ser reorientarlo para el logro de otros objetivos institucionales en su momento.
 - 5.01.99 se disminuyó el monto de ₡540.000,00, en la Meta 1.37.1. el monto de ₡405.000,00, y en la Meta 1.39.1. el monto de ₡135.000,00. Durante el periodo 2021 se logró la adquisición de estos equipos por medio de recursos provenientes del presupuesto MOPT; razón por la cual ya no es necesario adquirir los equipos antes mencionados y con el saldo poder alcanzar otros objetivos necesarios para la Administración.
 - Se aumentaron en las siguientes subpartidas:
 - 1.01.03 se aumentó el monto de ₡30.000.000,00, en la Meta 1.40.1. Se requiere el siguiente aumento para gestionar la

- contratación de arrendamiento de equipo de impresión multifuncional e impresoras láser, incluye mantenimiento, tintas, tonners y todos los consumibles. (No incluye papel).
- 1.08.08 se aumentó el monto de ₡25.284.104,00, en la Meta 1.40.1. Se aumenta ₡9,328,458,56 para poder realizar una ampliación al contrato 0432018001100020-00, por 6 meses más de servicio, mientras se logra realizar la contratación de arrendamiento de equipo de impresión de papel; también se requiere para ampliar la contratación de mantenimiento de equipo de cómputo, contrato N° 0432019001100258-00 para incluir varios equipos que no están en contrato y los cuales luego de su uso demandan mantenimiento para mantenerlos en buen estado. Se aumenta ₡26.808.120,00 para el pago de la licitación pública 2019LN-000004-0058700001, contrato 0432019001100047-01, denominada “servicio de mantenimiento de equipo de cómputo y de emisión de licencias de conducir para la dirección general de educación vial”. A raíz de la tercerización del servicio de emisión de licencias, se planifico no prorrogar este contrato para el periodo 2022, de ahí que no se presupuestó recursos para el año 2022, sin embargo en junio de 2021, por una recomendación de ATI, solicitaron no caducar el contrato en su totalidad, sino disminuir la cantidad de equipos atendidos por la empresa, de tal forma que se excluyera del contrato, el equipo de emisión de licencias de conducir y mantener el equipo de almacenamiento de datos (servidores Blade e Hitachi) razón por la cual se disminuyó el monto mensual, el cual quedo en 3.390,00 dólares I.V.A.
 - 5.99.03 se aumentó el monto de ₡8.674.087,00, en la Meta 1.39.1. Se requiere el pago de la factura 00100001010000000708, correspondiente a la contratación 2020LA-000042-0058700001, la misma sufrió una serie de atrasos en la entrega, de tal forma que, se les rebajo el 25% por concepto de multa, la cual fue apelada por parte del proveedor y fue hasta enero del presente año que se notificó la resolución de la apelación, confirmando de esta manera el rebajo a realizar y dejando en firme el monto a pagar \$14,873,63 dólares, razón por la cual se requiere de estos recursos para enfrentar el pago de este compromiso.
- Con la Modificación Decreto H24, se dieron disminuciones por el monto de ₡105.000.000,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 5.01.01 se disminuyó el monto de ₡25.000.000,00, en la Meta 1.39.1. Monto que se tenía reservado como parte de la regla fiscal y se pone a disposición de la administración.

- 5.99.03 se disminuyó el monto de ₡80.000.000,00, en la Meta 1.38.1. Monto que se tenía reservado como parte de la regla fiscal y se pone a disposición de la administración.

Traslados:

- Con CPP-2022-040 de fecha 22/02/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-90, el traslado de fondos por el monto de ₡500.000,00:
 - Se disminuye en la subpartida 1.08.07 en la Meta 1.40.1, el monto de ₡500.000,00 con el fin de trasladar estos recursos para hacerle frente al contrato de mantenimiento de butacas del auditorio contratación número 2021CD-000089-0058700001 y contrato 0432021001100139-00; el saldo restante en la meta se mantiene, para gestionar un nuevo contrato de mantenimiento de aires acondicionados.
 - Se aumentó en la subpartida 1.08.07 en la Meta 1.38.1, el monto de ₡500.000,00 con el fin de trasladar estos recursos para hacerle frente al contrato de mantenimiento de butacas del auditorio contratación número 2021CD-000089-0058700001 y contrato 0432021001100139-00; el saldo restante en la meta se mantiene, para gestionar un nuevo contrato de mantenimiento de aires acondicionados.
- Con CPP 2022 SESION 04 PUNTO 3.5 de fecha 24/02/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DF-2022-0108, el traslado de fondos por el monto de ₡8.618.466,00:
 - Se aumentó en la subpartida 1.08.08 en la Meta 1.40.1, el monto de ₡8.618.466,00 Se solicita Traslado de Fondos en la Subpartida 1.08.08, de la meta 1.10.1 de Asesoría en Tecnología de la Información a la meta 1.40.1 de la Dirección General de Educación Vial, como parte de los ajustes requeridos por el MOPT en el oficio DVA-DF-FEP-2022-58, al Decreto Ejecutivo H-003.
- Con CPP-2022-0066 de fecha 02/06/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-729, el traslado de fondos por el monto de ₡1.915.937,56:
 - Se disminuye en la subpartida 5.99.03 en la Meta 1.38.1, el monto de ₡1.915.937,56, para el ajuste a la contratación del pago a contratación 2020LA-000042-0058700001, la misma sufrió una serie de atrasos en la entrega, de tal forma que, se les rebajo el 25% por concepto de multa, la cual fue apelada por parte del proveedor y fue hasta enero del presente año que se notificó la resolución de la apelación, confirmando de esta manera el rebajo a realizar y dejando en firme el monto a pagar \$14,873,63 dólares.
 - Se aumentó en la subpartida 1.08.07 en la Meta 1.39.1, el monto de ₡1.915.937,56, para el ajuste a la contratación del pago a contratación 2020LA-000042-0058700001, la misma sufrió una serie de atrasos en la

entrega, de tal forma que, se les rebajo el 25% por concepto de multa, la cual fue apelada por parte del proveedor y fue hasta enero del presente año que se notificó la resolución de la apelación, confirmando de esta manera el rebajo a realizar y dejando en firme el monto a pagar \$14,873,63 dólares.

- Con CPP-2022-0098 de fecha 26/08/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-623, el traslado de fondos por el monto de ₡2.122.140,00:
 - Se disminuye en la subpartida 5.01.03 en la Meta 1.38.1, el monto de ₡2.122.140,00, con el propósito de adquirir pantallas interactivas, ya que al momento de realizar el estudio de mercado se hizo sobre pantallas Smart TV y no sobre pantallas interactivas que era lo requerido, por lo que el disponible resulta insuficiente.
 - Se aumentó en la subpartida 5.01.03 el monto de ₡2.122.140,00, en la Meta 1.37.1 el monto de ₡1.061.070,00 y en la Meta 1.39.1 el monto de ₡1.061.070,00, con el propósito de adquirir pantallas interactivas, ya que al momento de realizar el estudio de mercado se hizo sobre pantallas Smart TV y no sobre pantallas interactivas que era lo requerido, por lo que el disponible resulta insuficiente.
- Con CPP-2022-0107 de fecha 23/09/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-730, el traslado de fondos por el monto de ₡1.662.270,12:
 - Se aumentó en la subpartida 5.01.05 el monto de ₡1.662.270,12, en la Meta 1.40.1, con el fin de cubrir el monto de \$2.351,16 de la factura 00200001010000005322, la cual quedo pendiente del periodo 2021 debido a que debía aplicarse multa y el proceso concluyó en mayo 2022.
- Con CPP-2022-0130 de fecha 01/12/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-730, el traslado de fondos por el monto de ₡355.488,00:
 - Se aumentó en la subpartida 1.06.01 el monto de ₡355.488,00, en la Meta 1.40.1, con el fin de ajustar el monto correspondiente a la factura del INS para póliza de equipo electrónico.

Una vez realizados estos movimientos, el presupuesto 2022 quedó de la siguiente manera:

Cuadro No. 44
Resumen Metas
Educación Vial y Acreditación de Conductores
Incluye Modificaciones y Traslados de Fondos Año 2022

METAS PROGRAMADAS		COSTO INICIAL ¢
1.37.1	Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.	73 745 035,00
1.38.1	Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.	142 503 867,44
1.39.1	Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.	82 993 414,56
1.40.1	Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras, en el año 2022.	303 474 926,12
TOTAL		602 717 243,12

Fuente: U.P.I. ejecución 2022.

Las metas para el período 2022 – 2030 fueron reprogramadas con base a la demanda del 2012 al 2021, utilizando un modelo de tendencia para cada una de las demandas: licencias, cursos teóricos y prueba prácticas.

El análisis fue suministrado por la Unidad de Planificación Institucional, Ing. Vanessa Vargas Morales del Consejo de Seguridad Vial, quien estableció una función para cada una de las demandas dadas de la siguiente manera:

Comparativo del error porcentual absoluto obtenido mediante los distintos métodos de previsión para los servicios de atención a personas, pruebas teóricas, pruebas prácticas y licencias.

Cuadro No. 45
Comparativo del error porcentual.

Servicios	Error porcentual promedio (EPAM)			
	MMS	MMP	Lineal	EAIE
Atención a personas (Charlas)	24,45%	23,05%	21,03%*	-
Pruebas teóricas	25,82%	26,21%	17,65%*	25,30%
Pruebas prácticas	9,37%	9,20%*	14,11%	16,89%

Fuente: Ing. María Vanessa Vargas Morera, UPI Año 2022

La fórmula utilizada para los 10 datos estimados en la prueba unilateral con el valor más pequeño con la siguiente estimación:

$$r_{11} = \frac{x_2 - x_1}{x_{n-1} - x_1} \quad (\text{Rorabacher, 1991})$$

De acuerdo a esta fórmula se estima el valor Q calculado de los datos y se compara con el valor determinado en la tabla para esta prueba (valores críticos de Dixon para r_{11}), considerando un 95%.

Según se puede apreciar en las ecuaciones anteriores, los servicios de pruebas teóricas y pruebas prácticas presentan una relación relativamente baja entre sus variables, pues los coeficientes de determinación (R^2) no son muy altos al no encontrarse próximos a 1, a pesar de que se contó con una mayor cantidad de datos para realizar las estimaciones (1990-2013). Valores bajos del R^2 indican que el ajuste del modelo a la variable a determinar es bajo y, por tanto, menos fiable.

De acuerdo a los resultados obtenidos por el Área de Investigación y Estadística para la demanda de estos servicios en los años 2015-2020; así como, el cálculo de la proyección de los años 2012-2014 y 2021 de acuerdo a las ecuaciones estimadas, se realiza una comparación de estos datos con los valores reales ejecutados en los servicios en los mismos años y se estima el error porcentual absoluto (EPAM) entre ambos, en el siguiente cuadro se presentan los resultados.

A continuación, se presenta un cuadro resumen con la estimación de la cantidad de servicios estimados para periodo 2022 - 2030.

Cuadro No. 46

**Estimación de la Proyección de los Servicios de Atención a Personas, Pruebas Teóricas, Pruebas Prácticas y Emisión de Licencias
 Periodo 2022 - 2030**

AÑOS	CAPACITACIÓN DE PERSONAS	GESTIÓN MATRÍCULA CURSO TEÓRICO	GESTIÓN MATRÍCULA PRUEBAS PRÁCTICA	EMISIÓN DE LICENCIAS	
				HOMOLOGACIÓN	BCR
2022	58 228	142 529	137 799	15 600	450 000
2023	58 228	142 529	137 799	15 600	450 000
2024	58 228	142 529	137 799	15 600	450 000
2025	58 228	142 529	137 799	15 600	450 000
2026	58 228	142 529	137 799	16 380	450 000
2027	58 228	142 529	137 799	16 380	450 000
2028	58 228	142 529	137 799	16 380	450 000
2029	58 228	142 529	137 799	16 380	450 000
2030	58 228	142 529	137 799	16 380	450 000
Total	524 052	1 282 761	1 240 191	144 300	4 050 000

Fuente: Unidad de Planificación Institucional COSEVI, Año 2022

Nota: La meta de emisión de licencias no se estimó su cálculo para el periodo 2022-2030, por estar la tercerización del servicio de emisión de licencias con el Banco de Costa Rica, la proyección de la homologación de licencias fue remitida por el anterior jefe Lic. Heraldo Williamson, del Departamento de Emisión de Licencias y la proyección remitida por el BCR, mediante oficio DVT-DGEV-ALC-2022-49.

A continuación, se amplía la información para cada una de las metas con relación a la ejecución física y presupuestaria.

1.37.1 - Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.

La Ley de Administración Vial No. 6324 y el Decreto No. 15.452, que responde a la creación de la Dirección General de Educación Vial, obliga a esta Dirección a ser asesora y capacitar a todos los profesionales de educación, para que desarrollen actividades de educación vial en todo el país, con el fin de que la población conozca todas aquellas normas o reglas que debe poner en práctica como peatón, pasajero o conductor cuando transita por el sistema de tránsito, haciendo uso para ello del material de apoyo necesario como películas, dinámicas aplicadas en el Centro de Formación en Educación Vial Karen Olsen, La Sabana; al igual que en los centros educativos que se visitan con promociones de Seguridad Vial, y comunidades organizados .

Además, existe un documento que ofrece a los docentes de I y II ciclo, un conjunto de temas de Educación Vial, que han sido seleccionados para incluirlos en los programas de Estudios Sociales. Dichos temas fueron aprobados por el Consejo Superior de Educación, el 18 de mayo de 1981 en la sesión N° 76-81, y se pusieron en práctica en forma obligatoria a partir de 1982, por lo tanto, los instructores de la Dirección General de Educación Vial, en forma permanente brindan capacitación a los profesores, para que sean agentes multiplicadores en temas de seguridad vial. Los temas fueron divididos en cinco niveles a saber: Kínder, I, II grado, III grado, IV grado, V grado y VI, donde se va incrementando la complejidad del tema.

Para el año 2022, se replanteo capacitar una población de 58.228 personas con charlas de educación vial dirigidas principalmente a niños de escuela, maestros y padres de familia, que visitan el Centro de Formación de Educación Vial Karen Olsen, en la Sabana; y apliquen la metodología de la brigada vial, que se promociona en las escuelas de los se mantiene los cantones que se habían identificado en periodos anteriores: San José, Puntarenas, Pococí, Alajuela y San Carlos, sin embargo, Nicoya pasa a ser el cantón número 6 y Pérez Zeledón pasa a ser el número 7. Este comportamiento ya se venía previendo desde el año anterior.

Para analizar el avance físico, financiero y cronológico de esta meta se debieron aplicar algunos indicadores de evaluación. Para el caso, se utilizaron los índices del “Control de Ejecución del BID-ILPES”, los cuales analizan la eficiencia, eficacia, economía y la calidad de los productos generados, el detalle a continuación:

Cuadro No. 47

Índice de Control de Ejecución

Meta de 58.228 Atención a personas con charlas de Educación Vial

Índice Avance Físico	Índice Avance Efectivo	Índice Cumplimiento de Costos	Índice Efectivo de Costos
37,05%	0,37	86,20%	2,33

Fuente: Informes IV Trimestre DGEV, al 31 de diciembre del 2022.

Se tiene una meta de atención de al menos 58.228 personas con charlas de educación vial, al 31 de diciembre del 2022 se atendieron 21.573 personas, a continuación, mediante el siguiente cuadro, se indica el resultado de la meta 1.37.1:

Cuadro No. 48

Ejecución Física

Atención a personas con charlas de Educación Vial

Meta	Programada	Alcanzada
Participación de personas en charlas de educación vial.	58 228	21 573

Fuente: Informes al IV Trimestre DGEV del 2022.

✓ **Índice de avance físico:**

$$\frac{21.573}{58.228} = 37,05\%$$

A continuación, se presenta la población atendida por tipo de usuario, ya sea estudiante, profesor, padre de familia, entre otros.

Cuadro No. 49

Personas que Recibieron Charlas de Educación Vial – Cantones de Alto Riesgo Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022.

PROVINCIA	CANTÓN	TOTAL CANTÓN
Provincia de San José	San José	2 682
	Pérez Zeledón	4 724
Provincia de Alajuela	Alajuela	2 982
	San Carlos	750
Provincia Guanacaste	Nicoya	1 524
Provincia de Puntarenas	Puntarenas	1 818
	Pococí	153
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS CANTONES DE ALTO RIESGO		14 633

Fuente: Informes al IV Trimestre 2022 de la DGEV.

Cuadro No. 50

Personas que Recibieron Charlas de Educación Vial – Agrupado por Provincia y Cantón. Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022.

PROVINCIA	CANTÓN	TOTAL CANTÓN	TOTAL PROVINCIA
Provincia de San José	San José	2 682	8 511
	Escazú	72	
	Goicoechea	243	
	Santa Ana	107	
	Vásquez de Coronado	153	
	Moravia	41	
	Montes de Oca	196	
	Curridabat	270	
	Pérez Zeledón	4 724	
	Provincia de Alajuela	Alajuela	
San Carlos		750	
Provincia de Cartago	Cartago	38	38
Provincia de Heredia	Heredia	1 815	1 985
	Barva	40	
	Belén	50	
Provincia de Guanacaste	Liberia	2 593	4 177
	Nicoya	1 524	
	Santa Cruz	60	
Provincia de Puntarenas	Puntarenas	1 818	1 818
Provincia de Limón	Limón	1 159	1 312
	Pococí	153	
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS		21 573	21 573

Fuente: Informes al IV Trimestre 2022 de la DGEV.

Cuadro No. 51

**Resumen Personas que Recibieron Capacitación Agrupado por Provincia
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022**

PROVINCIA	TOTAL PROVINCIA
Provincia de San José	8 511
Provincia de Alajuela	3 732
Provincia de Cartago	38
Provincia de Heredia	1 985
Provincia de Guanacaste	4 177
Provincia de Puntarenas	1 818
Provincia de Limón	1 312
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS	21 573

Fuente: Informe al IV Trimestre 2022 de la DGEV.

Cuadro No. 52

**Resumen Por Mes Escuelas Visitadas Octubre, Noviembre y Diciembre Año
2022**

Octubre

CENTRO EDUCATIVO	CONTACTO	TELÉFONO	ESTUDIANTES CAPACITADOS			MAESTROS Y PROFESORES CAPACITADOS			PADRES Y OTROS CAPACITADOS			TOTAL	INSTRUCTOR	ENTREGA MATERIAL	FECHA	LUGAR
			Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros					
Esc. Cubuquul	Jessica Murillo Cambr.	72016551	74	72	0	9	1	0	0	0	0	156	Carlos Gonzalez	si	26/10/2022	Heredia
Esc. Cubuquul	Jessica Murillo Cambr.	85963179	13	29	0	6	0	0	0	0	0	48	Carlos Gonzalez	si	27/10/2022	Heredia
Esc. Cubuquul	Jessica Murillo Cambr.	22606064	94	87	0	8	0	0	0	0	0	189	Carlos Gonzalez	si	28/10/2022	Heredia
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS			181	188	0	23	1	0	0	0	0	393				

Noviembre

CENTRO EDUCATIVO	CONTACTO	TELÉFONO	ESTUDIANTES CAPACITADOS			MAESTROS Y PROFESORES CAPACITADOS			PADRES Y OTROS CAPACITADOS			TOTAL	INSTRUCTOR	ENTREGA MATERIAL	FECHA	LUGAR
			Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros					
Colegio Técnico Prof. Purral	Silvia Durán Fernandez	82077319	107	123	0	9	4	0	0	0	0	243	Carlos Gonzalez	si	3/11/2022	Goiocoechea
Esc. Juan Raf. Mora Porras	Wendy Rojas	89672112	134	120	0	13	0	0	0	0	0	267	Carlos Gonzalez	si	21/11/2022	San José
Esc. Corazón de Jesús	Mirna Gutiérrez	22908554	8	7	0	3	0	0	0	0	0	18	Carlos Gonzalez	si	30/11/2022	San José
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS			249	250	0	25	4	0	0	0	0	528				

Diciembre

CENTRO EDUCATIVO	CONTACTO	TELÉFONO	ESTUDIANTES CAPACITADOS			MAESTROS Y PROFESORES CAPACITADOS			PADRES Y OTROS CAPACITADOS			TOTAL	INSTRUCTOR	ENTREGA MATERIAL	FECHA	LUGAR
			Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros					
												0				
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

Fuente: Informes al IV Trimestre 2022 de la DGEV.

Cuadro No. 53
Resumen Por Mes Visitas de Escuelas al Parque Octubre, Noviembre y
Diciembre Año 2022
Octubre

CENTRO EDUCATIVO	CONTACTO	TELÉFONO	ESTUDIANTES CAPACITADOS			MAESTROS Y PROFESORES CAPACITADOS			PADRES Y OTROS CAPACITADOS			TOTAL	INSTRUCTOR	ENTREGA MATERIAL	FECHA	LUGAR
			Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros					
El Carmelo	Anneht Carvajal Vargas	70565948	15	16	0	2	0	0	3	0	0	36	Sergio Chavarría	si	5/10/2022	San José
Escuela San Antonio	Angie Valenciano	83396761	22	15	0	3	0	0	0	0	0	40	Sergio Chavarría	si	7/10/2022	Alajuela
Los Ángeles School	Andrea Valverde	2320122	20	25	0	3	0	0	6	3	0	57	Carlos Gonzalez	si	17/10/2022	San José
Uceo María Auxiliadora	Karla Castro	83169578	26	21	0	4	0	0	0	0	0	51	Carlos Gonzalez	si	18/10/2022	San José
Creston School	Natalia Castro	22928412	25	26	0	4	0	0	0	0	0	55	Carlos Gonzalez	si	19/10/2022	Vásquez de Coronado
Creston School	Natalia Castro	22928412	26	29	0	5	0	0	0	0	0	60	Carlos Gonzalez	si	20/10/2022	Vásquez de Coronado
Linda Vista	Elena Zuñiga	61542218	20	16	0	5	0	0	0	0	0	41	Carlos Gonzalez	si	21/10/2022	Moravia
Panamerican School	Alba Gonzalez	83808399	21	21	0	8	0	0	0	0	0	50	Carlos Gonzalez	si	24/10/2022	Belén
Jorge Volio Jiménez	Bianca Rosa Marín	88920124	24	26	0	2	0	0	2	0	0	54	Carlos Gonzalez	si	25/10/2022	Santa Ana
José Figueiras Ferrer	Brenda Reyes Barrantes	22831741	4	1	0	2	0	0	0	0	0	7	Sergio Chavarría	si	26/10/2022	Montes de Oca
Jorge Volio Jiménez	Xenia Chinchilla Garita	88537662	22	27	0	3	1	0	0	0	0	53	Sergio Chavarría	si	27/10/2022	Santa Ana
República de Venezuela	Ingrid Chavarría Mora	88276204	17	15	0	2	0	0	2	0	0	36	Sergio Chavarría	si	28/10/2022	Escazú
15 de Agosto	Marlene Umaña Ruiz	72016551	28	27	0	1	2	0	0	0	0	58	Carlos Gonzalez	si	31/10/2022	Curridabat
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS			270	265	0	44	3	0	13	3	0	598				

Noviembre

CENTRO EDUCATIVO	CONTACTO	TELÉFONO	ESTUDIANTES CAPACITADOS			MAESTROS Y PROFESORES CAPACITADOS			PADRES Y OTROS CAPACITADOS			TOTAL	INSTRUCTOR	ENTREGA MATERIAL	FECHA	LUGAR
			Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros					
15 de Agosto	Marlene Umaña Ruiz	72016551	28	27	0	2	1	0	0	0	0	58	Carlos Gonzalez	si	1/11/2022	Curridabat
El Carmelo	Daisy Zuñiga	88185653	14	21	0	3	0	0	4	0	0	42	Carlos Gonzalez	si	2/11/2022	San José
Los Ángeles School	Andrea Valverde	87170985	19	25	0	2	0	0	7	1	0	54	Carlos Gonzalez	si	3/11/2022	San José
Lomas del Río	Andrea Estrada	62992161	17	20	0	6	1	0	0	0	0	44	Carlos Gonzalez	si	4/11/2022	San José
15 de Agosto	Marlene Umaña Ruiz	72016551	27	25	0	4	0	0	0	0	0	56	Carlos Gonzalez	si	8/11/2022	Curridabat
California	Paula Ramos	89206956	28	22	0	2	1	0	0	0	0	53	Carlos Gonzalez	si	9/11/2022	Alajuela
Santa Marta	Enid Webb Espinoza	88230839	9	11	0	1	0	0	2	0	0	23	Carlos Gonzalez	si	10/11/2022	Montes de Oca
Tuetal Sur	Pilar Murrillo	8934214	25	25	0	2	0	0	3	0	0	55	Carlos Gonzalez	si	11/11/2022	Alajuela
California	Paola Ramos	89206956	27	23	0	3	0	0	0	0	0	53	Carlos Gonzalez	si	14/11/2022	Alajuela
Grupo ICE	Milena Cascante	88404328	15	16	0	4	0	0	0	0	0	35	Carlos Gonzalez	si	15/11/2022	San José
Graceland School	Alejandro Fernandez	24338487	10	12	0	4	1	0	0	0	0	27	Carlos Gonzalez	si	16/11/2022	Alajuela
Tuetal Sur	Tomás Hernandez	83497292	24	26	0	1	1	0	3	1	0	56	Carlos Gonzalez	si	17/11/2022	Alajuela
Fundación Crecer C.R.	Maria Bolaños	83790463	27	23	0	3	0	0	5	2	0	60	Carlos Gonzalez	si	18/11/2022	Alajuela
Grupo INS - Uruca	Vanessa Mora Solano	71065046	5	4	0	4	1	0	0	0	0	14	Carlos Gonzalez	si	21/11/2022	San José
Santa Rita	Gloria Ocampo	83028392	7	8	0	3	0	0	4	0	0	22	Carlos Gonzalez	si	24/11/2022	Alajuela
Kinder Sorpresitas	Karol Araya	83429939	22	10	0	4	0	0	0	0	0	36	Carlos Gonzalez	si	25/11/2022	Escazú
Ciudad de los Niños	Antony Lopez	62885744	0	34	0	2	2	0	0	0	0	38	Carlos Gonzalez	si	29/11/2022	Cartago
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS			304	332	0	50	8	0	28	4	0	726				

Diciembre

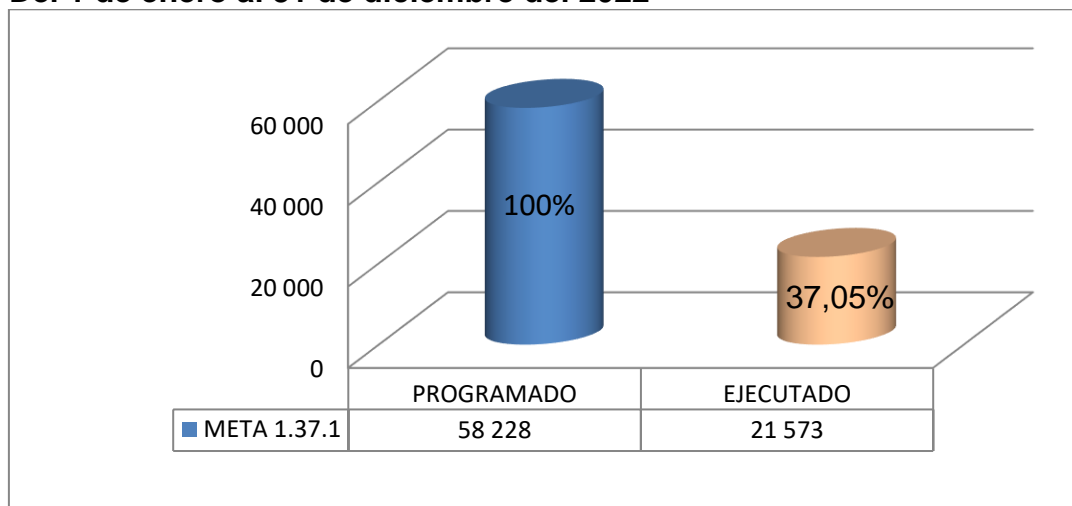
CENTRO EDUCATIVO	CONTACTO	TELÉFONO	ESTUDIANTES CAPACITADOS			MAESTROS Y PROFESORES CAPACITADOS			PADRES Y OTROS CAPACITADOS			TOTAL	INSTRUCTOR	ENTREGA MATERIAL	FECHA	LUGAR
			Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros	Hom.	Muj.	Otros					
Arturo Morales Montero	Rosa Isela Campos	22079241	12	21	0	3	1	0	2	1	0	40	Carlos Gonzalez	si	15/12/2022	Bane
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS			12	21	0	3	1	0	2	1	0	40				

Fuente: Informe al IV Trimestre 2022 de la DGEV.

A continuación, mediante un gráfico se muestra la cantidad de personas capacitadas mediante charlas en temas de Educación Vial al 31 de diciembre del 2022.

Gráfico No. 12

**Personas que Asistieron a la Capacitaciones de Educación Vial
 Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022**



Fuente: Informe al IV Trimestre, DGEV, al 31 de diciembre del 2022

Para el año 2022, los cantones de riesgo en accidentes de tránsito a intervenir son San José, Alajuela, San Carlos, Nicoya, Pérez Zeledón, Limón, Heredia, Siquirres y Santa Cruz, y siguiendo las medidas de intervención, la atención a los centros educativos, es una acción catalogada como “Promisoria”, la cual por lo difícil de medir, actualmente cuenta con esta categorización; dado que son pocos los estudios que la respaldan con evidencia científica; no obstante, el Consejo de Seguridad Vial considera este programa importante para el cumplimiento de los objetivos específicos de la institución y consecuente con lo anterior, acciones que son dirigidas a los alumnos y padres de familia, como parte integral de las acciones que se desarrollan en la prevención de accidentes de tránsito, entre ellas la campaña de “HAGÁMONOS VISIBLES”; dirigida especialmente a peatones; de igual forma, la insistencia para que se incremente el uso de los puentes peatonales, a los que ha dedicado recursos para dotar de dicha infraestructura a las comunidades donde un puente haga la diferencia entre la vida o la muerte de las personas; por causa de los accidentes de tránsito con víctimas mortales.

El Departamento de Educación Formal, indica en su informe que:

Se concluye, que la baja ejecución de la meta 1.37.1 se vio afectada para el año 2022, la jefatura del departamento de Educación Formal sufrió varios cambios, asimismo, una funcionaria se acogió al derecho a la pensión, la plaza no fue reemplazada, otra funcionaria fue trasladada a otra dependencia de la Dirección General de Educación Vial y otra funcionaria presenta una incapacidad por tiempo indefinido lo cual nos deja en el Departamento de Educación Formal de la Dirección General de Educación Vial únicamente con un coordinador, un instructor y un asistente, esto aunado al hecho de que se cuenta con seis vehículos de los cuales

únicamente uno se encuentra en funcionamiento, de los otros cinco, dos se encuentran con serios problemas de mantenimiento que requieren gastos onerosos para reparación, uno está recién salido de taller y no cuenta con el Derecho de Circulación actualizado y los otros dos requieren mantenimiento de cambios de aceites y baterías. Todo lo anteriormente descrito ocasionó que no se pudiera alcanzar la programación en la atención a las personas usuarias, ni a los cantones de alto riesgo.

Esta actividad tiene como meta impulsar y crear de una nueva cultura vial, para así ofrecer una mejor calidad de vida, para que los usuarios de las vías públicas no se conviertan en víctimas, que adquieran el conocimiento básico para conducirse de manera más segura en las vías públicas, mediante el conocimiento básico de las normas de seguridad vial.

Cabe destacar que para los estudiantes y docentes, la capacitación y el asesoramiento se convierten en un instrumento sumamente útil para orientarlos por medio del desarrollo del conocimiento, dándoles herramientas constructivas para ejecutar el proceso de cambio que se desea alcanzar, como parte de la transformación de las conductas, ante la imperiosa necesidad de formular acciones sistemáticas y consistentes, para proteger a la población costarricense, y fortalecer el proceso de construcción de una nueva cultura vial de comportamiento y toma de decisiones en el sistema vial.

Además, esta actividad utiliza los recursos en la capacitación a docentes, los cuales se convierten en agentes multiplicadores en la enseñanza de la seguridad vial, dado que el Ministerio de Educación Pública tiene dentro de su calendario escolar la “Semana de Seguridad Vial” y el asesoramiento recibido por parte de los Instructores de Educación Vial, así como para los profesores que están impartiendo la materia de seguridad vial a los estudiantes de décimo y undécimo año. Para el presente año se requiere aplicar nuevas estrategias para llevar las charlas a las diferentes personas, debido a que las consecuencias de la pandemia provocada por el Covid-19, sin embargo, se ha retomado las giras a las escuelas para poder impartir de manera directa las charlas y entregar el material de apoyo.

✓ **Índice de avance efectivo:**
$$\frac{37,05\%}{100\%} = 0,37$$

Este índice, muestra un resultado de 0,63 por debajo de lo proyectado, en donde, se le ha dado atención prioritaria a los centros educativos que pertenecen a los cantones de alto riesgo en accidente de tránsito. Además, los instructores visitaron otros centros educativos, donde los docentes les pidieron la colaboración a la institución, dado a que sus comunidades son vulnerables a la ocurrencia de un accidente de tránsito. Según los registros de la Dirección General de Educación Vial los asistentes a las charlas de Educación Vial fueron un total de 10.202 hombres y 11.370 mujeres.

✓ **Índice de cumplimiento de costos:**

$$\frac{63.566.352,27}{73.745.035,00} = 86,20\%$$

A esta meta le fue asignado en el presupuesto ordinario el monto de ₡73.088.965,00, y se realizaron los siguientes movimientos presupuestarios:

Modificaciones:

- Con la Modificación Decreto 43472-H, se dieron aumentos por el monto de ₡48.407.546,00 y disminuciones por el monto de ₡63.958.191,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 5.01.99 se disminuyó en la Meta 1.37.1 el monto de ₡405.000,00. Durante el periodo 2021 se logró la adquisición de estos equipos por medio de recursos provenientes del presupuesto MOPT; razón por la cual ya no es necesario adquirir los equipos antes mencionados y con el saldo poder alcanzar otros objetivos necesarios para la Administración.

Traslados:

- Con CPP-2022-0098 de fecha 26/08/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-623, el traslado de fondos por el monto de ₡2.122.140,00:
 - Se aumentó en la subpartida 5.01.03 en la Meta 1.37.1 el monto de ₡1.061.070,00, con el propósito de adquirir pantallas interactivas, ya que al momento de realizar el estudio de mercado se hizo sobre pantallas Smart TV y no sobre pantallas interactivas que era lo requerido, por lo que el disponible resulta insuficiente.

Quedando un presupuesto para ejecutar en la Meta 1.37.1 de ₡73.745.035,00, y se ejecutó el monto de ₡63.566.352,27, que representa un 86,20%, que corresponde a los viáticos utilizados y el compromiso de material promocional, quedando sin ejecutar el monto de ₡10.178.682,73.

Mediante el siguiente cuadro y gráfico se muestra la ejecución presupuestaria al 31 de diciembre del 2022, a continuación, se detallan las subpartidas según su ejecución.

Cuadro No. 54

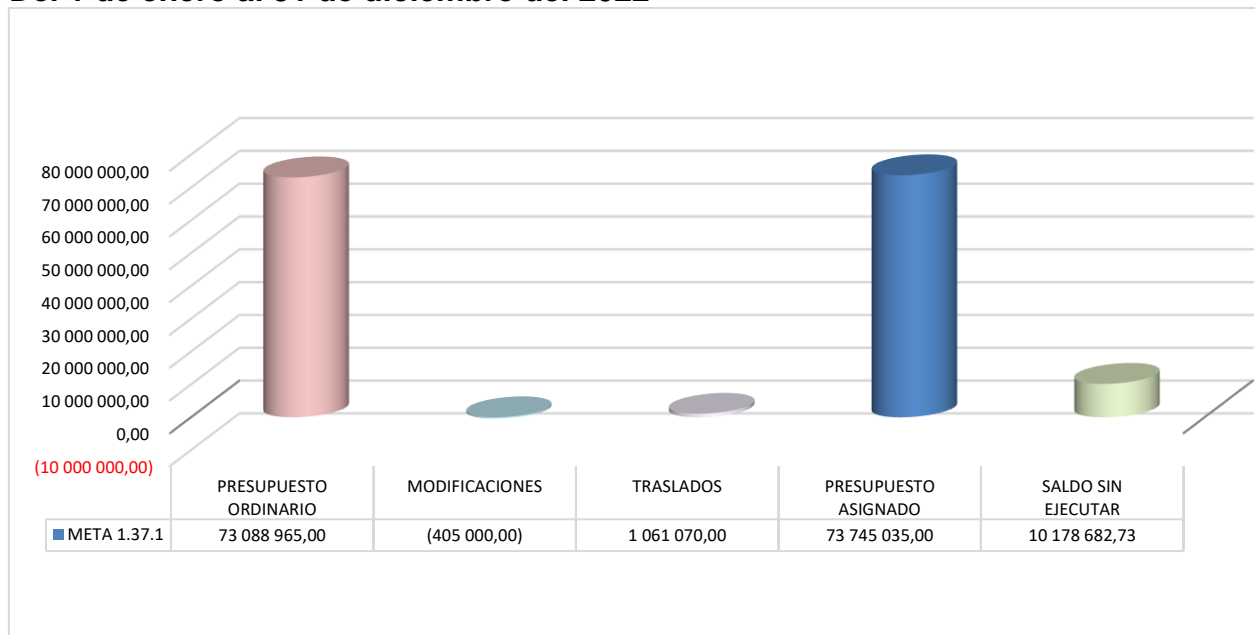
**Resumen Ejecución Presupuestaria del 1 de enero al 31 de diciembre 2022
Personas que Asistieron Charlas de Educación Vial**

META 1.37.1		MONTO COLONES	PORCENTAJES
Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.	PRESUPUESTO ORDINARIO	73 088 965,00	
	MODIFICACIONES	-405 000,00	
	TRASLADOS	1 061 070,00	
	PRESUPUESTO ASIGNADO	73 745 035,00	100,00%
	PRESUPUESTO EJECUTADO	63 566 352,27	86,20%
	SALDO SIN EJECUTAR	10 178 682,73	13,80%

Fuente: Registros Presupuestarios al IV Trimestre del 2022

Gráfico No. 13

**Meta 1.37.1 Educación Formal
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022**



Fuente: Registros UPI del COSEVI, al IV Trimestre, Año 2022

Del presupuesto de la meta 1.37.1, se detallan las subpartidas del gasto efectivo por el monto de ₡63.566.352,27, que representa un 86,20%:

- Subpartida 1.05.02 “Gastos de viaje dentro del país”. Se ejecutó el monto de ₡2.607.600,00, para el pago de viáticos para que los funcionarios se

- desplazaran a los diferentes centros educativos, municipalidades, instituciones organizadas, entre otros; para impartir las charlas en materia de seguridad vial.
- Subpartida 1.06.01 “Seguros”. Se ejecutó el monto de ₡401.532,00, para el pago del seguro por responsabilidad civil del Centro de Formación Karen Olsen en la Sabana.
 - Subpartida 2.99.01 “Útiles y materiales de oficina y cómputo”. Se ejecutó el monto de ₡6.612.164,35, para la compra de material promocional como lapiceros y reglas.
 - Subpartida 2.99.04 “Textiles y vestuarios”. Se ejecutó el monto de ₡14.992.498,91, para la compra de ponchos para la campaña “Hagámonos visibles”.
 - Subpartida 2.99.06 “Útiles y materiales de resguardo y seguridad”. Se ejecutó el monto de ₡31.257.947,00, para la compra de pulseras y 4,831 chalecos retroreflectivos para la campaña “Hagámonos visibles”.
 - Subpartida 2.99.99 “Otros útiles, materiales y suministros diversos”. Se ejecutó el monto de ₡5.313.825,00, para la compra de reglas y llaveros reflectivas para la compra de ponchos para la campaña “Hagámonos visibles”.
 - Subpartida 5.01.03 “Equipo de comunicación”. Se ejecutó el monto de ₡2.380.785,01, para la compra de una pantalla interactiva para impartir las charlas de educación vial.

A su vez, de la Meta 1.37.1 quedó sin ejecutar el monto de ₡10.178.682,73, para un 13,80%; que correspondía a:

- Subpartida 1.05.02 “Gastos de viaje dentro del país”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡4.308.070,00, que correspondía para el pago de viáticos para que los funcionarios se desplazaran a los diferentes centros educativos, municipalidades, instituciones organizadas, entre otros; para impartir las charlas en materia de seguridad vial.
- Subpartida 1.06.01 “Seguros”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡48.468,00, que corresponde a un sobrante después de realizar el pago del seguro por responsabilidad civil del Centro de Formación Karen Olsen en la Sabana.
- Subpartida 2.01.02 “Productos Farmacéuticos y Medicinales”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡356.900,00, que no se compró el alcohol que se tenía para la protección contra el Covid.
- Subpartida 2.99.01 “Útiles y materiales de oficina y cómputo”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡387.835,65, que corresponde a un sobrante después de realizar el compromiso para la compra de material promocional como lapiceros y reglas.
- Subpartida 2.99.02 “Útiles y materiales médicos, hospitalario y de investigación”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡652.500,00, que no se compró los guantes de látex para la protección contra el Covid.

- Subpartida 2.99.04 “Textiles y Vestuarios”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡76.396,09, corresponde a sobrante por al cobro de multa al realizar la compra de ponchos para la campaña “Hagámonos visibles”.
- Subpartida 2.99.05 “Útiles y Materiales de Limpieza”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡105.000,00, que no se compró el jabón líquido para la protección contra el Covid.
- Subpartida 2.99.06 “Útiles y materiales de limpieza”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡3.742.053,00, que corresponde a un sobrante y al cobro de una multa después de realizar la compra de chalecos y pulseras retroreflectivos para la campaña “Hagámonos visibles”.
- Subpartida 2.99.99 “Otros útiles, materiales y suministros diversos”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡436.175,00, que corresponde a un sobrante y el cobro de una multa después de realizar la compra de reglas y lapiceros de material promocional.
- Subpartida 5.01.03 “Equipo de comunicación”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡65.284,99, que corresponde a un sobrante después de la compra de una pantalla interactiva para impartir las charlas de educación vial.

A continuación. Se muestra el porcentaje de acuerdo al peso de ejecución efectiva total de la Meta 1.37.1

Cuadro No. 55
Contribución de la Ejecución de los Recursos Financieros en el Logro De la Meta y Objetivo de la Atención de Personas que Asistieron a Charlas de Educación Vial
Año 2022

1.37.1 - Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.						
Partida Presupuestaria:		Monto Asignado	Peso asignado por la Unidad Ejecutora	Gasto Efectivo	Porcentaje de Ejecución Financiera:	Contribución de cada partida presupuestaria:
1	Servicios	7 365 670,00	55%	3 009 132,00	40,85%	22,47%
2	Materiales y Suministros	63 933 295,00	40%	58 176 435,26	91,00%	36,40%
5	Bienes Duraderos	2 446 070,00	5%	2 380 785,01	97,33%	4,87%
Total:		73 745 035,00	100%	63 566 352,27	86,20%	63,73%

Fuente: Registro UPI del COSEVI, al IV Trimestre, año 2022

Como se muestra en el anterior cuadro, la ejecución financiera del gasto efectivo de la Meta 1.37.1 es de un 86,20 % de enero a diciembre del 2022, mientras que la contribución por partida presupuestaria es de un 63,73%:

- Partida 1 Servicios con un 22,47%: Que corresponde a la ejecución de los viáticos de los funcionarios para atender las regionales; la Unidad Ejecutora le dio un peso alto a esta subpartida quedando por debajo de la mitad de la programación, por cuanto no se ejecutó el total en esta partida, por falta de personal y los cambios en las jefaturas.
- Partida 2 Materiales y Suministros con un 36,40%: Al IV Trimestre se tramitó la compra de material promocional para la campaña “Hagámonos visibles”. La Unidad Ejecutora le dio un valor alto a esta partida, lo cual se logró un porcentaje alto comparado con lo programado.
- Partida 5 Bienes con un 4,87%: Al IV Trimestre se ejecutó la compra de lo programado. La Unidad Ejecutora le dio un valor bajo a esta partida, lo cual se logró un porcentaje alto con lo programado.

✓ **Índice Efectivo de Costos:**

$$\frac{86,20\%}{37,05\%} = 2,33$$

Este indicador, muestra un índice efectivo de costos superior a 1, con un 1,33 arriba de la estimación, por motivo de la relación de ejecución financiera y la ejecución física de la meta de las personas que recibieron capacitación en temas de educación vial, si bien la ejecución física de la meta está debajo de la programación, la ejecución financiera logró una ejecución por encima del 80%, donde se toma en cuenta la compra del material promocional y de la campaña “Hagámonos Visibles”.

Asimismo, al 31 de diciembre del 2022, los instructores utilizaron materiales que se adquirieron en años anteriores, para la atención de personas en la aplicación de las charlas en materia de seguridad vial. Asimismo, se toman las recomendaciones del Ministerio de Salud por la emergencia decretada a nivel nacional por la pandemia mundial del Covid-19.

En este departamento se han generado varios cambios, entre ellos la jefatura, para lo cual se logró realizar varias reuniones con los nuevos funcionarios para poder unificar criterios con la remisión de la información, que sea útil para la Dirección General de Educación Vial como para el Cosevi.

Para el cuarto trimestre no remitieron la matriz de valoración riesgo a los compañeros de control interno, por lo que no se puede dar el seguimiento de la valoración de riesgo para esta área; se debe dar continuidad para que las tablas sean trabajadas correctamente y la información que se remita sea de apoyo para la administración para la toma de decisiones, y lograr una mejora continua.

El nuevo encargado del Centro de Formación en Educación Vial Karen Olsen, Lic. Sergio Chavarría Soto, realizó, la incorporación de las nuevas plantillas para indicar los nombres de las escuelas e instituciones que se atienden con charlas en educación

vial, así como, la información solicitada del contacto o encargado, número de teléfono y a que cantón pertenece.

1.38.1 - Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.

De acuerdo a la Ley de Tránsito, no se emitirá la licencia de conducir a menos que el solicitante haya pasado las pruebas de manejo tanto teórica como práctica.

A su vez, es responsabilidad de la Dirección General de Educación Vial, brindar este servicio y llevar una base de datos de segundo ingreso, donde se registra el resultado obtenido por parte de la persona examinada.

El curso teórico está basado en el Manual de Manejo Costarricense, que, a partir del año 2010, se hicieron cambios en dicho manual y se incluyó un capítulo de motociclista; con éste se busca examinar el conocimiento del solicitante sobre las reglas de la carretera, los símbolos y señales de tránsito, las demarcaciones en las carreteras usadas para controlar el tráfico y el conocimiento de las técnicas de motores y vehículos. Asimismo, se da un curso especial para taxistas o autobuseros con el componente de Relaciones Humanas, también, se ofrece el servicio al usuario para el que no sabe leer ni escribir, con la modalidad de iletrados, y se ofrece el curso a personas con discapacidad auditiva con la participación de un intérprete.

Se está trabajando en la actualización del manual del conductor, y a la vez, se está elaborando el manual para motociclistas. Se tiene la estructura de ambos manuales aprobados por la Junta Directiva.

Para analizar el avance físico, financiero y cronológico de esta meta, se debieron aplicar indicadores de evaluación, como los índices del “Control de Ejecución del BID-ILPES”, los cuales analizan la eficiencia, eficacia, economía y la calidad de los productos generados, que se detalle a continuación:

Cuadro No. 56
Índices de control de Ejecución
Meta de 142529- Evaluaciones Teóricas de Conducción

Índice Avance Físico	Índice Avance Efectivo	Índice Cumplimiento de Costos	Índice Efectivo de Costos
179,07%	1,79	5,20%	0,03

Fuente: Informes IV Trimestre de la DGEV al 31 de diciembre del 2022

A continuación, se muestra el alcance de la Meta 1.38.1.

Cuadro No. 57

Ejecución Física Meta Evaluación Teórica de Conducción

Meta	Programada	Alcanzada
Evaluación teórica de conducción	142 529	255 220

Fuente: Informes IV Trimestre de la DGEV al 31 de diciembre del 2022

✓ **Índice de Avance Físico:**

$$\frac{255.220}{142.529} = 179,07\%$$

De acuerdo al índice de avance físico, se tiene una programación de la meta 1.38.1 de matricular al menos 142.529 usuarios en el año 2022 en el curso teórico, al 31 de diciembre del año 2022, se matricularon 255.220 personas, que corresponde a un 179,0% del avance físico de la meta programada. Por lo tanto, dicha meta está muy por encima de lo proyectado al IV Trimestre, esto debido a la apertura de tiempo extraordinario para la atención a los usuarios.

A continuación, se presenta la atención a usuarios; según diferentes modalidades de cursos teóricos, así como la respectiva promoción. Como se muestra en el siguiente cuadro, la opción más ofertada, es realizar la matrícula para la atención por suficiencia, donde el usuario se prepara por su cuenta y se presenta a realizar el examen, lo que genera que, del total de la matrícula, un 94,93% de personas optaron por este sistema y que solamente un 32,99% lograron aprobar el examen mediante esta modalidad.

Cuadro No. 58

Índices de control de Ejecución

Meta de 142.529 Evaluaciones Teóricas de Conducción

TIPO CURSO	MATRICULA	%	APROBADO	%	REPROBADO	%	NSP	%
REGULARES	8 882	3,48%	3 438	38,71%	3 165	35,63%	2 279	25,66%
TUTORIAS	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
SUFICIENCIA	242 278	94,93%	79 926	32,99%	94 181	38,87%	68 171	28,14%
ILETRADOS	1 009	0,40%	455	45,09%	170	16,85%	384	38,06%
TRANS PUBLICO	2 999	1,18%	1 057	35,25%	996	33,21%	946	31,54%
TP ILETRADOS	52	0,02%	24	46,15%	9	17,31%	19	36,54%
DISCAP. AUDITIVA	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	255 220	100,00%	84 900	33,27%	98 521	38,60%	71 799	28,13%

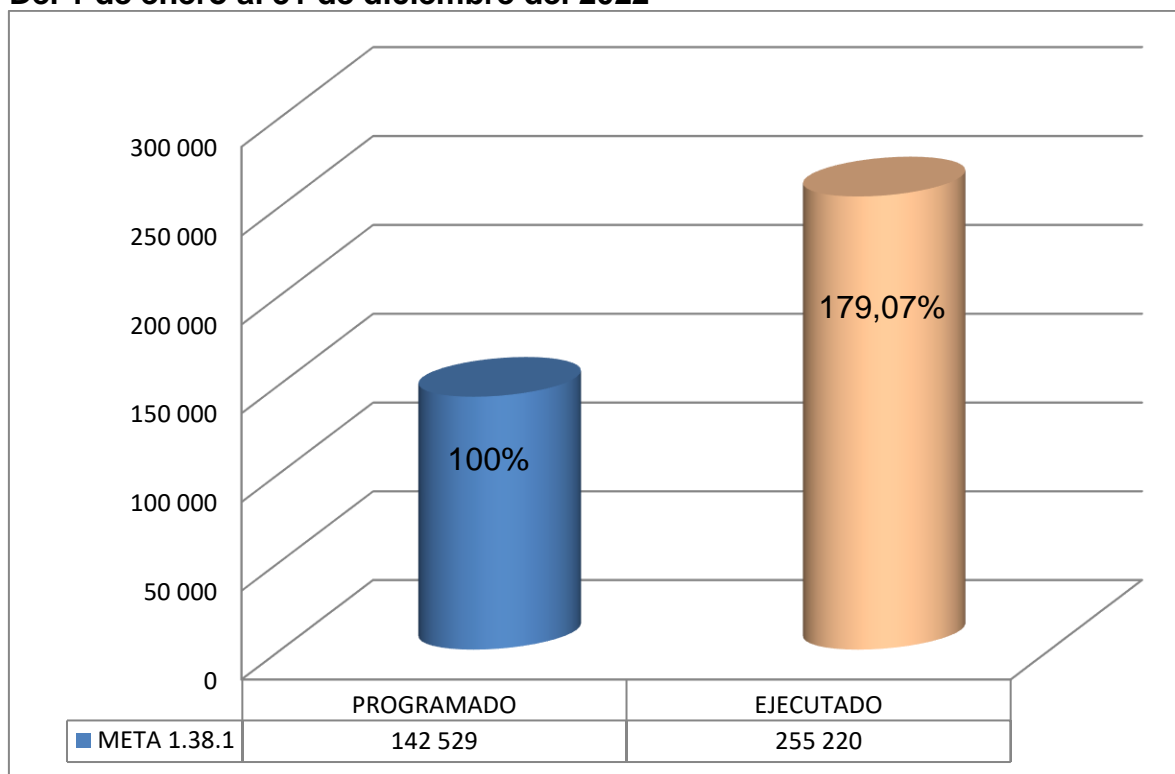
Fuente: Base de datos de ATI del COSEVI, al 31 de diciembre del 2022

No se pudo ofrecer, durante el año 2022, el curso para las personas sordas, con apoyo de un intérprete, o con los funcionarios de la DGEV que se preparan en LESCO en el INA.

A su vez, la Dirección General de Educación Vial, tiene a disposición de los usuarios, que si por alguna razón conocen de antemano que no van asistir a realizar la prueba teórica, lo comuniquen a la administración para que no pierdan el importe pagado y entonces el campo se libera en el sistema para que otro usuario haga uso del mismo; este procedimiento fue comunicado tanto en medios televisivos como escrito, donde mediante una nota dirigida a la Dirección General de Educación Vial, al fax, correo electrónico, por la página WEB de Educación Vial, entre otros, con cinco días de antelación a la prueba teórica, se procede a liberar el espacio. La DGEV debe realizar esfuerzos para disminuir el ausentismo, para enviar mensaje de texto o correo electrónico de la hora y día de la cita, a los usuarios.

En el siguiente gráfico, se puede apreciar el avance físico de la acción alcanzada al 31 de diciembre del año 2022:

Gráfico No. 13
Matrícula de Cursos Teóricos
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Base de datos de ATI del COSEVI, al IV Trimestre 2022.

Asimismo, la Dirección General de Educación Vial, hace un llamado a la población de la importancia de que cuando el futuro conductor solicite su cita, lo haga consciente de lo que significa ser un usuario más de la carretera del país y su responsabilidad para con toda la sociedad. El tema vial se ha convertido en un tema de salud pública, el cual el gobierno debe dar más importancia y orientar más recursos en la prevención de accidentes y a la educación vial.

En las diferentes oficinas regionales, se ha invertido recursos para mejorar las condiciones en las que reciben las clases teóricas, para lo cual, se adquirieron pantallas táctiles, proyectores DLP de última generación de ultra corto alcance, también, se repararon los aires acondicionados, se han comprado pupitres nuevos, compra de equipo de cómputo portátil, mobiliario nuevo para los laboratorios, además se invierte en infraestructura, todo con el fin de mejorar estas condiciones para que los usuarios asistan y reciban clases de calidad con equipo de calidad en pro de un mejor aprendizaje y así evitar muertes en carretera.

Además, se diseñó una nueva página WEB propiamente de Educación Vial con el fin de unificar toda la información, e incluso se publicaron los recorridos de las pruebas prácticas para que los usuarios se preparen de la mejor manera posible, siempre con la idea de que aprendan no solo para aprobar dicha prueba, sino que aprendan de manera correcta y así evitar accidentes de tránsito y muertes en carretera.

Lo anterior, se considera un valor agregado, a la gestión de los involucrados en la capacitación teórica presencial del futuro conductor; de ahí la importancia de que la Unidad Ejecutora supla la carencia de Instructores y se abran más cupos, donde se atienda a los usuarios en cursos regulares y no tantos en las pruebas por suficiencia.

La limitante más importante con que cuenta este proceso es la falta de personal; han crecido los centros de emisión de licencias, pero el personal asignado es el mismo, lo que hace que se acuda a la matrícula por suficiencia, además de estos en los años 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 y en el año 2021 se pensionaron varios instructores de curso teórico, por lo cual se han visto disminuido el personal para poder cumplir con la meta lo que afecta en gran medida y por directrices presidenciales se han congelado la creación de nuevas plazas lo cual genera una gran afectación a esta meta. Aun así, se ha realizado un enorme esfuerzo por parte de la Dirección para poder reponer algunas plazas que se han perdido por lo antes mencionado.

Es urgente que las personas se preparen más y opten por los cursos regulares y no tanto las pruebas por suficiencia, que lo que hacen es que lo intentan una y otra vez hasta aprobarla sin importarles el conocimiento que adquieren, de ahí la necesidad de implementar el proyecto escuelas de manejo y así poder atender más usuarios capacitados de manera exhaustiva o bien aplicar el artículo 214 de la Ley de Tránsito y hacer una materia más en los colegios que permita formar a los futuros conductores.

Para este año, se abrieron horarios extraordinarios para la atención de los usuarios, de ahí que la meta se ha superado de acuerdo a la programación para el año 2022, a su vez, se está formulando la posibilidad de brindar a la población el curso teórico de manera virtual con el fin de poner a disposición de la población una serie de herramientas para mejorar el aprendizaje y el conocimiento de los futuros conductores, se espera que durante el año 2022 se pueda desarrollar la herramienta y tenerla en producción para el año 2023, en su primera etapa se está elaborando el curso de reeducación vial.

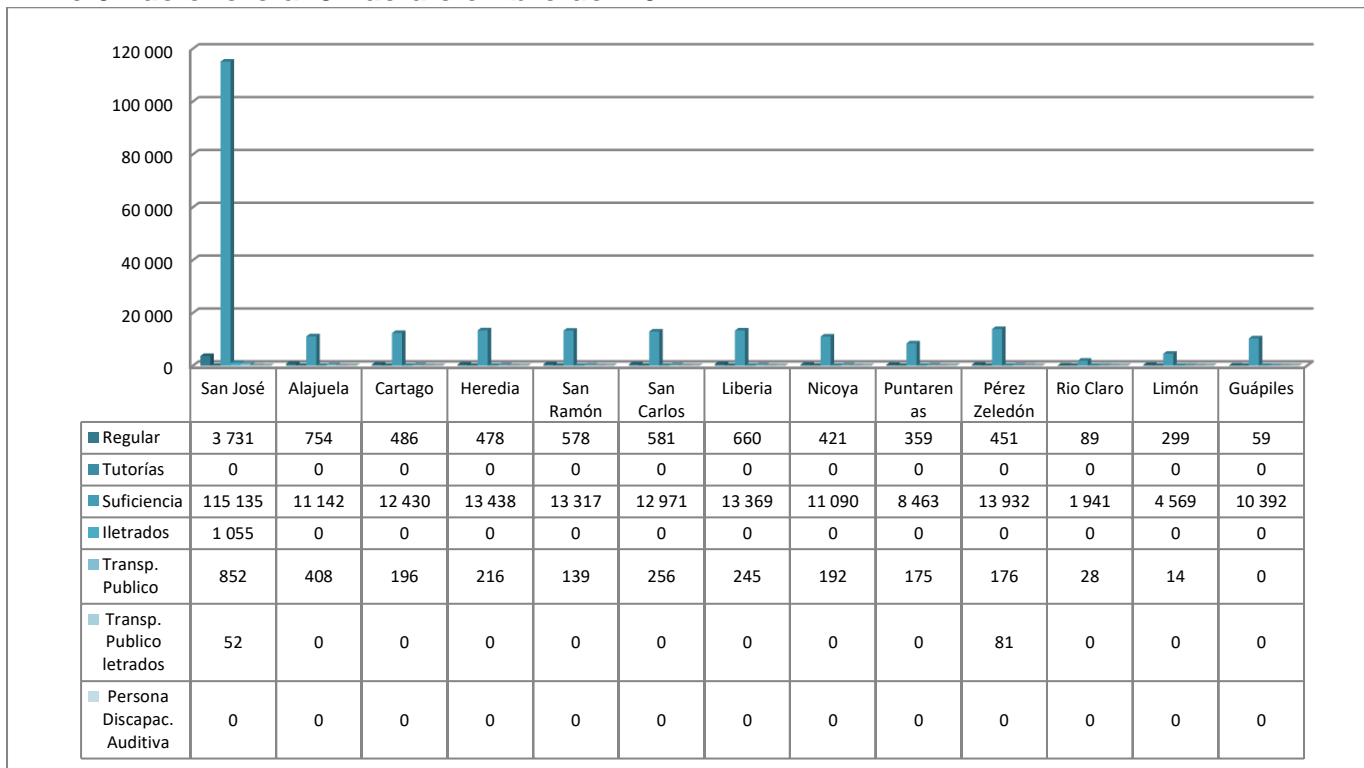
A continuación, se presenta mediante el cuadro y gráfico siguiente, la atención de la matrícula por tipo de curso teórico en las diferentes oficinas regionales, correspondiente al 31 de diciembre del 2022:

Cuadro No. 59
Matrícula de Curso Teórico Por Oficina Regional
De 01 de enero al 31 de diciembre del 2022

Regionales	Regular	Tutorías	Suficiencia	Iletrados	Transp. Público	Transp. Público Iletrados	Persona Discapac. Auditiva	Total
San José	3 731	0	115 135	1 055	852	52	0	120 825
Alajuela	754	0	11 142	0	408	0	0	12 304
Cartago	486	0	12 430	0	196	0	0	13 112
Heredia	478	0	13 438	0	216	0	0	14 132
San Ramón	578	0	13 317	0	139	0	0	14 034
San Carlos	581	0	12 971	0	256	0	0	13 808
Liberia	660	0	13 369	0	245	0	0	14 274
Nicoya	421	0	11 090	0	192	0	0	11 703
Puntarenas	359	0	8 463	0	175	0	0	8 997
Pérez Zeledón	451	0	13 932	0	176	81	0	14 640
Río Claro	89	0	1 941	0	28	0	0	2 058
Limón	299	0	4 569	0	14	0	0	4 882
Guápiles	59	0	10 392	0	0	0	0	10 451
Acumulado al Año 2022	8 946	0	242 189	1 055	2 897	133	0	255 220

Fuente: Base de datos de ATI del COSEVI, al IV Trimestre del 2022

Gráfico No. 14
Matrícula de Curso Teórico Por Oficina Regional
De 01 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Base de datos de ATI del COSEVI, IV Trimestre del 2022

✓ **Índice de Avance Efectivo:**

$$\frac{179,07\%}{100\%} = 1,79$$

Como se muestra, el índice de avance efectivo la meta alcanzada superó lo programado al 31 de diciembre del 2022. La demanda fue atendida, abriendo más cupos en la modalidad de “suficiencia”, así como, el horario extraordinario. Para dar el servicio a estas personas se ha mejorado los sistemas de conectividad, que ayudan a los laboratorios de cómputo para la evaluación teórica. Así como, la instalación de mamparas para los laboratorios con el fin de evitar el contagio del Covid, y con el aforo del 100% de la capacidad de los laboratorios, se brinda el servicio al usuario

A su vez, el Jefe del Departamento de Formación y Capacitación ha organizado su personal en comisiones, con el fin de realizar otras actividades que fortalecen la educación vial, tal es el caso de nuevos manuales especializados, nuevo material didáctico, actualización del banco de preguntas, trabajar conjuntamente con el MEP en la implementación del artículo 217 de la Ley de Tránsito, la participación de actividades en la Semana de Seguridad Vial, además, de la comisión para las escuelas de manejo, entre otros.

✓ **Índice de cumplimiento de costos:**

$$\frac{3.248.841,46}{62.503.867,44} = 5,20 \%$$

El contenido presupuestario inicial de esta meta fue de ₡147.720.382,00, y se realizaron los siguientes movimientos presupuestarios:

Modificaciones:

- Con la Modificación Decreto 43472-H, se dieron aumentos por el monto de ₡48.407.546,00 y disminuciones por el monto de ₡63.958.191,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 1.04.99 se disminuyó el monto de ₡1.678.437,00, en la Meta 1.38.1. Por las diferentes restricciones establecidas a las clases grupales por el Ministerio de Salud, en atención a la emergencia sanitaria provocada por el Covid-19, se ha visto disminuido la cantidad de cursos a impartir bajo esta modalidad, razón por la cual se planea reducir la cantidad de horas a contratar con el intérprete, en vista de que es una contratación en demanda, y el último año quedaron recursos sin poder ejecutar.
- Con la Modificación Decreto H24, se dieron disminuciones por el monto de ₡105.000.000,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 5.99.03 se disminuyó el monto de ₡80.000.000,00, en la Meta 1.38.1. Monto que se tenía reservado como parte de la regla fiscal y se pone a disposición de la administración.

Traslados:

- Con CPP-2022-040 de fecha 22/02/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-90, el traslado de fondos por el monto de ₡500.000,00:
 - Se aumentó en la subpartida 1.08.07 en la Meta 1.38.1, el monto de ₡500.000,00 con el fin de trasladar estos recursos para hacerle frente al contrato de mantenimiento de butacas del auditorio contratación número 2021CD-000089-0058700001 y contrato 0432021001100139-00; el saldo restante en la meta se mantiene, para gestionar un nuevo contrato de mantenimiento de aires acondicionados.
- Con CPP-2022-0066 de fecha 02/06/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-729, el traslado de fondos por el monto de ₡1.915.937,56:
 - Se disminuye en la subpartida 5.99.03 en la Meta 1.38.1, el monto de ₡1.915.937,56, para el ajuste a la contratación del pago a contratación 2020LA-000042-0058700001, la misma sufrió una serie de atrasos en la entrega, de tal forma que, se les rebajo el 25% por concepto de multa, la

cual fue apelada por parte del proveedor y fue hasta enero del presente año que se notificó la resolución de la apelación, confirmando de esta manera el rebajo a realizar y dejando en firme el monto a pagar \$14,873,63 dólares.

- Con CPP-2022-0098 de fecha 26/08/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-623, el traslado de fondos por el monto de ₡2.122.140,00:
 - Se disminuye en la subpartida 5.01.03 en la Meta 1.38.1, el monto de ₡2.122.140,00, con el propósito de adquirir pantallas interactivas, ya que al momento de realizar el estudio de mercado se hizo sobre pantallas Smart TV y no sobre pantallas interactivas que era lo requerido, por lo que el disponible resulta insuficiente.

Quedando un presupuesto para ejecutar en la Meta 1.38.1 de ₡62.503.867,44, y se ejecutó el monto de ₡3.248.841,46 al IV Trimestre del 2022, quedando un saldo sin ejecutar por el monto de ₡59.255.025,98.

De acuerdo al índice de cumplimiento de costos, el monto ejecutado corresponde al pago de los viáticos, compra de muebles tipo arturitos y pago de viáticos.

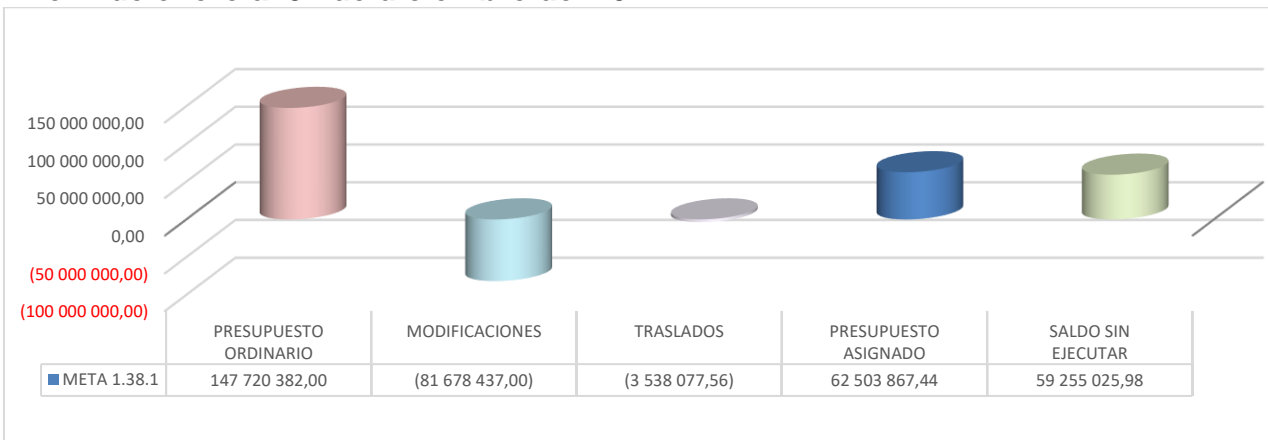
Mediante el siguiente cuadro y gráfico, se muestra la ejecución presupuestaria al 31 de diciembre del 2022, a continuación, se detallan las subpartidas con mayor relevancia según su ejecución.

Cuadro No. 60
Resumen Ejecución Presupuestaria del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022
Meta 1.38.1 Prueba Teóricas

META 1.38.1		MONTO COLONES	PORCENTAJES
Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.	PRESUPUESTO ORDINARIO	147 720 382,00	
	MODIFICACIONES	-81 678 437,00	
	TRASLADOS	-3 538 077,56	
	PRESUPUESTO ASIGNADO	62 503 867,44	100,00%
	PRESUPUESTO EJECUTADO	3 248 841,46	5,20%
	SALDO SIN EJECUTAR	59 255 025,98	94,80%

Fuente: Registro UPI al IV Trimestre del 2022

Gráfico No. 15
Meta 1.38.1 Prueba Teóricas
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Registros U.P.I, IV Trimestre del 2022

La Meta 1.38.1, registró una ejecución de un 5,20% (¢3.248.841,46.), a continuación, se detalla por subpartida la ejecución:

- Subpartida 1.05.02 “Gastos de viaje dentro del país”: Se ejecutó el monto de ¢1.949.100,00, que corresponde al pago de viáticos a los instructores del curso teórico.
- Subpartida 5.01.04 “Equipo y mobiliario de oficina” Se ejecutó el monto de ¢1.299.741,46, para la compra de archivadores tipo arturitos para la elaboración de cursos teóricos.

A su vez, en la Meta 1.38.1, quedó sin ejecución un 94,80%, a continuación, se detalla por subpartida el monto de ¢59.255.025,98.

- Subpartida 1.04.99 “Otros servicios de gestión y apoyo”. Quedó sin ejecutar el monto de ¢5.000.000,00, porque no se realizó la contratación de los servicios de un intérprete en LESCO para la atención de las personas sordas.
- Subpartida 1.05.01 “Transporte dentro del país”: Quedó sin ejecutar el monto de ¢100.000,00, que corresponde al pago de transporte a los instructores de curso teórico.
- Subpartida 1.05.02 “Gastos de viaje dentro del país”: Quedó sin ejecutar el monto de ¢2.723.655,00, que corresponde al pago de viáticos a los instructores de curso teórico.
- Subpartida 1.08.07 “Mantenimiento y Reparación de Equipo y Mobiliario de Oficina”: Quedó sin ejecutar el monto de ¢500.000,00, del mantenimiento de aires acondicionados.
- Subpartida 2.01.02 “Productos Farmacéuticos y Medicinales”. Quedó sin ejecutar el monto de ¢1.427.400,00, para la compra de alcohol para evitar el contagio del Covid.

- Subpartida 2.04.02 “Repuestos”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡2.000.000,00, para la compra de repuestos para los diferentes contratos de mantenimiento.
- Subpartida 2.99.02 “Útiles y Materiales Médicos, Hospitalario y de Investigación”: Quedó sin ejecutar el monto de ₡217.500,00, para el pago de la compra de guantes látex, material para protección de los funcionarios y usuarios para prevención del Covid-19.
- Subpartida 2.99.05 “Útiles y Materiales de Limpieza”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡63.000,00, para el pago de la compra de jabón, material para protección de los funcionarios y usuarios para prevención del Covid-19.
- Subpartida 5.01.04 “Equipo y Mobiliario de oficina”: Quedó sin ejecutar el monto de ₡184.018,54, como sobrante después de la compra de muebles tipo arturitos.
- Subpartida 5.99.03 “Bienes intangibles”: Quedó sin ejecutar el monto de ₡47.039.452,44, para la contratación de la elaboración de la plataforma virtual para de cursos teóricos.

A continuación, se presenta la contribución por partida de la Meta 1.38.1:

Cuadro No. 61
Contribución de la Ejecución de los Recursos Financieros en el Logro De la
Meta y Objetivo de la Matricular 142.529 Cursos Teóricos en el Año 2022

1.38.1 - Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.					
Partida Presupuestaria:	Monto Asignado	Peso asignado por la Unidad Ejecutora	Gasto Efectivo	Porcentaje de Ejecución Financiera:	Contribución de cada partida presupuestaria:
1 Servicios	10 272 755,00	40%	1 949 100,00	18,97%	7,59%
2 Materiales y Suministros	3 707 900,00	10%	0,00	0,00%	0,00%
5 Bienes Duraderos	48 523 212,44	50%	1 299 741,46	2,68%	1,34%
Total:	62 503 867,44	100%	3 248 841,46	5,20%	8,93%

Fuente: Registro UPI del COSEVI, IV Trimestre, año 2022

En el anterior cuadro se evidencia que durante al IV Trimestre se ha ejecutado del gasto efectivo un 5,20%, por lo que la contribución por partida igualmente representa apenas un 8,93% por partida en la Meta 1.38.1, al 31 de diciembre del 2022:

- Partida 1 Servicios: La unidad ejecutora le dio una contribución alta, obteniendo un 7,59%, apenas con la ejecución de viáticos, no logrando los demás objetivos.
 - Partida 2 Materiales y Suministros con una contribución sin ejecutar a la programada con un 0,00%: La Unidad Ejecutora indicó un monto bajo, no logrando los demás objetivos.
 - Partida 5 Bienes Duraderos con un 1,34%. La Unidad Ejecutora indicó el mayor peso asignado a esta partida, con la compra de muebles tipo arturitos, no logrando los demás objetivos.
- ✓ **Índice efectivo de costos:**
- $$\frac{5,20\%}{179,07\%} = 0,03$$

Este indicador muestra un gasto efectivo muy por debajo de lo programado, mientras que la ejecución física de la meta superó la estimación al IV Trimestre. Para la atención que se brindó, se utilizaron materiales que vienen de años anteriores, tanto comprados por el MOPT, como por el COSEVI.

El año 2020, la comisión elaboró el “Reglamento para Cursos Teóricos”, y se presentó a la Asesoría Legal del MOPT, se está a la espera de revisión y aprobación, el borrador se encuentra en los anexos.

A su vez, se conformó una comisión para la actualización de los “Manuales Especializados del Conductor”, con el personal de la Dirección de Proyectos del COSEVI y del Departamento de Curso Teórico. Se tiene la estructura que fue presentado a los Miembros de la Junta Directiva del COSEVI, la estructura del manual del conductor y del manual del motociclista. La Dirección de Proyectos ya realizó el contenido del material didáctico del manual especializado, se está a la espera de las observaciones por parte de la DGEV.

Asimismo, se está gestionando un programa de “Plataforma Virtual”, que va a servir de apoyo para aquellos usuarios que no puedan matricular el curso regular y realicen el curso mediante esta plataforma; así como se espera, que sirva de herramienta para los profesores de enseñanza diversificada y puedan impartir sus lecciones con esta herramienta. Para el logro de este proyecto, se está trabajando con el Tecnológico de Costa Rica, sede en Cartago; específicamente con Lic. Mario Chacón Rivas, INCLUTEC, con el personal de la DGEV y el personal de la Dirección de Proyectos del COSEVI.

Se realizaron labores para la primera etapa de la Plataforma Virtual para el curso de reeducación. Por parte de la Dirección de Proyectos, ya entregaron los contenidos para dicho curso virtual al Lic. Mario Chacón Rivas, INCLUTEC, ya se elaboró el convenio marco interinstitucional y el mismo ya está firmado, se está a la espera de la firma

convenio específico, y se generaron atrasos por el cambio de gobierno y la no aceptación por los nuevos.

Del informe del Departamento de Formación y Capacitación se extrae los siguientes puntos:

En resumen, podemos afirmar que las políticas que implementó la Jefatura del Dpto. de Formación y Capacitación de la DGEV las cuales detallo a continuación.

Estrategia # 1 Maximizar los recursos tanto humanos como tecnológicos cuyo propósito es ofrecer una mayor cantidad de cursos a la ciudadanía con el fin de minimizar el tiempo de espera, para este fin se estableció un nuevo horario de trabajo el cual inicia desde las 6 de la mañana hasta las 8:30 de la noche, pasando de ofertar un total de 75 cursos semanales cuyo aforo máximo es de 345 usuarios semanales, a una disposición de 165 cursos semanales cuyo aforo de estableció en 957 espacios disponibles. Esta estrategia se implanto en la sede Paso Ancho con la colaboración de la señora directora la cual pudo trasladar el recurso humano necesario para efectuar el trabajo en los horarios establecidos. La relación de esta mezcla de horarios, tanto diurno como vespertino ayudaron a reducir las listas de espera, para efectuar una acreditación de conductor, requisito fundamental para la prueba de manejo. Este aumento en la oferta al público mejora significativamente la imagen de la DGEV Puesto que se redujo el tiempo de espera prácticamente a una semana.

Estrategia # 2 “Inactivación de 90 preguntas las cuales forman parte de la base de datos del examen por suficiencia” y posteriormente al trabajo efectuado por un órgano colegiado de instructores del dpto. De Formación y Capacitación y con la autorización de la jefatura de dicho departamento y la aprobación de la señora directora de la DGEV se le instruyo el Dpto. de Tecnología de COSEVI, quienes son los encargados del soporte tecnológico a la DGEV.

Estrategia # 3 se redujo la nota a 70 puntos, para la aprobación de los diferentes cursos que ofrece la Dirección General de Educación Vial a través de su Dpto. Formación y Capacitación.

Como resultado de estas acciones los niveles de aprobación se duplicaron y las listas de espera disminuyeron a niveles aceptable, el cual es de máximo 3 meses para obtener una cita para efectuar el examen, lo cual considerando la falta de recurso humano en el Dpto. De Formación y Capacitación son aceptables mas no deseables puesto que deberíamos estas a un mes como máximo para obtener una cita.

No obstante, los datos cualitativos respaldan las acciones que emprendió la administración a fin de maximizar el recurso humano y tecnológico, cuyo fin es brindar un mejor servicio a los usuarios y contribuir a mejor la imagen del MOPT. No sin antes mencionar que la meta establecía a principios de año

2022 por parte del “Cosevi” no contemplaba este plan de acción por lo que la meta está muy por debajo de su planeación original.

Y para concluir quiero reiterar mi más sincero agradecimiento a todos mis subordinados que de no ser por su valiosa entrega y trabajo abnegado no hubiese sido posible lograr esa cantidad de atención de usuarios cuya cifra es un récord histórico para nuestro departamento.

Para este trimestre no remitieron la matriz de valoración riesgo a los compañeros de control interno, por lo que no se puede dar el seguimiento de la valoración de riesgo para esta área; se debe dar continuidad para que las tablas sean trabajadas correctamente y la información que se remita sea de apoyo para la administración para la toma de decisiones, y lograr una mejora continua.

Se tiene un nuevo encargado del departamento de prueba teórica, el Lic. Alejandro Vargas Bonilla, quien se ha evocado a la maximizar el recurso humano, para afrontar el tema de la lista de espera que se tiene, ocasionado por los dos años de la pandemia del Covid-19; a su vez, se reúne con el Lic. Roy Rojas Vargas Director de Proyectos del Cosevi, para ver el tema de los manuales especializados. Dejando de lado el tema de la plataforma virtual, por motivo de que los nuevos jefes del MOPT, no ven el tema accesible; se solicitó un oficio de justificación para no continuar con este proyecto y se está a la espera de dicho documento.

1.39.1 - Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.

De acuerdo a la Ley de Tránsito Por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, se emitirá la licencia de conducir sólo si el solicitante aprobó la prueba teórica de manejo.

Para analizar el avance físico, financiero y cronológico de esta meta, se utilizaron los índices del “Control de Ejecución del BID-ILPES”, los cuales analizan la eficiencia, eficacia, economía y la calidad de los productos generados, el resultado de las personas matriculadas al IV Trimestre del año 2022, es el siguiente:

Cuadro No. 62
Índices de Control de Ejecución
Meta de 137.799 Pruebas Prácticas

Índice Avance Físico	Índice Avance Efectivo	Índice Cumplimiento de Costos	Índice Efectivo de Costos
120,91%	1,21	48,11%	0,40

Fuente: Informes IV Trimestre ATI, al 31 de diciembre del 2022

Se estimó una demanda de 137.799 personas matriculadas en pruebas prácticas, al IV Trimestre se matricularon 166.618 personas, que correspondió a un 120,91% de avance físico, quedando por debajo de lo programado.

Cuadro No. 63
Ejecución Física
Matrícula de Pruebas Prácticas

Meta	Programada	Alcanzada
Evaluación pruebas prácticas de conducción	137 799	166 618

Fuente: Informes IV Trimestre ATI, al 31 de diciembre del 2022

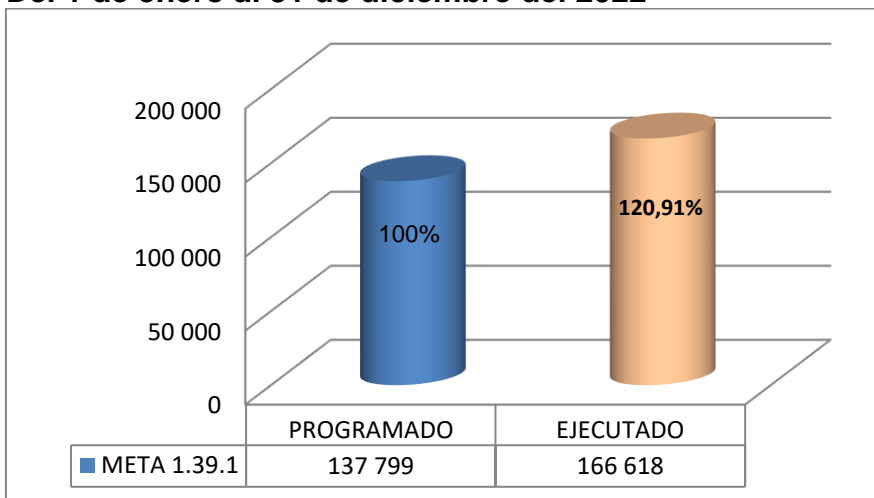
✓ **Índice de avance físico:**

$$\frac{166.618}{137.799} = 120,91\%$$

Esta meta tuvo un comportamiento de oferta mayor a lo proyectado al 31 de diciembre del 2022, se realizaron esfuerzos para atender a la población que requería ser examinada.

A continuación, se presenta el siguiente gráfico, que muestra el comportamiento de las pruebas prácticas realizadas, lo conforman las personas que aprobaron, reprobaron y los que no se presentaron.

Gráfico No. 16
Matrícula de Pruebas Prácticas
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Informes al IV Trimestre 2022 de la DGEV

De la cantidad de personas evaluadas en la prueba práctica, a continuación, se muestra mediante el siguiente cuadro, la cantidad de personas aptas, las no aptas, así como las que no se presentaron a realizar dicha prueba. Este cuadro, muestra que el porcentaje de no aptos es de un 14,78%, corresponde principalmente, a que, comete faltas, por ejemplo, al rozar un cono tiene un valor de 32 puntos y como la nota mínima es de 80, ahí concluye la prueba práctica.

Mediante el siguiente cuadro y gráfico, se indica el porcentaje de usuarios no aptos representa 34.083, para un 12,51%, así como, los usuarios que no se presentaron a realizar la prueba práctica, que representan 32.856 para un 21,07%, ambos porcentajes sumados dan un 33,58%, que representa la cantidad de 66.939 usuarios que irán nuevamente en búsqueda de matrícula para lograr su objetivo, para ser considerados aptos para conducir un vehículo y así obtener su licencia de conducir.

Cuadro No. 64
Comportamiento de la Evaluación Práctica
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022

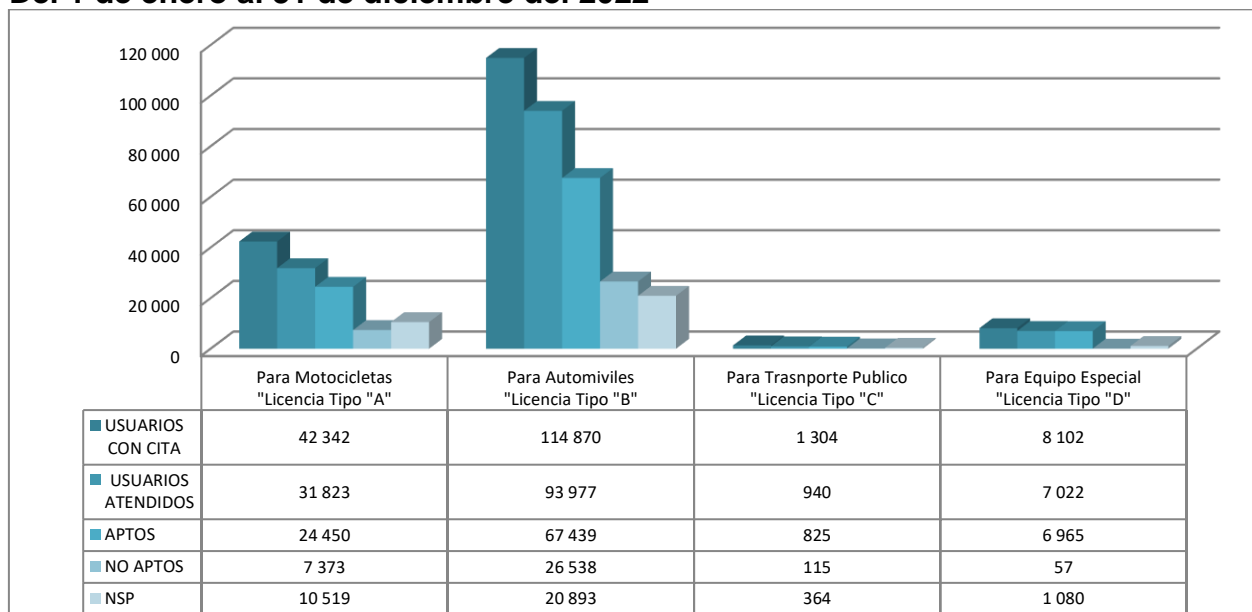
TIPO PRUEBA	USUARIOS CON CITA	USUARIOS ATENDIDOS	APTOS	NO APTOS	NSP	% APTO	% NO APTO	% NSP
Para Motocicletas "Licencia Tipo "A"	42 342	31 823	24 450	7 373	10 519	57,74%	17,41%	24,84%
Para Automóviles "Licencia Tipo "B"	114 870	93 977	67 439	26 538	20 893	58,71%	23,10%	18,19%
Para Transporte Publico "Licencia Tipo "C"	1 304	940	825	115	364	63,27%	8,82%	27,91%
Para Equipo Especial "Licencia Tipo "D"	8 102	7 022	6 965	57	1 080	85,97%	0,70%	13,33%
TOTAL	166 618	133 762	99 679	34 083	32 856	66,42%	12,51%	21,07%

Fuente: Informes al IV Trimestre 2022, de la DGEV

Se implementó la liberación o cancelación de pruebas prácticas para que las personas que por motivos de fuerza mayor no puedan asistir, el cupo no se pierda, y este pueda ser aprovechado por otras personas que están a la espera de una cita para realizar la prueba práctica; con lo anterior se pretende reducir el porcentaje de ausentismo que se considera muy alto con un 21,07% del total de pruebas matriculadas. Para lo anterior se habilitó un correo electrónico para la cancelación de citas y ahora se implementó en la página web un sistema que permite la cancelación de la cita de manera automática por parte del mismo usuario, lo que genera que la cita se publique nuevamente y pueda ser utilizada por otra persona de manera más pronta, sin embargo personas inescrupulosas se han prestado para intentar reservar citas con datos de terceros y luego las cancelan para intentar matricular a otras personas, por lo cual para este periodo se suspendió la cancelación de citas por estos medios y ahora serán únicamente de manera presencial.

Asimismo, se están habilitando citas para tiempo extraordinario, así como, la incorporación de personal que va a colaborar durante 3 meses haciendo pruebas durante el día, para poder liberar la fila espera que se tiene, por cuanto, la fila de los cursos teóricos ya ha disminuido ocasionando que se genere fila en pruebas prácticas.

Gráfico No. 17
Comportamiento de la Evaluación Práctica
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Informes al IV Trimestre 2022 de la DGEV

Cuadro No. 65
Comportamiento de la Evaluación Práctica
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022

SEDES REGIONALES	LICENCIAS TIPO A	LICENCIAS TIPO B	LICENCIAS TIPO C	LICENCIAS TIPO D	TOTAL REGIONAL	% REGIONAL
San José	7 118	18 867	180	1 050	27 215	16,33%
Alajuela	3 490	9 973	127	775	14 365	8,62%
Cartago	5 600	10 613	65	767	17 045	10,23%
Heredia	3 550	10 960	76	522	15 108	9,07%
San Ramón	5 161	12 466	84	423	18 134	10,88%
San Carlos	2 134	5 883	111	1 094	9 222	5,53%
Liberia	2 225	6 593	174	720	9 712	5,83%
Nicoya	2 148	5 925	152	190	8 415	5,05%
Puntarenas	2 244	6 718	60	444	9 466	5,68%
Pérez Zeledón	2 272	10 120	88	427	12 907	7,75%
Río Claro	2 072	5 148	73	281	7 574	4,55%
Limón	2 145	5 688	68	409	8 310	4,99%
Guápiles	2 183	5 916	46	1 000	9 145	5,49%
TOTAL	42 342	114 870	1 304	8 102	166 618	100%

Fuente: Informes al IV Trimestre 2022, de la DGEV

✓ **Índice de Avance Efectivo:**
$$\frac{120,91\%}{100\%} = 1,21$$

Este indicador está por encima de la proyección de la Meta 1.39.1, con relación a la cantidad de pruebas prácticas atendidas al 31 de diciembre del 2022. La Dirección General de Educación Vial, tiene a disposición de los usuarios, que si por alguna razón conocían de antemano que no iban asistir a la prueba práctica lo comunicaran y así no perdían el importe pagado para realizar la prueba y entonces el campo se libera en el sistema para que otro usuario haga uso del mismo; donde mediante una nota dirigida a la Dirección General de Educación Vial, al fax, correo electrónico, por la página WEB de Educación Vial, entre otros, cinco días antes de la prueba, se procede a liberar el espacio y con ello el usuario no pierde el importe de la matrícula y a la vez, otra persona puede ser evaluada en menor tiempo. Además, se realizan los esfuerzos para la apertura de cupos en tiempo extraordinario, así como, la incorporación de personal que colabora durante el día.

✓ **Índice de cumplimiento de costos:**
$$\frac{27.900.894,04}{57.993.414,56} = 48,11\%$$

El contenido presupuestario inicial de esta meta es de ₡81.961.429,00, y se realizaron los siguientes movimientos presupuestarios:

Modificaciones:

- Con la Modificación Decreto 43472-H, se dieron aumentos por el monto de ₡48.407.546,00 y disminuciones por el monto de ₡63.958.191,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 2.99.06 se disminuyó el monto de ₡10.484.109,00, en la Meta 1.39.1. Revisado los inventarios, así como el estado de los conos en uso, se considera que no es tan necesario adquirir los conos, ya que con los existentes se puede cubrir la necesidad sin afectar la meta propuesta para el periodo 2022, queda un saldo que puede ser reorientarlo para el logro de otros objetivos institucionales en su momento.
 - 5.01.99 se disminuyó en la Meta 1.39.1. el monto de ₡135.000,00. Durante el periodo 2021 se logró la adquisición de estos equipos por medio de recursos provenientes del presupuesto MOPT; razón por la cual ya no es necesario adquirir los equipos antes mencionados y con el saldo poder alcanzar otros objetivos necesarios para la Administración.
 - Se aumentaron en las siguientes subpartidas:

- 5.99.03 se aumentó el monto de ₡8.674.087,00, en la Meta 1.39.1. Se requiere el pago de la factura 00100001010000000708, correspondiente a la contratación 2020LA-000042-0058700001, la misma sufrió una serie de atrasos en la entrega, de tal forma que, se les rebajo el 25% por concepto de multa, la cual fue apelada por parte del proveedor y fue hasta enero del presente año que se notificó la resolución de la apelación, confirmando de esta manera el rebajo a realizar y dejando en firme el monto a pagar \$14,873,63 dólares, razón por la cual se requiere de estos recursos para enfrentar el pago de este compromiso.
- Con la Modificación Decreto H24, se dieron disminuciones por el monto de ₡105.000.000,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 5.01.01 se disminuyó el monto de ₡25.000.000,00, en la Meta 1.39.1. Monto que se tenía reservado como parte de la regla fiscal y se pone a disposición de la administración.

Traslados:

- Con CPP-2022-0066 de fecha 02/06/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-729, el traslado de fondos por el monto de ₡1.915.937,56:
 - Se aumentó en la subpartida 1.08.07 en la Meta 1.39.1, el monto de ₡1.915.937,56, para el ajuste a la contratación del pago a contratación 2020LA-000042-0058700001, la misma sufrió una serie de atrasos en la entrega, de tal forma que, se les rebajo el 25% por concepto de multa, la cual fue apelada por parte del proveedor y fue hasta enero del presente año que se notificó la resolución de la apelación, confirmando de esta manera el rebajo a realizar y dejando en firme el monto a pagar \$14,873,63 dólares.
- Con CPP-2022-0098 de fecha 26/08/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-623, el traslado de fondos por el monto de ₡2.122.140,00:
 - Se aumentó en la subpartida 5.01.03 en la Meta 1.39.1 el monto de ₡1.061.070,00, con el propósito de adquirir pantallas interactivas, ya que al momento de realizar el estudio de mercado se hizo sobre pantallas Smart TV y no sobre pantallas interactivas que era lo requerido, por lo que el disponible resulta insuficiente.

Quedando un presupuesto para ejecutar en la Meta 1.39.1 de ₡57.993.414,56, y se ejecutó el monto de ₡27.900.894,04, quedando un saldo sin ejecutar por el monto de ₡30.092.520,52.

El monto ejecutado de ₡27.900.894,04, al 31 de diciembre del 2022, que representa un 51,89%, para viáticos, la compra de barricadas, pantalla táctil, entre otros.

A continuación, se muestra mediante el un cuadro y un gráfico, la ejecución presupuestaria al 31 de diciembre del 2022, así como el detalle de las subpartidas con mayor relevancia según su ejecución.

Cuadro No. 66
Resumen Ejecución Presupuestaria del 1 de enero al 31 de diciembre 2022
Meta 1.39.1 Pruebas Prácticas

META 1.39.1		MONTO COLONES	PORCENTAJES
Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.	PRESUPUESTO ORDINARIO	81 961 429,00	
	MODIFICACIONES	-26 945 022,00	
	TRASLADOS	2 977 007,56	
	PRESUPUESTO ASIGNADO	57 993 414,56	100,00%
	PRESUPUESTO EJECUTADO	27 900 894,04	48,11%
	DISPONIBLE	30 092 520,52	51,89%

Fuente: Registros U.P.I. COSEVI, IV Trimestre del 2022

Gráfico No. 18
Meta 1.39.1 Pruebas prácticas
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Registros UPI COSEVI, IV Trimestre año 2022

Del presupuesto de la Meta 1.39.1, se ejecutó el monto de ₡27.900.894,04 para un 48,11%, a continuación, se detalla por subpartida de ejecución:

- Subpartida 1.05.01- “Transporte dentro del país”: Se ejecutó el monto de ₡51.570,00 colones, para los pagos de pasajes de autobús a los evaluadores de prueba práctica que realizan giras a las distintas sedes.
- Subpartida: 1.05.02 “Gastos de viajes dentro del país”. Se ejecutó el monto de ₡4.591.800,00, para el pago de viáticos, en el reemplazo de un evaluador por motivos de vacaciones y entrega de materiales.
- Subpartida 2.99.06 “Útiles y materiales de resguardo y seguridad”. Se ejecutó el monto de ₡2.373.000,00, para la compra de barricadas.
- Subpartida 5.01.03 “Equipo de comunicación” Tiene un compromiso por el monto de ₡10.524.304,03, que corresponde a la compra de cámaras tipo Body Cam.
- Subpartida 5.99.03 “Bienes intangibles”: Se ejecutó el monto de ₡10.360.220,01, para el pago del compromiso de la aplicación de software para los equipos de Hand Held de los instructores.

Del presupuesto de la Meta 1.39.1, se quedó sin ejecutar el monto de ₡30.092.520,52 para un 51,89%, a continuación, se detalla por subpartidas de ejecución:

- Subpartida 1.05.01- “Transporte dentro del país”: No se ejecutó el monto de ₡48.430,00 colones, para los pagos de pasajes de autobús a los evaluadores de prueba práctica que realizan giras a las distintas sedes.
- Subpartida 1.05.02- “Gastos de viaje dentro del país”: No se ejecutó el monto de ₡80.951,00, para el trámite de viáticos a los evaluadores de prueba práctica que realizan giras a las distintas sedes.
- Subpartida 2.01.02 “Productos Farmacéuticos y Medicinales”: No se ejecutó el monto de ₡713.803,00, para la compra de alcohol para protección de los funcionarios y los usuarios contra el Covid.
- Subpartida 2.99.02 “Útiles y Materiales médicos, hospitalarios y de investigación”. No se ejecutó el monto de ₡1.087.500,00, para la compra de guantes de látex para la protección de los funcionarios y los usuarios contra el Covid.
- Subpartida 2.99.05 “Útiles y Materiales de Limpieza”. No se ejecutó el monto de ₡42.000,00, para la compra jabón líquido para la protección de los funcionarios y los usuarios contra el Covid.
- Subpartida 2.99.06 “Útiles y Materiales de resguardo y seguridad”. No se ejecutó el monto de ₡634.266,00, que no se compró la compra de conos de seguridad.
- Subpartida 5.01.01 “Maquinaria y equipo para la producción”: No se ejecutó el monto de ₡4.000.000,00, que tenía para la compra de plantas eléctricas.

- Subpartida 5.01.03 “Equipo de comunicación” No se ejecutó el monto de ₡23.255.765,97, sobrante después de realizar la compra de pantalla táctil y las cámaras tipo Body Cam.
- Subpartida 5.99.03 “Bienes intangibles”: No se ejecutó el monto de ₡229.804,55, que corresponde al sobrante del pago del compromiso de la aplicación de software para los equipos de Hand Held de los instructores.

A continuación, se presenta el porcentaje del peso de ejecución por partida de la Meta 1.39.1, al IV Trimestre del 2022.

Cuadro No. 67

Contribución de la Ejecución de los Recursos Financieros en el Logro De la Meta y Objeto de la Matricula de 137.799 Persona Pruebas Prácticas Año 2022.

1.39.1 - Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.					
Partida Presupuestaria:	Monto Asignado	Peso asignado por la Unidad Ejecutora	Gasto Efectivo	Porcentaje de Ejecución Financiera:	Contribución de cada partida presupuestaria:
1 Servicios	4 772 751,00	30%	4 643 370,00	97,29%	29,19%
2 Materiales y Suministros	4 850 569,00	35%	2 373 000,00	48,92%	17,12%
5 Bienes Duraderos	48 370 094,56	35%	20 884 524,04	43,18%	15,11%
Total:	57 993 414,56	100%	27 900 894,04	48,11%	61,42%

Fuente: Registros UPI del COSEVI, al 31 de diciembre del 2022

Como se muestra en el anterior cuadro, la ejecución financiera del gasto efectivo, para la Meta 1.39.1 es de un 48,11%, al 31 de diciembre del 2022, mientras que la contribución por partida presupuestaria es de un 61,424% que corresponde:

- Partida 1 Servicios con un 29,19%: Por el pago de viáticos para atender las regionales, la Unidad Ejecutora le asignó un porcentaje alto a esta partida, la cual logró el cumplimiento programado para el IV Trimestre.
- Partida 2 Materiales y Suministros con un 17,12%: Para la compra de barricadas, la Unidad Ejecutora le asignó un porcentaje alto de contribución a esta partida y su logro es de menor a lo programado.
- Partida 5 Bienes Duraderos con un 15,11%: El porcentaje de contribución está por debajo de lo programado para esta partida, la Unidad Ejecutora le asignó un porcentaje alto de contribución a esta partida.

Índice efectivo de costos:

$$\frac{48,11\%}{120,91\%} = 0,40$$

El indicador muestra, que la ejecución financiera es inferior y la ejecución física de la meta física que está por encima de la programación al 31 de diciembre del 2022. A su vez, se demuestra que la atención al usuario se cumplió en tiempo a todas las personas que realizaron las pruebas prácticas, con la apertura de tiempo extraordinario y la coordinación y el préstamo de personal para esta actividad. Cabe indicar que, para el logro de esa ejecución física, también se utilizaron materiales correspondientes a periodos anteriores, adquiridos mediante la asignación de recursos de MOPT y del COSEVI.

En la Dirección General de Educación Vial, anotan una serie de necesidades para mejorar la calidad de las acciones que realizan diariamente en el proceso de las pruebas prácticas, tales como conos de año pasado, que se repartieron en los diferentes sedes que realizan las pruebas prácticas; retroproyectores para capacitación a los evaluadores, protector solar, zapatos, gorras, sombrillas, capas; exponen que lo más importante es contar con el recurso humano adecuado para mejorar la oferta del servicio a más conductores, en las diferentes sedes que tiene la Dirección General de Educación Vial en el país y el cual aunque los esfuerzos son reconocidos por parte de la Jefatura del Departamento de Evaluación de Conductores y por parte de la Administración, los mismos no se ha podido integrar.

A su vez, no se ha reactivado la Unidad Técnica de Escuelas de Acreditación de Manejo de la DGEV. Se está a la espera de realizar los cambios requeridos en la Ley para su intervención con las Escuelas de Manejo.

Asimismo, se continua a la espera de la activación de la comisión, y se tiene únicamente el último informe remitido por la DGEV, indica En visita realizada a cada uno de los centros de Educación Vial donde se realizan pruebas prácticas de conducción, por parte del enlace del Cosevi y Educación Vial, se recogieron diferentes criterios que serán incluidos en un informe de verificación de acciones, pero que como generalidades se pueden aportar en este aparte; entre ellos:

- a) La exposición de los Evaluadores a los diferentes estados de clima. Esta variable es importante retomarla y estudiarla de manera particular, en cada una de las regiones del país, ya que existen muchos microclimas, pero en forma generalizada en el verano se pudo ver que estos trabajadores están expuestos a los rayos del sol, desde las 7 a.m. hasta las 3 p.m., si bien es cierto se les brinda bloqueador solar, gorras y mangas para utilizar conjuntamente con la camiseta del uniforme; es importante que a este tipo de profesional se le haga un estudio integral por parte de los especialistas de Salud Ocupacional, quienes desde su experticia estudien las condiciones con que trabajan los Evaluadores y cuáles son sus recomendaciones para

que tengan un clima de trabajo adecuado y su salud tanto física como mental se encuentre bien.

b) Implementos de trabajo para realizar el trabajo en tiempo. Lo anterior se debe a que los equipos que utilizan deben ser siempre de nueva generación, con sus complementos necesarios para tener en tiempo en el sistema la calificación del evaluando, sobre todo cuando el usuario gana el examen práctico, requiere pronta respuesta para continuar el proceso y si el Hand Held se descarga, causa un contratiempo, por lo que necesitan de soluciones rápidas, como el dotar a los centros de fuentes de descargas ágiles. Tener unidades de respaldo que contribuyan al proceso.

c) La conectividad con el sistema de licencias (señal) esto por cuanto si se dura mucho en la descarga de los datos; se atrasan para atender al otro usuario que está esperando que se le realice la prueba. Para esto se realizó una propuesta del uso de Wifi en vez del sistema 3g de conectividad a través de líneas telefónicas, pero se ha presentado una negativa por parte de la Dirección de Tecnología de la Información con respecto a este tema.

d) Las rutas establecidas para realizar la prueba en el tránsito real. Este sistema cuenta con una restricción y es que el usuario contrata a una “Escuela de Choferes” que le vende un paquete por horas y los llevan a que el futuro conductor se aprenda el recorrido, lo que no garantiza que realmente el evaluando esté apto para convivir en el tránsito real.

e) Revisión del trabajo de horas extras para los evaluadores, ya que, por el tipo de trabajo, las dos horas extras, en condiciones difíciles, dado que no todos los centros de pruebas están debidamente iluminados, hace que aumente el grado de dificultad para realizar el trabajo.

f) En caso de los que se presentan a realizar la prueba de motos, con solo que use una cinta reflectiva ya pueden realizar la prueba, dada a la interpretación de la ley que no pide el chaleco.

g) Se implementó el uso de impresoras térmicas para entregar el resultado de la prueba práctica tal como lo indica la ley 9078, por lo cual esto hará más dinámica la prueba y bajara los tiempos de atención a las personas que se presentan a realizar pruebas prácticas de cualquier índole.

h) Se adquirieron tabletas para la realización de pruebas de motos las cuales se realizan 4 pruebas de manera simultánea cada media hora.

i) Se está adquiriendo equipos Hand Held de última generación con el fin de desarrollar un software bajo la plataforma Android que permita atender a los usuarios aun en caso de que se interrumpa la conectividad, eso implica realizar más pruebas aun cuando no exista conexión a internet, lo que permite aprovechar el personal de planta y mejorar el servicio al usuario.

j) Se adquirieron 10 vehículos híbridos para realizar las pruebas de manejo de motocicleta.

k) Se adquirió vehículos eléctricos como parte de la política ambiental del gobierno y para ejemplificar las conductas que deben adoptar los usuarios, de tal manera que adquieran vehículos amigables con el ambiente.

- l) Se logró adquirir mucho equipo de protección con el fin de reanudar las pruebas de manejo, situación que se refleja en las metas físicas las cuales se lograron conseguir según lo proyectado.
- m) Ya está por finalizar la construcción del proyecto ciudad vial, el cual consiste en una pista de pruebas prácticas mucho más formal, extensa y segura que la actual pista de pruebas.

Para este trimestre no remitieron la matriz de valoración riesgo a los compañeros de control interno, por lo que no se puede dar el seguimiento de la valoración de riesgo para esta área; se debe dar continuidad para que las tablas sean trabajadas correctamente y la información que se remita sea de apoyo para la administración para la toma de decisiones, y lograr una mejora continua.

1.40.1 - Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras, en el año 2022.

De acuerdo a la Ley De Tránsito Por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, indica que la licencia de conducir, es un permiso otorgado por el Estado, que faculta a una persona para conducir un tipo de vehículo en un tiempo determinado, una vez cumplidos los requisitos de idoneidad establecidos legal y reglamentariamente.

Se realizó un replanteamiento por parte de la DGEV para esta meta, y de acuerdo a la entrada en vigencia de la tercerización del servicio de emisión de licencias, este departamento se aboca a la homologación de licencias extranjeras, y el Banco de Costa Rica únicamente emite la licencia supervisada por la DGEV. Para este fin y de acuerdo al replanteamiento 2022-2030 para esta meta se proyecta la homologación de 144.300 licencias, mientras que el BCR emitirá 4.050.000 licencias, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 68
Índices de control de Ejecución
Meta de 439.493 Licencias de Conducir

AÑOS	EMISIÓN DE LICENCIAS	
	HOMOLOGACIÓN	BCR
2022	15 600	450 000
2023	15 600	450 000
2024	15 600	450 000
2025	15 600	450 000
2026	16 380	450 000
2027	16 380	450 000
2028	16 380	450 000
2029	16 380	450 000
2030	16 380	450 000
Total	144 300	4 050 000

Para analizar el avance físico, financiero y cronológico de esta meta se aplicaron los indicadores de evaluación; como los índices del “Control de Ejecución del BID-ILPES”, los cuales analizan la eficiencia, eficacia, economía y la calidad de los productos generados, el detalle a continuación:

Cuadro No. 69

Índices de control de Ejecución

Meta de 15.600 Homologaciones de Licencias de Conducir

Índice Avance Físico	Índice Avance Efectivo	Índice Cumplimiento de Costos	Índice Efectivo de Costos
69,02%	0,69	48,97%	0,71

Fuente: Informes al IV Trimestre de la DGEV del 2022

De la programación anual de homologación de licencias de conducir de 15.600 homologaciones de licencias de conducir, para el IV Trimestre 2022 se emitieron 8.896 homologaciones.

Cuadro No. 70

Ejecución Física

Homologación de Licencias de Conducir

Meta	Programada	Alcanzada
Emisión de licencias de conducir	15 600	10 767

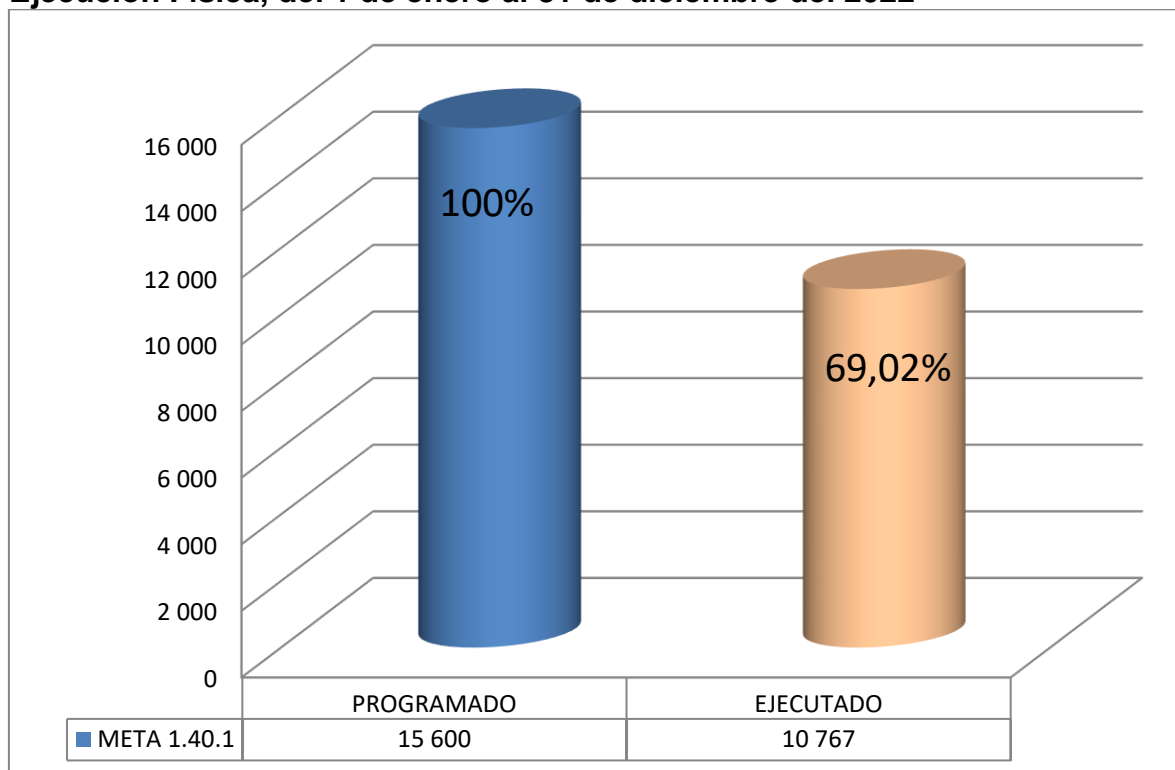
Fuente: Informes IV Trimestre de la DGEV al 31 de diciembre del 2022

✓ **Índice de avance físico:**

$$\frac{10.767}{15.600} = 69,02\%$$

Como se muestra en los anteriores cuadros, que los índices, al IV Trimestre del año 2022, están por debajo de la meta programada, dado que el indicador de avance físico muestra un 69,02% de lo proyectado.

Gráfico No. 19
Homologación y Emisión de Licencias de Conducir
Ejecución Física, del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Informe IV Trimestre 2022 de la DGEV

Con respecto a la emisión de licencias la mayoría de las personas fueron atendidas en oficinas del Banco de Costa Rica, con un 97;04%, sin embargo, se puede observar que algunas licencias siguen siendo emitidas en las sedes regionales de la DGEV, por cuanto, del total de licencias emitidas, le quitamos las homologaciones y las emitidas por el BCR, quedan 2.411 licencias emitidas en las diferentes sedes en todo el país, lo que representa un 0,54% del total de licencias emitidas a nivel nacional.

Como se indicó anteriormente, hay regionales que están emitiendo licencias. Se establece que, al 31 de diciembre del 2022, los usuarios que utilizaron los servicios del BCR representan un 97.04%, mientras que los usuarios que utilizaron los servicios de la Sede Central, representan un 0,33% para la homologación de licencias, entre otros, y los usuarios que utilizaron las regionales, representan un total del 2,63%.

De acuerdo a lo indicado por el Departamento de licencias, las homologaciones realizadas suman 10.767, las licencias emitidas por el BCR suman 432.206. El total de licencias emitidas de 445.384 menos las emitidas por el BCR, dan como resultado 13.178, esto menos las homologaciones dan un total de licencias emitidas por las regionales de 2.411 licencias.

Cuadro No. 71

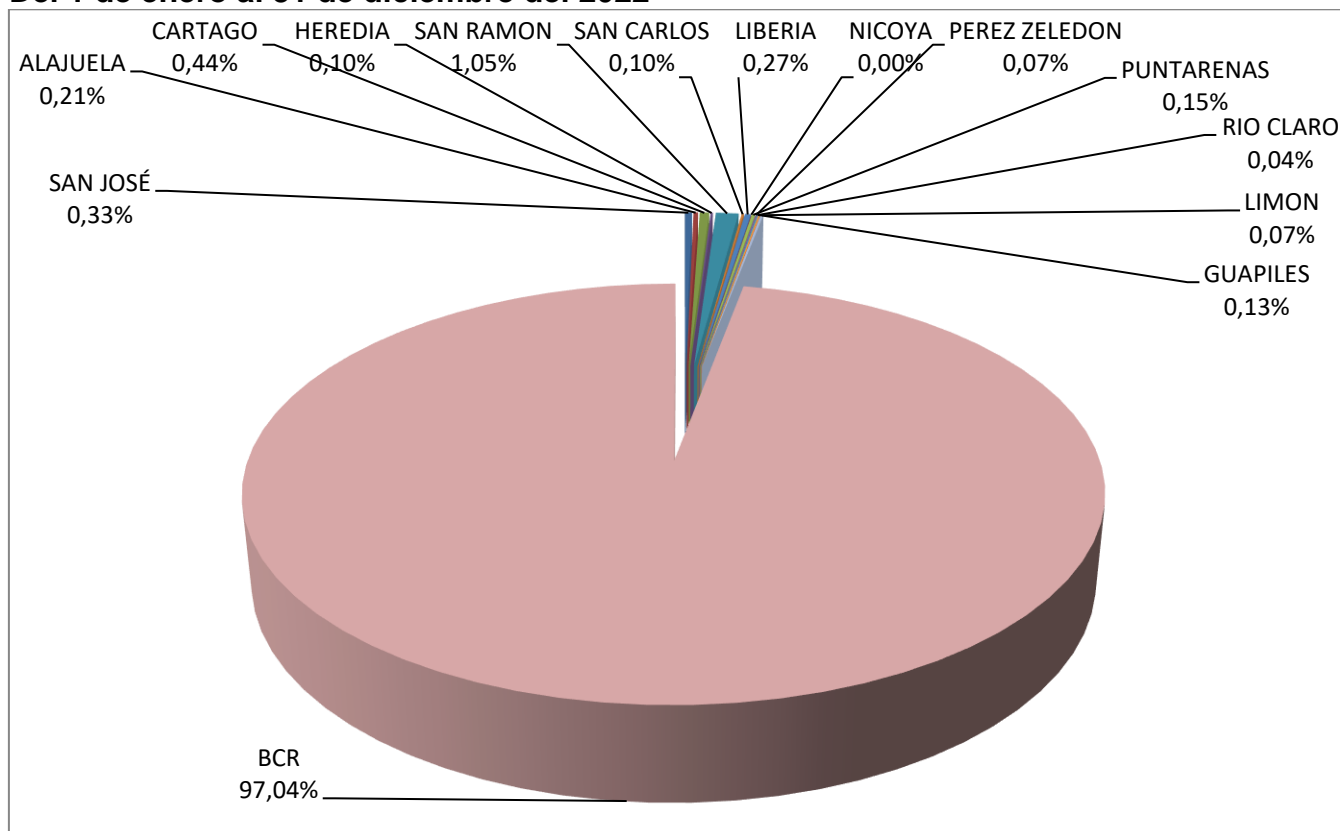
**Homologación y Emisión de Licencias BCR y Regionales
 Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022**

UBICACIÓN	I TRIMESTR E 2022	II TRIMESTR E 2022	III TRIMESTR E 2022	IV TRIMESTR E 2022	Total	%
SAN JOSÉ	519	567	290	107	1 483	0,33%
ALAJUELA	539	228	151	0	918	0,21%
CARTAGO	1 679	182	99	0	1 960	0,44%
HEREDIA	239	124	65	0	428	0,10%
SAN RAMON	1 911	2 702	82	0	4 695	1,05%
SAN CARLOS	227	135	90	0	452	0,10%
LIBERIA	537	483	191	0	1 211	0,27%
NICOYA	2	0	0	0	2	0,00%
PUNTARENAS	177	337	148	0	662	0,15%
PEREZ ZELEDON	159	95	38	1	293	0,07%
RIO CLARO	83	37	46	0	166	0,04%
LIMON	136	105	82	0	323	0,07%
GUAPILES	279	222	79	5	585	0,13%
BCR	101 184	101 666	107 381	121 975	432 206	97,04%
Total	107 671	106 883	108 742	122 088	445 384	100,00 %

Fuente: Informe IV Trimestre 2022, de la DGEV

Mediante el siguiente gráfico, se muestra la información del anterior cuadro, de la emisión de licencias por regional y las oficinas del Banco de Costa Rica (BCR), del periodo de enero a setiembre del 2022, así como, el porcentaje por cada una de las Regionales y el BCR.

Gráfico No. 20
Homologación y Emisión de Licencias BCR y Regionales
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Informe al IV Trimestre 2022, de la DGEV

Se muestra mediante el siguiente cuadro, los tipos de licencias emitidos de acuerdo al tipo de trámite que realizaron, donde se puede observar que:

- Un 73,21% de las licencias emitidas son del tipo B.
- Un 17,66% de las licencias emitidas son por primera.
- Un 68,33% de renovación de licencias y de permisos.
- Un 5,77% corresponde a duplicados de licencias y de permisos.
- Un 2,75% corresponde a las homologaciones.

Cuadro No. 72

**Emisión de Licencias de Conducir por Tipo de Trámite
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022**

TIPO	A	B	C	D	E	TOTAL	%
Primera vez licencia	23 956	64 306	1 390	6 251	346	96 249	21,14%
Primera vez permiso	535	22 523	5	0	0	23 063	5,06%
Renovación licencia	55 026	200 415	8 280	8 845	1 124	273 690	60,10%
Renovación permiso	121	17 419	5	0	0	17 545	3,85%
Duplicado licencia	14 556	17 639	1 157	590	89	34 031	7,47%
Duplicado permiso	1	55	0	0	0	56	0,01%
Homologación licencias	3 508	7 024	31	187	0	10 750	2,36%
TOTALES	97 703	329 381	10 868	15 873	1 559	455 384	100,00 %
%	21,46 %	72,33 %	2,39%	3,49%	0,34%	100,00 %	

Fuente: Base de datos de ATI al IV Trimestre 2022

✓ **Índice de Avance Efectivo:**

$$\frac{69,02\%}{100\%} = 0,69$$

Este índice, muestra que la meta tuvo un resultado de 0,31, menor con relación a lo planeado al IV Trimestre del 2022. De acuerdo al replanteamiento de la meta, la demanda social atendida por la homologación, así como la emisión de licencias por las regionales, se dio en tiempo; con base a las nuevas tecnologías aplicadas el servicio se ha mejorado.

De acuerdo a la proyección del BCR de 450.000 licencias anuales, emitieron al IV Trimestre 432.206 licencias, que representa un 97,04%, por encima de la programación, con la cantidad de 7.794 que se emitieron de menos de la programación.

✓ **Índice de Cumplimiento de Costos:**

$$\frac{148.782.579,86}{303.810.414,12} = 48,97 \%$$

El presupuesto inicial de esta meta es de ₡271.476.076,00, y se realizaron los siguientes movimientos presupuestarios:

Modificaciones:

- Con la Modificación Decreto 43447-H, se dieron disminuciones, por el monto de ₡2.234.010,00:
 - Se aumentaron en las siguientes subpartidas:
 - 1.08.08 se aumentó en la Meta 1.40.1, el monto de ₡2.234.010,00, Para hacerle frente al pago de la Licitación Pública 2019LN-000004-0058700001, contrato 0432019001100047-01, denominada “SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO Y DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LA DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL”. Se estima el pago del mes de diciembre, por un monto de \$ 3.390,00 dólares IVAI, a un tipo de cambio proyectado de ₡ 659,00.
- Con la Modificación Decreto 43472-H, se dieron aumentos por el monto de ₡48.407.546,00 y disminuciones por el monto de ₡63.958.191,00:
 - Se disminuyeron en las siguientes subpartidas:
 - 1.01.02 se disminuyó el monto de ₡30.000.000,00, en la Meta 1.40.1. Debido a un error en la clasificación de la subpartida, la misma se incluyó en la 1.01.02, siendo lo correcto incluirla en la subpartida 1.01.03 Alquiler de equipo de cómputo, por lo cual se realiza el rebajo para trasladar los recursos a la subpartida correcta.
 - 1.06.01 se disminuyó el monto de ₡300.000,00, en la Meta 1.40.1. Revisando el costo exacto del mismo, con el último incremento realizado en el año 2021 y proyectando un incremento similar para el periodo 2022, queda el saldo de 300.000,00 colones para reorientar y de esta manera atender otras necesidades de la institución.
 - 2.04.02 se disminuyó el monto de ₡5.000.000,00, en la Meta 1.40.1. En vista de que se realizó la tercerización del servicio de emisión de licencias, ya no se requiere de estos recursos, por lo que se plantea la posibilidad de trasladar los mismos para el logro de otros objetivos institucionales.
 - Se aumentaron en las siguientes subpartidas:
 - 1.01.03 se aumentó el monto de ₡30.000.000,00, en la Meta 1.40.1. Se requiere el siguiente aumento para gestionar la contratación de arrendamiento de equipo de impresión multifuncional e impresoras láser, incluye mantenimiento, tintas, tonners y todos los consumibles. (No incluye papel).
 - 1.08.08 se aumentó el monto de ₡25.284.104,00, en la Meta 1.40.1. Se aumenta ₡9,328,458,56 para poder realizar una ampliación al contrato 0432018001100020-00, por 6 meses más de servicio, mientras se logra realizar la contratación de arrendamiento de equipo de impresión de papel; también se requiere para ampliar la contratación de mantenimiento de equipo

de cómputo, contrato N° 0432019001100258-00 para incluir varios equipos que no están en contrato y los cuales luego de su uso demandan mantenimiento para mantenerlos en buen estado. Se aumenta ₡26.808.120,00 para el pago de la licitación pública 2019LN-000004-0058700001, contrato 0432019001100047-01, denominada “servicio de mantenimiento de equipo de cómputo y de emisión de licencias de conducir para la dirección general de educación vial”. A raíz de la tercerización del servicio de emisión de licencias, se planificó no prorrogar este contrato para el periodo 2022, de ahí que no se presupuestó recursos para el año 2022, sin embargo en setiembre de 2021, por una recomendación de ATI, solicitaron no caducar el contrato en su totalidad, sino disminuir la cantidad de equipos atendidos por la empresa, de tal forma que se excluyera del contrato, el equipo de emisión de licencias de conducir y mantener el equipo de almacenamiento de datos (servidores Blade e Hitachi) razón por la cual se disminuyó el monto mensual, el cual quedó en 3.390,00 dólares I.V.A.

Traslados:

- Con CPP-2022-040 de fecha 22/02/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-90, el traslado de fondos por el monto de ₡500.000,00:
 - Se disminuye en la subpartida 1.08.07 en la Meta 1.40.1, el monto de ₡500.000,00 con el fin de trasladar estos recursos para hacerle frente al contrato de mantenimiento de butacas del auditorio contratación número 2021CD-000089-0058700001 y contrato 0432021001100139-00; el saldo restante en la meta se mantiene, para gestionar un nuevo contrato de mantenimiento de aires acondicionados.
- Con CPP 2022 SESION 04 PUNTO 3.5 de fecha 24/02/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DF-2022-0108, el traslado de fondos por el monto de ₡8.618.466,00:
 - Se aumentó en la subpartida 1.08.08 en la Meta 1.40.1, el monto de ₡8.618.466,00 Se solicita Traslado de Fondos en la Subpartida 1.08.08, de la meta 1.10.1 de Asesoría en Tecnología de la Información a la meta 1.40.1 de la Dirección General de Educación Vial, como parte de los ajustes requeridos por el MOPT en el oficio DVA-DF-FEP-2022-58, al Decreto Ejecutivo H-003.
- Con CPP-2022-0107 de fecha 23/09/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-730, el traslado de fondos por el monto de ₡1.662.270,12:
 - Se aumentó en la subpartida 5.01.05 el monto de ₡1.662.270,12, en la Meta 1.40.1, con el fin de cubrir el monto de \$ 2.351,16 de la factura 00200001010000005322, la cual quedó pendiente del periodo 2021 debido a que debía aplicarse multa y el proceso concluyó en mayo 2022.

- Con CPP-2022-0130 de fecha 01/12/2022, se autoriza la solicitud mediante oficio DVT-DGEV-A-2022-730, el traslado de fondos por el monto de ₡355.488,00:
 - Se aumentó en la subpartida 1.06.01 el monto de ₡355.488,00, en la Meta 1.40.1, con el fin de ajustar el monto correspondiente a la factura del INS para póliza de equipo electrónico.

Quedando un total de presupuesto en la Meta 1.40.1 de ₡303.810.414,12, y se ejecutó el monto de ₡148.782.579,86 que representa un 40,21%, quedando un saldo sin ejecutar por el monto de ₡155.027.834,26, que representa un 51,03%.

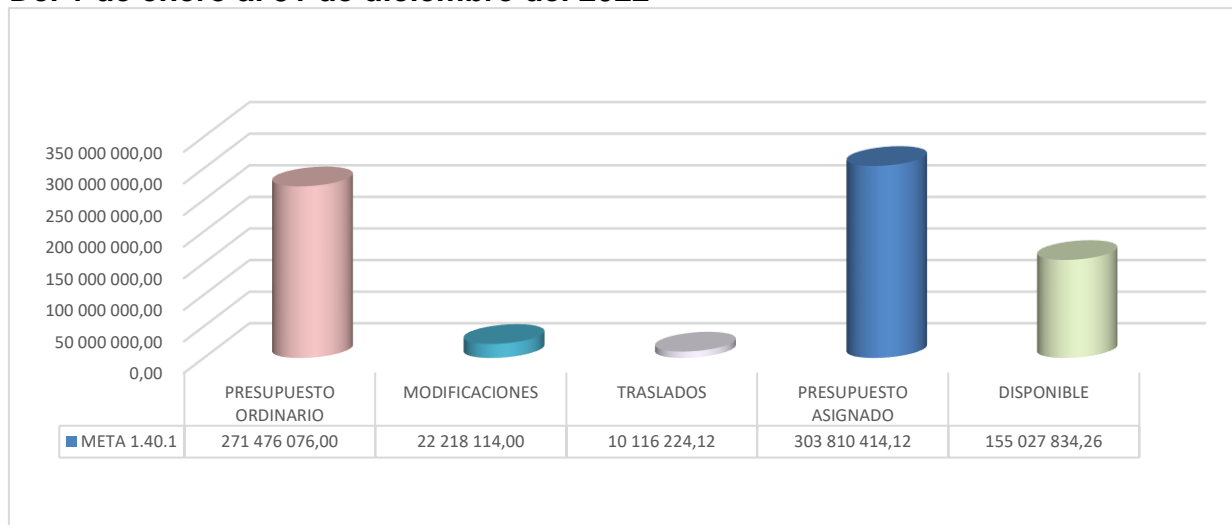
A continuación, mediante el siguiente cuadro y gráfico, se muestra la ejecución presupuestaria al 31 de diciembre del 2022.

Cuadro No. 73
Resumen Ejecución Presupuestaria
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022

META 1.40.1		MONTO COLONES	PORCENTAJES
Homologación de al menos 15,600 extranjeros con la licencia de conducir en el año 2022, en nivel nacional.	PRESUPUESTO ORDINARIO	271 476 076,00	
	MODIFICACIONES	22 218 114,00	
	TRASLADOS	10 116 224,12	
	PRESUPUESTO ASIGNADO	303 810 414,12	100,00%
	PRESUPUESTO EJECUTADO	148 782 579,86	48,97%
	DISPONIBLE	155 027 834,26	51,03%

Fuente: Registros UPI al IV Trimestre del 2022

Gráfico No. 21
Meta 1.40.1 Licencias de Conducir
Resumen Ejecución Presupuestaria
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022



Fuente: Registros UPI COSEVI, al IV Trimestre año 2022

Del presupuesto de la meta 1.40.1, se ejecutó el monto de ₡148.782.579,86, que representa un 48,97%; a continuación, se detallan por subpartidas:

- Subpartida 1.05.02 “Viáticos”. Se ejecutó el monto de ₡110.000,00, para el pago de viáticos para los funcionarios que realizan actividades atinentes al traslado de materiales y labores de mantenimiento a las distintas regionales de licencias.
- Subpartida 1.06.01 “Seguros”. Se ejecutó el monto de ₡3.535.488,00, para el pago de las pólizas de los equipos de cómputo.
- Subpartida 1.08.08 “Mantenimiento y Reparación de Equipo de Cómputo y Sistemas de Información”. Se ejecutó el monto de ₡93.358.632,33; para el pago del mantenimiento preventivo de impresoras de inyección de tinta, entre otros.
- Subpartida 2.01.04 “Tintas, pinturas y diluyentes”. Se ejecutó el monto de ₡6.908.981,90, para la compra de tonner para los equipos de la impresión.
- Subpartida 2.99.03 “Productos de papel, cartón e impresos”. Se ejecutó el monto de ₡1.888.501,20 para la compra de resmas de papel.
- Subpartida 5.01.03 “Equipo de comunicación”. Se ejecutó el monto de ₡9.574.222,29, para la compra de teléfonos IP.
- Subpartida 5.01.04 “Equipo y mobiliario de oficina”. Se ejecutó el monto de ₡32.011.058,10, para la compra de aires acondicionados.
- Subpartida 5.01.05 “Equipo de cómputo”. Se ejecutó el monto de ₡1.395.696,04, el pago de \$ 2.351,16 de la factura 00200001010000005322, la cual quedo pendiente del periodo 2021.

Esta meta quedó sin ejecutar el monto de ₡155.027.834,26 para un 51,03%; a continuación, se detallan por subpartidas:

- Subpartida 1.01.02 “Alquiler de maquinaria, equipo y mobiliario”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡6.208.800,00, sobrante después de reclasificación de la cuenta para el alquiler de impresoras.
- Subpartida 1.01.03 “Alquiler de equipo de cómputo”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡30.000.000,00, para el alquiler de impresoras.
- Subpartida 1.04.06 “Servicios Generales”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡396.630,00, para la recarga de los extintores, factura para no devengado 2022.
- Subpartida 1.05.01 “Transportes dentro del país”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡100.000,00, para cubrir pago de transporte (taxi, bus, avión, tren u otros).
- Subpartida 1.05.02 “Viáticos”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡2.693.650,00, para el pago de viáticos para los funcionarios que realizan actividades atinentes al traslado de materiales y labores de mantenimiento a las distintas regionales de licencias.
- Subpartida 1.08.01 “Mantenimiento de edificios y locales”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡52.500.000,00, para la contratación de pintura para las regionales y cambio de puertas en regionales.
- Subpartida 1.08.04 “Mantenimiento y Reparación de maquinaria y equipo de producción”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡11.331.409,00, para el mantenimiento de plantas eléctricas.
- Subpartida 1.08.07 “Mantenimiento y Reparación de Equipo y Mobiliario de Oficina”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡10.984.352,00, para el mantenimiento de los aires acondicionados.
- Subpartida 1.08.08 “Mantenimiento y Reparación de Equipo de Cómputo y Sistemas de Información”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡9.925.607,67, para ampliación del contrato mantenimiento preventivo de las impresoras multifuncionales y de impresoras láser e inyección de tinta, de las oficinas de licencias de conducir, mantenimiento de equipo de emisión de licencias.
- Subpartida 2.01.02 “Productos Farmacéuticos y Medicinales”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡178.425,00, para la compra de alcohol para la protección de los funcionarios y los usuarios contra el Covid.
- Subpartida 2.01.04 “Tintas, pinturas y diluyentes”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡2.841.018,10, como sobrante para la compra de tonner para los equipos de la impresión.
- Subpartida 2.04.02 “Repuestos y accesorio”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡8.100.000,00, para la compra de los repuestos de los contratos de mantenimiento vigentes.
- Subpartida 2.99.02 “Útiles y Materiales Médicos, Hospitalario y de Investigación”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡1.522.500,00, para la compra de guantes de látex para la protección de los funcionarios y los usuarios contra el Covid.

- Subpartida 2.99.03 “Productos de papel, cartón e impresos”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡498,80, corresponde a un sobrante después de realizar la reserva para la compra de papel.
- Subpartida 2.99.05 “Útiles y Materiales de Limpieza”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡105.000,00, para la compra de jabón líquido para la protección de los funcionarios y los usuarios contra el Covid.
- Subpartida 5.01.03 “Equipo de comunicación”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡4.884.427,71, sobrante después de realizar la compra de pantallas táctiles.
- Subpartida 5.01.04 “Equipo y mobiliario de oficina”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡12.988.941,90, sobrantes después de la compra de aires acondicionados.
- Subpartida 5.01.05 “Equipo de cómputo”. Quedó sin ejecutar el monto de ₡266.574,08, sobrante del pago de \$ 2.351,16 de la factura 00200001010000005322, la cual quedo pendiente del periodo 2021.

A continuación, con el siguiente cuadro, se evidencia el porcentaje de contribución por partida de la Meta 1.40.1 para el IV Trimestre del 2022.

Cuadro No. 74

Contribución de la Ejecución de los Recursos Financieros en el Logro De la Meta y Objetivo de Homologación de 15.600 Licencias en el Año 2022

1.40.1 - Homologación de al menos 15,600 extranjeros con la licencia de conducir en el año 2022, en nivel nacional.					
Partida Presupuestaria:	Monto Asignado	Peso asignado por la Unidad Ejecutora	Gasto Efectivo	Porcentaje de Ejecución Financiera:	Contribución de cada partida presupuestaria:
1 Servicios	221 144 569,00	45%	97 004 120,33	43,86%	19,74%
2 Materiales y Suministros	21 544 925,00	25%	8 797 483,10	40,83%	10,21%
5 Bienes Duraderos	61 120 920,12	30%	42 980 976,43	70,32%	21,10%
Total:	303 810 414,12	100%	148 782 579,86	48,97%	51,04%

Fuente: Registros UPI del COSEVI, al IV Trimestre, año 2022

Como se muestra en el anterior cuadro, la ejecución financiera del gasto efectivo, al 31 de diciembre del 2022, es de un 48,97%, mientras que la contribución por partida presupuestaria es de un 51,04% que incluye:

- Partida 1 Servicios con un 19,4%: Para cubrir los contratos de mantenimiento correctivo y preventivo de las plantas eléctricas, de los aires acondicionados, equipo de cómputo, impresos, entre otros. A su vez, la Unidad Ejecutora asignó un peso alto a esta partida, la que no alcanzó el porcentaje programado.
- Partida 2 Materiales y Suministros con un 10,21%: Para la compra de papel, tonner y repuestos de los contratos de mantenimiento, la Unidad Ejecutora le

asignó el menor peso a esta partida, tampoco se logró alcanzar el porcentaje programado.

- Partida 5 Bienes Duraderos con un 21,11%: La Unidad Ejecutora le tenía asignado un peso de contribución bajo, que corresponde a la compra de teléfono IP, se logró un porcentaje acorde a lo programado.

✓ **Índice Efectivo de Costos:**

$$\frac{48,97\%}{69,02\%} = 0,71$$

El indicador es menor a lo programado, a su vez, la ejecución física de la meta y la ejecución presupuestaria no alcanzaron la programación al 31 de diciembre del año 2022. Lo que demuestra que la atención al usuario se cumplió en tiempo a todas las personas que se debían acreditar; se logró la compra de materiales para los primeros meses del presente año, así como, que el BCR ya atiende a más de un 95% de los usuarios.

También, para el cumplimiento de esta meta se contó con materiales y equipos que provienen de otros períodos presupuestarios, tanto asignados por el COSEVI, como por el MOPT.

De acuerdo al informe de la Licda. María Eugenia Salazar, quien es la encargada del departamento de emisión de licencias, donde indica

Asimismo, cabe indicar que durante este cuarto trimestre el servicio de trámites de Homologación de Licencias Extranjeras, se vio afectado debido a la disminución de citas para este trámite ya que, en las regionales de San Carlos, Cartago, Pérez Zeledón, Río Claro y San Ramón no se brindó este servicio.

Además, durante el año 2022 el servicio de homologación de licencias se vio afectado debido a que las jefaturas Regionales están a cargo de dos o más sedes por lo que deben distribuir los días de atención de conformidad con las sedes que coordinan, dicha situación disminuye la cantidad de días de atención por sede. Esta situación afectó el logro de la meta tanto trimestral como anual del POI.

El Departamento de Acreditación de licencias se ha abocado a realizar trámites de homologación tanto para extranjeros como para diplomáticos y los diferentes servicios que estos requieren tales como renovación, o primera vez.

Durante el año 2022 se atendieron 9215 certificaciones solicitadas por los usuarios o por los diferentes juzgados o instituciones públicas y las diferentes consultas y tramites variados como creación de usuarios que se incrementó con la atención de pruebas prácticas en tiempo vespertino.

Con gran esfuerzo y dedicación las funcionarias de departamento se han encargado de brindar el servicio y no desmejorarlo.

Se han encontrado problemas con respecto a la habilitación de nuevos parámetros para homologar en el caso de los digitadores nuevos, ya que no hay conocimiento por parte de ATI para instalar el episuit en los equipos para dicho trámite.

Para este trimestre no remitieron la matriz de valoración riesgo a los compañeros de control interno, por lo que no se puede dar el seguimiento de la valoración de riesgo para esta área; se debe dar continuidad para que las tablas sean trabajadas correctamente y la información que se remita sea de apoyo para la administración para la toma de decisiones, y lograr una mejora continua.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones DGEV

Los logros del Proyecto de Educación Vial y Acreditación de Conductores del año 2022, se determinaron mediante las Matrices de Avance físico, financiero y cronológico, que se adjuntan en los anexos.

La Dirección General de Educación Vial, brindó capacitación en tema de educación vial a 21.573 personas de educación formal en visita a diferentes cantones del país, denominados de cantones de intervención, se matriculó a 255.220 personas en cursos teóricos, se atendió una matrícula de 166.618 para pruebas prácticas y se homologaron 10.767 licencias. A su vez, el BCR emitió 432.206 licencias.

Se visitaron únicamente los siguientes cantones en San José, Puntarenas, Pococí, Alajuela, Cartago, San Carlos, Nicoya, Pérez Zeledón, Limón, Heredia, Siquirres y Santa Cruz, entre otros.

En materia de presupuesto se ha ejecutado apenas un 34,99% del gasto efectivo y el compromiso.

A continuación, mediante el siguiente cuadro se muestra la ejecución de la Dirección General de Educación Vial:

Cuadro No. 75

Resumen General Programa Dirección General de Educación Vial Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022

DETALLE	TOTAL GENERAL	PORCENTAJES
PRESUPUESTO ORDINARIO	574 246 852,00	
MODIFICACIONES	-86 810 345,00	
TRASLADOS	10 616 224,12	
PRESUPUESTO ASIGNADO	498 052 731,12	100,00%
PRESUPUESTO EJECUTADO	243 498 667,63	48,89%
DISPONIBLE	254 554 063,49	51,11%

Fuente: Registros del U.P.I., al IV Trimestre año 2022

El saldo sin ejecutar es de ₡254.554.063,495 corresponde a una serie de contrataciones que no se realizaron en tiempo, la elaboración de la plataforma virtual, compra de pantallas táctiles, compra de planta eléctrica, mantenimientos a las regionales que no se pudieron realizar, sobrantes de las contrataciones que se realizaron, entre otros.

La afectación más grande, es la falta de personal y el cambio en jefaturas, ha generado atrasos en los departamentos por el debido proceso de aprendizaje. Por parte de la UPI del COSEVI, se dio mediante reuniones por medio del Teams, el proceso de inducción con relación a la presentación de los informes y la conciliación de los saldos presupuestados para la DGEV, a las compañeras Licda. Gabriela Montero Flores, jefe del área administrativa financiera y la Licda. Nicole Sequeira, asistente del área administrativa financiera.

En general los resultados de la ejecución de las metas al IV Trimestre del año 2022 del Programa de Educación Vial y Acreditación de conductores, se considera “Parcialmente efectiva” en cuanto el cumplimiento de las metas, dos de ellas sobrepasó el porcentaje esperado, una se encuentran en un 50% y otra está por debajo de un 35% de lo esperado.

A continuación, mediante el siguiente cuadro, se indica el análisis de los resultados de los objetivos por metas, el que da como resultado de Parcialmente Efectivo, al cumplirse sólo el criterio de avance en metas, mientras que la ejecución financiera por debajo de 40%.

Cuadro No. 76
Efectividad en el Cumplimiento de las Metas
Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2022

Meta	(A) Mayor o igual a 90,00%	(B) Menor o igual a 89,99% o igual a 50,00%	Menor o igual a 49,99%	% ejecución presupuestaria (INDIVIDUAL)
1.37.1 - Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.			1	86,20%
1.38.1 - Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.	1			5,20%
1.39.1 - Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.	1			48,11%
1.40.1 - Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras, en el año 2022.		1		48,97%
SUBTOTAL:	2	1	1	
SUBTOTAL POR GRUPO DE CRITERIO:	2	2		47,12%
TOTAL DE METAS:		4		
Efectividad en el cumplimiento de las metas.				Parcialmente efectivo

Fuente: Plan Operativo Presupuesto Institucional del año 2022 e Informes de Evaluación de la Unidad Ejecutora del año 2022.

Para este trimestre no remitieron la matriz de valoración riesgo a los compañeros de control interno, por lo que no se puede dar el debido seguimiento de la valoración de riesgo para esta área; se debe dar continuidad para que las tablas sean trabajadas

correctamente y la información que se remita sea de apoyo para la administración para la toma de decisiones, y lograr una mejora continua.

Recomendaciones DGEV

- Al realizar el análisis del seguimiento por meta del año 2022, se tiene que:
 - Con relación a la ejecución física para cada una de las metas, se tiene que: 2 sobrepasaron el 100% y se considera cumplida, una está por encima del 65% y la última está debajo del 40%. Se recomienda que la meta del Centro de Formación en Educación Vial Karen Olsen, se le refuerce con personal para el logro de la meta, por cuanto es la que está muy por debajo de lo esperado, tomando en cuenta la labor que realizó el Lic. Sergio Chavarría y que el actual encargado Lic. Pedro Balladares.
 - En cuanto a la ejecución presupuestaria, para cada una de las metas, se tiene que: 2 están por debajo del 50%, y una supera el 85% y la última logró apenas y un 5%, por lo que, para el año 2023 se debe dar el debido seguimiento a los trámites para la adquisición de materiales y servicios, así como, los tiempos de trámite de adjudicación y entrega de los proveedores, para el logro de los objetivos.
 - La ejecución total presupuestaria de la Unidad Ejecutora, no se considera buena, al lograr un porcentaje de ejecución financiera de un 48,89%, por lo que, para el año 2023 se debe dar el debido seguimiento a los trámites para la adquisición de materiales y servicios, así como, los tiempos de trámite de adjudicación y entrega de los proveedores, para el logro de los objetivos.
- La entrada en vigencia de la tercerización, del servicio de emisión de licencias con el convenio con el BCR, esta más de un 95%, por cuanto el servicio se sigue ofreciendo en las regionales.
- Es de suma urgencia dar continuar, con el proceso de actualización de los manuales, así como, que son la base para la elaboración de la plataforma virtual. Ya han entregado el capítulo I y II del manual, y el curso de reeducación.
- Para este trimestre el Centro de Formación en Educación Karen Olsen incluyó en los informes los centros educativos visitados, así como, la cantidad de población atendida en cada uno de ellos. La nueva jefatura realizó los cambios, eliminando los vacíos en las labores realizadas, de acuerdo a las recomendaciones por la UPI.
- Se deben resolver las inconsistencias generadas en el sistema de los reportes de la UPI, para poder realizar la conciliación con los reportes que remite la DGEV. Por cuanto, ambos están generando errores. Ya es del conocimiento del personal de ATI, y están trabajando en ello.

- Hasta el momento no se ha implementado la regulación de las Escuelas de Manejo, se realizaron varias reuniones durante el año 2019, pero no se ha llegado a elaborar un manual o corregir lo indicado en la ley para poder regular dichas escuelas.
- El “Reglamento para Cursos Teóricos”, se presentó a la Asesoría Legal del MOPT, se está a la espera de revisión y aprobación, hace ya un año y no se tiene respuesta por parte de la Asesoría Legal del MOPT de dicho documento.
- Ya el convenio marco entre el TEC-MOPT-COSEVI, ya está firmado, se está en la elaboración del convenio específico, para el desarrollo de la Plataforma Virtual, el cual es una herramienta de suma urgencia, en su primera etapa con el proceso de reeducación vial, por cuanto puede llegar a más usuarios. Está en proceso el convenio específico, el cual, por el cambio de gobierno ha tenido más atrasos.
- Para este trimestre no remitieron la matriz de valoración riesgo a los compañeros de control interno, por lo que no se puede dar el seguimiento de la valoración de riesgo para esta área; se debe dar continuidad para que las tablas sean trabajadas correctamente y la información que se remita sea de apoyo para la administración para la toma de decisiones, y lograr una mejora continua.
- Se debe dar el proceso de inducción o aprendizaje al personal nuevo, lo anterior por el proceso de los cambios de personal y jefaturas en todos los departamentos de la DGEV. Lo que ha ocasionado atrasos en los informes

Anexos

Dirección General de Educación Vial

Matriz Avance Físico DGEV

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA ACTIVIDAD	METAS POR OBJETIVO	META			GRADO DE AVANCE DE LA OBRA	ACTIVIDADES REALIZADAS	ACCIONES CORRECTIVAS O ACTIVIDADES REALIZADAS
		PROGRAMADA	ALCANZADA	VARIACIÓN			
1.37 - Fortalecer la gestión del departamento de educación formal, mediante la capacitación a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil, en especial a la población de alto riesgo en ocurrencia de accidentes de tránsito, fomentando así, la cultura vial, mediante charlas impartidas, que intervengan a la luz de las acciones para el período (2022-2030).	1.37.1 - Participación de al menos 58.228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, padres de estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.	58 228	21 573	36 655	37,05%	Plantear instrucciones; brindar instrucciones; coordinación con otras instituciones.	Durante el I y II Trimestre, de acuerdo al informe, se logró la atención de las personas mediante el uso de medios tecnológicos y los convenios con el MEP. No se logró la ejecución física de la meta, debido a que se cuenta con muy poco personal, se espera que la institución pueda contratar más personal para los siguientes periodos. Se ha cambiado el personal, jefaturas; lo que ha ocasionado que personal nuevo apenas está en proceso de aprendizaje. Se está logrando la reactivación del parque, así como la incorporación de información
1.38 - Fortalecer la gestión de la matrícula, para la formación y capacitación a futuros matriculados de conductores, en las distintas modalidades de cursos, valorando el aprendizaje a través de la prueba teórica para la convivencia y movilidad segura en las vías terrestres, para el período (2022-2030).	1.38.1 - Gestión de la formación y capacitación a futuros matriculados de al menos 142.529 personas, en las distintas modalidades de cursos, valorando el aprendizaje a través de la prueba teórica para la convivencia y movilidad segura en las vías terrestres, para el período (2022-2030).	142 529	255 220	-112 691	179,07%	Planear instrucción; brindar instrucción; coordinación con call center y sistema único de licencias.	Para la atención de los usuarios, se está trabajando tiempo extraordinario, de ahí que la meta física superó la programación del año 2022.
1.39 - Fortalecer la gestión de la matrícula, para la evaluación de conductores de pruebas matriculados de aspirante para conducir un determinado tipo de vehículo, conozca y sea capaz de poner en práctica, sus conocimientos teóricos y prácticos, para la óptima conducción del automotor, por las vías públicas terrestres de la Nación, en cumplimiento de los convenios internacionales, las leyes, normas, reglamentos nacionales, para el período (2022-2030).	1.39.1 - Gestión de la evaluación de conductores de pruebas matriculados de al menos 137.799 personas en aspirante para conducir un determinado tipo de vehículo, conozca y sea capaz de poner en práctica, sus conocimientos teóricos y prácticos, para la óptima conducción del automotor, por las vías públicas terrestres de la Nación, en cumplimiento de los convenios internacionales, las leyes, normas, reglamentos nacionales, para el período (2022-2030).	137 799	166 618	-28 819	120,91%	Matrícula realizada; prueba práctica realizada; custodia de documentos.	Se logró atender la demanda en tiempo y forma. Se ha cambiado el personal, jefaturas; lo que ha ocasionado que personal nuevo apenas está en proceso de aprendizaje. Se logró la apertura de campos en tiempos extraordinarios, así como, la incorporación de personal en préstamo para las pruebas prácticas.
1.40 Fortalecer el proceso de acreditación de conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras y la emisión de certificaciones de licencias; para el período (2022-2030).	1.40.1 - Acreditación de 15.600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras y la emisión de certificaciones de licencias; para el período (2022-2030).	15 600	10 767	4 833	69,02%	Recepción de documentos, confección y entrega de licencia; seguimiento y custodia de archivo	Este indicador se replanteó, debido a la tercerización del servicio de emisión de licencia, el cual BCR ya más del 90% de las licencias en nivel nacional, no obstante la homologación es un proceso interno el cual seguirá dentro del departamento de acreditación de conductores y en relación a este indicador la meta estuvo levemente por debajo de lo proyectado. Se ha cambiado el personal, jefaturas; lo que ha ocasionado que personal nuevo apenas está en proceso de aprendizaje.

Matriz Avance Financiero DGEV

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA ACTIVIDAD	METAS POR OBJETIVO	COSTOS						ACTIVIDADES CORRECTIVAS O ACTIVIDADES REALIZADAS
		INICIAL	MODIFICACIÓN	TRASLADO	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SADO	
1.37 - Fortalecer la gestión del departamento de educación formal mediante la capacitación a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil, en especial a la población de alto riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito de la sociedad civil para el año 2022.	1.37.1 - Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.	73 088 965,00	-405 000,00	1 061 070,00	73 745 035,00	63 566 352,27	10 178 682,73	La ejecución se debe a los viáticos utilizados para la atención de los cantones de alto riesgo, se logró la compra de material de soporte para las charlas, así como, la compra de chalecos y ponchos para la aplicación de la campaña "Hagámoslos visibles".
1.38 - Fortalecer la gestión de la matrícula para la formación y capacitación a futuros conductores, en las distintas modalidades de cursos, valorando el aprendizaje a través de la prueba teórica para la convivencia y movilidad segura en las vías terrestres, para el período (2022-2030).	1.38.1 - Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.	147 720 382,00	-81 678 437,00	-3 538 077,56	62 503 867,44	3 248 841,46	59 255 025,98	Durante el I Trimestre y para el II Trimestre apenas ejecutó apenas unos viáticos para atender la falta de personal, compra de archivadores tipo arturitos. A su vez, se logró la compra de pantalla táctil, y se está quedando sin ejecutar la compra de plantas eléctricas, y el proyecto de la plataforma virtual.
1.39 - Fortalecer la gestión de la matrícula para la evaluación de conductores de pruebas prácticas de conducción, para verificar que el aspirante para conducir un determinado tipo de vehículo, conozca y sea capaz de poner en práctica, sus conocimientos teóricos y prácticos, para la óptima conducción del automotor, por las vías públicas terrestres de la Nación, en cumplimiento de los convenios internacionales, las leyes, normas, reglamentos nacionales, para el período (2022-2030).	1.39.1 - Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.	81 961 429,00	-26 945 022,00	2 977 007,56	57 993 414,56	27 900 894,04	30 092 520,52	La ejecución de esta meta se debe principalmente a la compra de barricada.
1.40 Fortalecer el proceso de acreditación de conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras y la emisión de certificaciones de licencias para el período (2022-2030).	1.40.1 - Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras, en el año 2022.	271 476 076,00	22 218 114,00	10 116 224,12	303 810 414,12	148 782 579,86	155 027 834,26	Las principales erogaciones se generan por el pago de viáticos, el pago de los contratos de mantenimiento de impresoras y multifuncionales y sus debidos repuestos, entre otros.
TOTALES		574 246 852,00	-86 810 345,00	10 616 224,12	498 052 731,12	243 498 667,63	254 554 063,49	


Matriz Avance Cronológico DGEV


OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA ACTIVIDAD	METAS POR OBJETIVO	META		VARIACIÓN	ACTIVIDADES CORRECTIVAS
		PROGRAMADOS	CONSUMINDO	TIEMPO-MESES	
1.37 - Fortalecer la gestión del departamento de educación formal, mediante la capacitación a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil, en especial a la población de alto riesgo en ocurrencia de accidentes de tránsito, fomentando así, la cultura vial, mediante charlas impartidas, que intervengan a la luz de las acciones para el período (2022-2030).	1.37.1 - Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022.	12	12	0	No se logró la ejecución física de la meta propuesta, debido al poco personal con el se cuenta, y al cambio de personal y jefaturas, lo que ha ocasionado atrasos en el proceso de aprendizaje. Se trabajó en la reapertura del parque y la activación de sus objetivos.
1.38 - Fortalecer la gestión de la matrícula, para la formación y capacitación a futuros conductores, en las distintas modalidades de cursos, valorando el aprendizaje a través de la prueba teórica para la convivencia y movilidad segura en las vías terrestres, para el período (2022-2030).	1.38.1 - Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.	12	12	0	Se logró la ejecución física de la meta propuesta por la apertura de horarios extraordinarios.
1.39 - Fortalecer la gestión de la matrícula, para la evaluación de conductores de pruebas prácticas de conducción, para verificar que el aspirante para conducir un determinado tipo de vehículo, conozca y sea capaz de poner en práctica, sus conocimientos teóricos y prácticos, para la óptima conducción del automotor, por las vías públicas terrestres de la Nación, en cumplimiento de los convenios internacionales, las leyes, normas, reglamentos nacionales, para el período (2022-2030).	1.39.1 - Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.	12	12	0	Se logró la ejecución física de la meta, con la apertura de nuevos cupos en tiempo extraordinario, así como la incorporación de personal diurno, para minimizar la fila de espera. A su vez, se ha generado cambios en el personal y jefaturas, lo que ha ocasionado atrasos en el proceso de aprendizaje.
1.40 Fortalecer el proceso de acreditación de conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras y la emisión de certificaciones de licencias; para el período (2022-2030).	1.40.1 - Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencias extranjeras, en el año 2022.	12	12	0	El cambio en el indicador de la meta por el replanteamiento, debido a la tercerización del servicio de emisión de licencia; no se logró alcanzar la ejecución física de la meta. A su vez, el cambio de personal y jefaturas, lo que ha ocasionado atrasos en el proceso de aprendizaje.

Ejecución Presupuestaria DGEV

DETALLE OBJETO DEL GASTO	PRESUPUESTO ORDINARIO	MODIFICACIONES EXTRAORDINARIAS	TRASLADOS DE FONDOS	TOTAL DEL PRESUPUESTO	GASTO EFECTIVO I TRIMESTRE	GASTO EFECTIVO II TRIMESTRE	GASTO EFECTIVO III TRIMESTRE	GASTO EFECTIVO IV TRIMESTRE	GASTO EFECTIVO ACUMULADO	TOTAL EJECUTADO	% DE EJEC.	DISPONIBLE
PRESUPUESTO 2022	574 246 852,00	-86 810 345,00	10 616 224,12	498 052 731,12	6 912 819,83	39 720 861,25	20 807 498,75	176 057 487,80	243 498 667,63	243 498 667,63	48,89%	254 554 063,49
1 SERVICIOS	209 062 114,00	25 539 677,00	8 953 954,00	243 555 745,00	6 912 819,83	26 987 641,24	17 667 618,49	55 037 642,77	106 605 722,33	106 605 722,33	43,77%	136 950 022,67
1.01 ALQUILERES	36 208 800,00	0,00	0,00	36 208 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	36 208 800,00
1.01.02 ALQUILER DE MAQUINARIA, EQUIPO Y MOBILIARIO	36 208 800,00	-30 000 000,00	0,00	6 208 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	6 208 800,00
1.01.03 ALQUILER DE EQUIPO DE CÓMPUTO	0,00	30 000 000,00	0,00	30 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	30 000 000,00
1.04 SERVICIOS DE GESTIÓN Y APOYO	7 075 067,00	-1 678 437,00	0,00	5 396 630,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	5 396 630,00
1.04.06 SERVICIOS GENERALES	396 630,00	0,00	0,00	396 630,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	396 630,00
1.04.99 OTROS SERVICIOS DE GESTIÓN Y APOYO	6 678 437,00	-1 678 437,00	0,00	5 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	5 000 000,00
1.05 GASTOS DE VIAJE Y DE TRANSPORTE	19 364 826,00	0,00	0,00	19 364 826,00	1 632 400,00	3 235 200,00	1 472 070,00	2 970 400,00	9 310 070,00	9 310 070,00	48,08%	10 054 756,00
1.05.01 TRANSPORTE DENTRO DEL PAÍS	300 000,00	0,00	0,00	300 000,00	0,00	0,00	51 570,00	0,00	51 570,00	51 570,00	17,19%	248 430,00
1.05.02 VIÁTICOS DENTRO DEL PAÍS	19 064 826,00	0,00	0,00	19 064 826,00	1 632 400,00	3 235 200,00	1 420 500,00	2 970 400,00	9 258 500,00	9 258 500,00	48,56%	9 806 326,00
1.06 SEGUROS, REASEGUROS Y OTRAS OBLIGACIONES	3 950 000,00	-300 000,00	335 488,00	3 985 488,00	0,00	0,00	0,00	3 937 020,00	3 937 020,00	3 937 020,00	98,79%	48 468,00
1.06.01 SEGUROS	3 950 000,00	-300 000,00	335 488,00	3 985 488,00	0,00	0,00	0,00	3 937 020,00	3 937 020,00	3 937 020,00	98,79%	48 468,00
1.08 MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN	142 463 421,00	27 518 114,00	8 618 466,00	178 600 000,00	5 280 419,83	23 752 441,24	16 195 548,49	48 130 222,77	93 356 632,33	93 356 632,33	52,27%	85 241 366,67
1.08.01 MANTENIMIENTO DE EDIFICIOS Y LOCALES	52 500 000,00	0,00	0,00	52 500 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	52 500 000,00
1.08.04 MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE MAQUINARIA Y EQUIPO DE PRODUCCIÓN	11 331 409,00	0,00	0,00	11 331 409,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	11 331 409,00
1.08.07 MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE EQUIPO Y MOBILIARIO DE OFICINA	11 484 352,00	0,00	0,00	11 484 352,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	11 484 352,00
1.08.08 MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE EQUIPO DE CÓMPUTO Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN	67 147 660,00	27 518 114,00	8 618 466,00	103 284 240,00	5 280 419,83	23 752 441,24	16 195 548,49	48 130 222,77	93 356 632,33	93 356 632,33	90,39%	9 925 607,67
2 MATERIALES Y SUMINISTROS	109 520 796,00	-15 484 109,00	0,00	94 036 687,00	0,00	2 373 000,00	3 138 880,26	63 834 038,10	69 346 916,36	69 346 916,36	73,74%	24 689 770,64
2.01 PRODUCTOS QUÍMICOS Y CONEXOS	12 426 526,00	0,00	0,00	12 426 526,00	0,00	0,00	1 251 379,06	5 657 602,64	6 908 981,90	6 908 981,90	55,60%	5 517 546,10
2.01.02 PRODUCTOS FARMACÉUTICOS Y MEDICINALES	2 676 526,00	0,00	0,00	2 676 526,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	2 676 526,00
2.01.04 TINTAS, PINTURA Y DILUYENTES	9 750 000,00	0,00	0,00	9 750 000,00	0,00	0,00	1 251 379,06	5 657 602,64	6 908 981,90	6 908 981,90	70,86%	2 841 016,10
2.04 HERRAMIENTAS, REPUESTOS Y ACCESORIOS	15 100 000,00	-5 000 000,00	0,00	10 100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	10 100 000,00
2.04.02 REPUESTOS Y ACCESORIOS	15 100 000,00	-5 000 000,00	0,00	10 100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	10 100 000,00
2.99 ÚTILES, MATERIALES Y SUMINISTROS DIVERSOS	81 994 270,00	-10 484 109,00	0,00	71 510 161,00	0,00	2 373 000,00	1 888 501,20	58 176 435,26	62 437 936,46	62 437 936,46	87,31%	9 072 224,54
2.99.01 ÚTILES Y MATERIALES DE OFICINA Y CÓMPUTO	7 000 000,00	0,00	0,00	7 000 000,00	0,00	0,00	0,00	6 612 164,35	6 612 164,35	6 612 164,35	94,46%	387 835,65
2.99.02 ÚTILES Y MATERIALES MÉDICOS, HOSPITALARIO Y DE INVESTIGACIÓN	3 480 000,00	0,00	0,00	3 480 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	3 480 000,00
2.99.03 PRODUCTOS DE PAPEL, CARTÓN E IMPRESOS	1 889 000,00	0,00	0,00	1 889 000,00	0,00	0,00	1 888 501,20	0,00	1 888 501,20	1 888 501,20	99,97%	468,80
2.99.04 TEXTILES Y VESTUARIOS	15 068 885,00	0,00	0,00	15 068 885,00	0,00	0,00	0,00	14 992 488,91	14 992 488,91	14 992 488,91	99,49%	76 396,09
2.99.05 ÚTILES Y MATERIALES DE LIMPIEZA	315 000,00	0,00	0,00	315 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	315 000,00
2.99.06 ÚTILES Y MATERIALES DE RESGUARDO Y SEGURIDAD	48 491 375,00	-10 484 109,00	0,00	38 007 266,00	0,00	2 373 000,00	0,00	31 257 947,00	33 630 947,00	33 630 947,00	88,49%	4 376 319,00
2.99.99 OTROS ÚTILES, MATERIALES Y SUMINISTROS	5 750 000,00	0,00	0,00	5 750 000,00	0,00	0,00	0,00	5 313 825,00	5 313 825,00	5 313 825,00	92,41%	436 175,00
5 BIENES DURADEROS	255 663 940,00	-86 863 913,00	1 662 270,12	169 460 297,12	0,00	10 360 220,01	0,00	57 185 806,93	67 546 026,94	67 546 026,94	42,10%	92 914 270,18
5.01 MAQUINARIA, EQUIPO Y MOBILIARIO	126 708 550,00	-25 540 000,00	1 662 270,12	102 830 820,12	0,00	0,00	0,00	57 185 806,93	57 185 806,93	57 185 806,93	55,61%	45 645 013,19
5.01.01 MAQUINARIA Y EQUIPO PARA LA PRODUCCIÓN	29 000 000,00	-25 000 000,00	0,00	4 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	4 000 000,00
5.01.03 EQUIPO DE COMUNICACIÓN	50 684 790,00	0,00	0,00	50 684 790,00	0,00	0,00	22 479 311,33	22 479 311,33	22 479 311,33	44,35%	28 205 478,67	
5.01.04 EQUIPO Y MOBILIARIO DE OFICINA	46 483 760,00	0,00	0,00	46 483 760,00	0,00	0,00	33 310 799,56	33 310 799,56	33 310 799,56	71,66%	13 172 960,44	
5.01.05 EQUIPO Y PROGRAMAS DE CÓMPUTO	0,00	0,00	1 662 270,12	1 662 270,12	0,00	0,00	0,00	1 385 686,04	1 385 686,04	1 385 686,04	83,96%	266 574,08
5.01.99 MAQUINARIA Y EQUIPO DIVERSO	540 000,00	-540 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00
5.99 BIENES DURADEROS DIVERSOS	128 955 390,00	-71 323 913,00	0,00	57 631 477,00	0,00	10 360 220,01	0,00	0,00	10 360 220,01	10 360 220,01	17,98%	47 269 256,99
5.99.03 BIENES INTANGIBLES	128 955 390,00	-71 323 913,00	0,00	57 631 477,00	0,00	10 360 220,01	0,00	0,00	10 360 220,01	10 360 220,01	17,98%	47 269 256,99

Reglamento Cursos Teóricos de Educación Vial

 DIVISION DE TRANSPORTES	DIRECCION GENERAL DE EDUCACION VIAL	DEPARTAMENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR	
DVT-DGEV-ALC-2022-49 Página 2 de 3			
Total	18,000		
Proyección de Emisión de Licencias Banco de Costa Rica y Educación Vial			
Año	Tramites de Homologaciones	Emisión de Licencias BCR	
2022	15,600	450,000	
2023	15,600	450,000	
2024	15,600	450,000	
2025	15,600	450,000	
2026	16,380	450,000	
2027	16,380	450,000	
2028	16,380	450,000	
2029	16,380	450,000	
2030	16,380	450,000	
Total	144300	4,050,000	



 DIVISION DE TRANSPORTES	DIRECCION GENERAL DE EDUCACION VIAL	DEPARTAMENTO DE ACREDITACION DE LICENCIAS DE CONDUCIR	
DVT-DGEV-ALC-2022-49			
08 de marzo de 2022			
Master Gabriela Montero Flores Jefa Departamento Administrativo (DGEV)			
Estimada Señora:			
De acuerdo a solicitud realizada por la licenciada Maribel Bolaños García le remito adjunto proyección del Departamento de Acreditación de Conductores de las certificaciones, Atención de Homologaciones, y la cantidad de licencias que proyecta el Banco de Costa Rica, no omito manifestar que estos datos son proyectados de acuerdo al comportamiento actual de los usuarios, estas proyecciones podrían variar, siempre y cuando aumente la cantidad de funcionarios disponibles para la homologación de licencias y se de una mejora tecnológica.			
Proyección de Certificaciones			
Año	Proyección Certificaciones	Certificaciones Otras instituciones	
2022	8000	2000	
2023	8000	2000	
2024	8000	2000	
2025	8000	2000	
2026	8000	2000	
2027	8000	2000	
2028	8000	2000	
2029	8000	2000	
2030	8000	2000	



Cordialmente,

Firmado digitalmente por:
 HERALDO LUIS WILLIAMSON ROSE (FRMA)
 Fecha: 2022.03.08 15:30:34

Lic. Heraldo Luis Williamson Rose
 Jefe del Departamento de Acreditación de Conductores

Cco

(506) 25220857
 gatluc030@gmail.com

Reglamento Cursos Teóricos de Educación Vial

cumplimiento de horas en la prestación de trabajo comunitario y la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial.

5° - Que cuando el conductor haya sido suspendido o inhabilitado por pérdida o acumulación total de los puntos permitidos, como consecuencia de infracciones a la Ley de Tránsito, podrá reincorporarse para conducir cuando haya transcurrido el plazo de inhabilitación, y adicionalmente, según corresponda, una vez cumplidas las horas en la prestación del trabajo comunitario, haber aprobado el curso de sensibilización y reeducación vial, el programa de tratamiento de adicciones para el control de consumo de alcohol, sustancias estupefacientes, psicotrópicos o drogas enervantes, si procede; y un programa para el control de conductas violentas y tratamiento psicológico, si procede.

6° - Que respecto del trabajo comunitario y el Curso Básico de Sensibilización y Reeducación Vial para la Reeducación de Conductores y Descuento de Puntos, la Ley de Tránsito establece que la actividad por cumplir, así como su duración y su contenido serán determinados por el Cosevi reglamentariamente.

7° - Que los mencionados artículos 83 y 84 de la Ley de Tránsito también establecen, que si una persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva, similar, o bien, dificultad con la lectoescritura, la Dirección General de Educación Vial deberá establecer cursos especiales para estos usuarios. Igualmente, a las personas con discapacidad se les garantizará las adecuaciones y los servicios de apoyo necesarios durante la instrucción del curso.

8° - Que por su parte el ordinal 21 de la Ley N° 9078 establece que a cualquier prueba de conocimientos o destrezas, directamente relacionada con la habilitación o rehabilitación de conductores, se le aplicaran los principios de razonabilidad, continuidad, publicidad, imparcialidad e igualdad; para ello, los contenidos serán públicos y para su aplicación estarán disponibles en horarios accesibles.

9° - Que la Dirección General de Educación Vial, tiene la capacidad, la competencia, la experiencia, la estructura, la logística en materia de formación y capacitación de los futuros conductores de vehículos, que le permiten de manera eficiente y eficaz desarrollar e impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, a que se refieren los artículos 138 y 140 de la Ley de Tránsito.

10° - Que de conformidad con la Ley N° 8661 Ley de Aprobación de la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 187, del 29 de septiembre de 2008, Ley N° 7600 "Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad", el Decreto Ejecutivo N° 37486-MP-MEP publicado en el diario oficial La Gaceta Digital N° 21 del 30 de enero de 2013 "Reformas de los artículos 43, 44 inciso d), 47, 47 bis y 48, del Decreto Ejecutivo N° 26831-MP-MEP, "Reglamento a la Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad", publicado en el Diario Oficial La Gaceta número 75, del 20 de abril de 1998 y la circular N° DVM-AC-003-2013 del 6 de febrero de 2013, al amparo del artículo 24 de la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad.

11° - Que para el establecimiento y la regulación de los cursos que requieren ajustes razonables y servicios de apoyo educativos, se ha contado con la colaboración, aporte y recomendaciones del personal especializado del Departamento de Educación Especial del MEF.

PROYECTO DE REGLAMENTO
Reglamento de Cursos Teóricos de Educación y Seguridad Vial para la obtención del Permiso Temporal de Aprendizaje, de la Licencia de Conducir, la revalidación de conductores y el descuento de puntos".

DECRETO N° _____-MOPT
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades que les confiere el artículo 140, incisos 3) y 18) de la Constitución Política; la Ley N° 3155 "Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes" del 5 de agosto de 1963, reformada mediante Ley N° 4786, Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 5 de julio de 1971; la Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas (Ley General de la Administración Pública); la Ley de Administración Vial N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, del 4 de octubre del año 2012 y sus reformas, publicada el 26 de octubre de 2012, en La Gaceta 207, Alcance Digital 165; y la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista N° 9660 del 24 de febrero del año 2019.

Considerando:

1° - Que la Ley N° 6324, Ley de Administración Vial y sus reformas, la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078, y sus reformas; y el Decreto Ejecutivo N° 15452-MO/PT "Reglamento Orgánico de la Dirección General Educación Vial", establecen que la Dirección General de Educación Vial es la Dependencia de la División de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, competencias involucran todos los aspectos relativos a la educación y seguridad vial, tendientes a la formación, capacitación, evaluación, acreditación y certificación de los aspirantes a obtener licencias de conducir vehículos automotores, al personal administrativo, grupos especiales y demás funcionarios encargados del manejo y operación de equipos automotores; así como la preparación formal de educadores para que estos instruyan a los niños en edad escolar y de Tercer Ciclo, en el correcto desenvolvimiento en las vías públicas ya sea como conductor, ciclista, pasajero o peatón.

2° - Que los numerales 83 inciso b) y 84 inciso d) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 y sus reformas, establecen entre otros requisitos y como exigencia general, aprobar un curso básico de Educación Vial, tanto para la obtención de permisos de aprendizaje de conductor, como para la obtención de las licencias de conducir por primera vez.

3° - Que la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 en su artículo 134, establece un Sistema de Evaluación Permanente de Conductores el cual consiste en la acumulación de puntos en función de las infracciones de tránsito cometidas, con el fin de establecer un mecanismo de control de desempeño para la ejecución de medidas correctivas dirigidas a la enmienda del comportamiento y al fomento de conductas que fortalezcan la seguridad vial.

4° - Que dicho Sistema posibilita que el conductor que acumule parcialmente los puntos permitidos, pueda descontar la mitad de ellos por cada infracción cometida, mediante el

vías públicas terrestres por primera vez o su renovación, una vez cumplidos los requisitos formales y de idoneidad, establecidos legalmente.

Artículo 2. Objeto. El objeto del presente reglamento es establecer los procedimientos y desarrollar los requisitos para la normalización de los cursos básicos y especiales de educación y seguridad vial, requeridos para la obtención del permiso temporal de aprendizaje, de la licencia de conducir por primera vez, la recredificación de conductores y el descuento parcial o total de puntos.

Artículo 3. Siglas. Para los efectos del presente reglamento se utilizarán las siguientes siglas:

- a) CTP: Consejo de Transporte Público.
- b) COSEVI: Consejo de Seguridad Vial.
- c) DGEV: Dirección General de Educación Vial.
- d) DGME: Dirección General de Migración y Extranjería del Ministerio de Gobernación y Policía.
- e) MEP: Ministerio de Educación Pública.
- f) MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Artículo 4. Definiciones. Para la aplicación e interpretación del presente reglamento, tienen el carácter de definiciones:

- a) **Ajustes razonables:** Los ajustes razonables son aquellas modificaciones y adaptaciones (ajustes) necesarias y adecuadas (razonables) requeridas para garantizar a la persona con discapacidad física, sensorial, mental o intelectual el pleno ejercicio del derecho a la educación en igualdad de condiciones que los demás. La obligación expresa de garantizar el derecho a la educación de las personas con necesidades especiales en aulas regulares, que deberán transformarse en aulas accesibles por medio de los ajustes razonables necesarios.
- b) **Apoyos Educativos:** Se entiende como el apoyo brindado a aquellos usuarios con Necesidades Específicas de Apoyo Educativo (NEAE), aquel que presenta Necesidades Educativas Especiales a otras necesidades educativas por Dificultades Específicas de Aprendizaje, por Trastornos por Déficit de Atención con o sin Hiperactividad (TDAH), por Especiales Condiciones Personales o de Historia Escolar (ECOPHE), por Incorporación Tardía al Sistema Educativo (INTARSE) o por Altas Capacidades Intelectuales (ALCAIN). Dificultades en el ámbito de la comunicación y el lenguaje y que puedan requerir determinados apoyos en parte o a lo largo de su escolarización. Lo anterior forma parte de la conceptualización denominada: "Apoyos Educativos en III ciclo y Educación Diversificada - Orientaciones para aplicar la Estrategia", emitida por el Departamento de Educación Especial del MEP.
- c) **Conductor:** persona que tiene el control operativo de un vehículo y es responsable directo de este y de las infracciones que cometa.
- d) **Curso Básico de Educación y Seguridad Vial:** Curso dirigido a las personas que aspiran a la obtención del Permiso Temporal de Aprendizaje, de la Licencia de Conducir por primera vez, con el objetivo de promover la seguridad de todos los usuarios del sistema del tránsito, mejorar las conductas viales y prevenir los accidentes en las vías públicas. Esto mediante la adquisición e integración de las capacidades y competencias enfocadas en estrategias de prevención, políticas de precaución y normas legales en la materia, a través del desarrollo de conocimientos, destrezas, habilidades, hábitos, valores y actitudes.
- e) **Curso Básico de Transporte Público:** Curso para la adquisición e integración de las capacidades y competencias, dirigido a las personas que aspiran a obtener licencia para el servicio de traslado público de pasajeros por medio de autobuses, busesetas,

12° - Que a partir del conocimiento y la experiencia desarrollada por el MEP, se deben adecuar los procedimientos relacionados con todas las actividades de enseñanza-aprendizaje que traten de conducir a un mismo resultado en el país, a fin de garantizar los ajustes razonables y los servicios de apoyo necesarios durante la instrucción y el desarrollo de los cursos, dando que la labor de impartir los cursos básicos de educación y seguridad vial, implica actividades y metodologías de enseñanza aprendizaje similares a los del sistema educativo costarricense, a los cuales les son aplicables los ajustes razonables y servicios de apoyo que se requieren. Para tales efectos, se deberá contar con profesionales especialistas en el campo de la educación y la psicología, además de contar con las atribuciones y competencias que requiere el puesto, entre otros.

13° - Que según se reformó la numeral 217 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078, por medio de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista N° 9660, se establece la competencia del Ministerio de Educación Pública en materia educativa y la de formación de futuros conductores.

14° - Que el texto y contenido del capítulo denominado "Curso Básico de Sensibilización y Reeducación Vial para la Recredificación de Conductores y Descuento de Puntos", que se incorpora al presente reglamento, fue discutido, analizado y elaborado con la participación y los aportes de profesionales de diferentes disciplinas, con conocimiento y experiencia en la materia.

15° - Que el capítulo denominado "Curso Básico de Sensibilización y Reeducación Vial para la Recredificación de Conductores y Descuento de Puntos", fue conocido y aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en el artículo ___ de la Sesión Ordinaria N° ___ del ___ de _____ del dos mil diecinueve.

16° - Que el Decreto Ejecutivo N° 41795-MP-MEIC, "Sobre la actualización de los tramites en las entidades, mediante el uso de la Declaración Jurada", dispone que la Administración Pública, utilicen el instrumento jurídico denominado "Declaración Jurada", con la finalidad de generar eficiencia en los requisitos, tramites y procedimientos que las personas usuarias realizan ante las instituciones públicas, la cual podrá ser requerida para los permisos, licencias o autorizaciones, en concordancia con lo dispuesto por la Directriz N° 52-MP-MEIC. La Declaración Jurada es una manifestación que se realiza bajo juramento, otorgada en escritura pública ante notario público o ante funcionario público, para lo cual la DGEV definirá un formato, para facilitar el trámite al administrado.

Por tanto,

DECRETAN:

"Reglamento de Cursos Teóricos de Educación y Seguridad Vial para la obtención del Permiso Temporal de Aprendizaje, de la Licencia de Conducir; la recredificación de conductores y el descuento de puntos"

**Capítulo I
 Disposiciones Generales**

Artículo 1.- Derecho a Obtención de la Licencia de Conducir. Toda persona podrá obtener el permiso temporal de aprendizaje, la licencia para la conducción de vehículos por

Artículo 7.- Programación de fechas para los cursos teóricos. La DGEV, atendiendo los principios rectores del servicio público a saber: razonabilidad, eficiencia y eficacia, proporcionalidad y economía; y de acuerdo con las capacidades materiales y de recurso humano; programará las fechas, horarios y sedes en la que se impartirán los cursos teóricos a los que se refiere el presente reglamento. Esta programación deberá ser publicada y comunicada oportunamente en la página web institucional y por los medios idóneos que garanticen su difusión adecuada.

Artículo 8.- Autorización para impartir cursos por centros educativos. El MOPT, por medio de la DGEV y mediante el procedimiento de concesión, podrá autorizar a los centros educativos públicos y privados para que impartan los cursos definidos en el presente reglamento. La DGEV podrá coordinar con dichos centros la aplicación de la prueba teórico-práctica.

Artículo 9.- Principios aplicables a las pruebas de conocimiento relacionadas con la habilitación o rehabilitación de conductores. A toda prueba de conocimientos o destrezas, directamente relacionada con la habilitación o rehabilitación de conductores, se le aplicarán los principios de razonabilidad, continuidad, publicidad, imparcialidad e igualdad; para ello, los contenidos serán públicos y para su aplicación estarán disponibles en horarios y condiciones accesibles.

Artículo 10.- Clasificación de Cursos Básicos de Educación y Seguridad Vial. Los Cursos Básicos de Educación y Seguridad Vial según su propósito, se clasifican en:

- a) **Curso Básico de Educación y Seguridad Vial para conducir vehículos con las licencias de la clase B:** El cual es requisito obligatorio para la obtención del permiso temporal de aprendizaje de conductor y las licencias por primera vez de la clase B, excepto para la licencia B-4. Durante este curso será obligatorio el estudio de las disposiciones de la Ley de Tránsito vigente y de otras disposiciones legales y reglamentarias afines a la materia. Los requisitos se establecen en el presente reglamento.
- b) **Curso Básico de Sensibilización y Reeducación Vial para la Reacreditación de Conductores y Descuento de Puntos.** El cual es requisito obligatorio para la reacreditación de conductores suspendidos por el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores y para descontar parcialmente puntos por aplicación del Sistema de Evaluación Permanente de Conductores, según corresponda.
- c) **Curso Básico de Transporte Público para conducir vehículos de Transporte Público con las licencias de la clase C:** El cual es requisito obligatorio para la obtención por primera vez de las licencias de conducir en la clase C, para vehículos de transporte público de personas en las modalidades de taxi, microbuses, buseta y autobuses, para vehículos autorizados. Asimismo, de conformidad con el artículo 222 de la Ley de Tránsito, el MOPT, mediante el Cosevi, emitirá los entes u organizaciones que podrán ser facultados para brindar a los conductores de vehículos de servicio público, los procesos de educación no formal para la acreditación de la licencia de conducir, partiendo de las competencias necesarias que la situación actual del transporte amerite.
- d) **Curso Especial de Educación y Seguridad Vial para conducir vehículos de todo peso y articulados con la licencia de la clase B-4.** El cual es requisito obligatorio para la obtención por primera vez de las licencias de conducir en la clase B-4, vehículos de todo peso y articulados, según las características del peso, dimensión o de las cargas que transporte. Asimismo, de conformidad con el artículo 222 de la Ley de Tránsito, el MOPT, mediante el Cosevi, emitirá los entes u organizaciones que podrán ser facultados para brindar a los conductores de vehículos

microbuses, taxis u otros vehículos autorizados, a los cuales les es aplicable una tarifa o precio establecido según lo determine el ordenamiento jurídico.

- f) **Curso Básico de Sensibilización y Reeducación Vial para la Reacreditación de Conductores y Descuento de Puntos:** Curso teórico-práctico dirigido a aquellas personas que requieran ser acreditadas de nuevo como conductores o descontar parcialmente puntos acumulados en su licencia; el mismo tiene como finalidad sensibilizar mediante el intercambio de conocimientos, vivencias y actitudes, sobre las consecuencias asociadas a los accidentes de tránsito y las infracciones cometidas.
- g) **Ley de Tránsito:** la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, del 4 de octubre del año 2012 y sus reformas
- h) **Licencia de Conducir:** Permiso otorgado por el Estado mediante el que se faculta a una persona a conducir un vehículo durante un período determinado, según su respectiva clase, de conformidad con el artículo 85 de la ley de Tránsito.
- i) **Permiso Temporal de Aprendizaje:** Documento que se expide, sujeto a plazo, que autoriza el aprendizaje del manejo de vehículos automotores en las vías públicas.
- j) **Reacreditación:** Proceso mediante el cual, a un conductor que haya sido suspendido o inhabilitado por la acumulación de puntos, se le rehabilita para la conducción de vehículos automotores.
- k) **Sistema de Evaluación Permanente de Conductores:** Sistema por el cual los conductores acumulan puntos en su licencia de conducir, de acuerdo con las infracciones cometidas. Cuyo objetivo es controlar de forma permanente su desempeño y así establecer medidas correctivas dirigidas a la emienda del comportamiento y al fomento de conductas que fortalezcan la seguridad vial.
- l) **Sistema de Tránsito:** Conjunto de carreteras de uso público o privadas, calles, zonas de paso peatonal y demás ámbitos en que se desplazan los vehículos y los peatones, de acuerdo con lo definido en el artículo 1 de la Ley N° 9078. El sistema de tránsito se constituye para el desarrollo de una convivencia respetuosa y responsable de los peatones, ciclistas, pasajeros, conductores
- m) **Usuarios del Sistema de Tránsito:** Corresponde a todas aquellas personas que utilizan el sistema de tránsito, estableciendo que la prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la siguiente jerarquía:
 - i. Peatones.
 - ii. Ciclistas.
 - iii. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual.
 - iv. Usuarios de transporte particular automotor.
 - v. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Artículo 5.- Alcances. El presente reglamento es de acatamiento obligatorio para todas las personas que matriculen cursos teóricos de educación y seguridad vial para la obtención del permiso temporal de aprendizaje de conductor, a obtener la primera licencia de conducir vehículos, para reacreditarse como conductor y para descontar de forma parcial o total puntos, según el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores.

Artículo 6.- Competencia. Sin perjuicio de los deberes, atribuciones y competencias que por la vía legal y reglamentaria se le han conferido a otros órganos del MOPT, corresponderá a la DGEV, por medio de sus órganos competentes normar, controlar, modificar, requerir y verificar el cumplimiento de todos los procedimientos necesarios para impartir los cursos definidos en el presente reglamento.

de todo peso y articulados, los procesos de educación no formal para la acreditación de la licencia de conducir, partiendo de las competencias necesarias que la situación actual del transporte amerite.

e) **Curso Especial de Educación y Seguridad Vial para conducir vehículos tipo motocicletas y cuadríciclos con las licencias de la clase A.** El cual es requisito obligatorio para la obtención por primera vez de las licencias de conducir en la clase Tipo A, motocicletas y cuadríciclos.

Asimismo, el MOPJ sin perjuicio de la asesoría, colaboración y coparticipación de otros órganos o entes competentes en la materia específica de los temas que abarcará en cada curso, podrá disponer mediante resolución administrativa los contenidos, temas, duración y demás aspectos de abarcará cada curso.

Artículo 11.- Fijación de tarifas por cursos de Educación y Seguridad Vial. De conformidad con lo que establece la normativa vigente, el Poder Ejecutivo mediante decreto, fijará las tarifas a pagar por concepto de derechos matrícula de los cursos a los que se refiere el presente Reglamento.

Artículo 12.- Asistencia obligatoria de Cursos Teóricos. Todos los cursos teóricos a los que se refiere el artículo 8 de este reglamento, serán de carácter presencial, por lo que la persona interesada obligatoriamente deberá asistir a la totalidad de las lecciones que componen el curso.

Artículo 13.- Examen teórico por suficiencia. De manera excepcional, toda persona aspirante a conducir, podrá optar por realizar el examen teórico por suficiencia cuando haya reprobad según corresponda, los cursos definidos en el presente reglamento, previo pago de la tarifa que al efecto se disponga de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 14.- De la accesibilidad a los cursos y los contenidos temáticos. La Dirección General de Educación Vial y el Consejo de Seguridad Vial, podrán disponer de dispositivos multimedia de fácil acceso, de los medios y formato aumentativo o alternativo de comunicación, incluida la tecnología de la información y las comunicaciones de fácil acceso a los contenidos temáticos de los cursos que se imparten, para toda persona aspirante a conducir. Lo anterior, cumpliendo los principios de "diseño universal", entendiendo que los servicios brindados podrán ser utilizados por todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, por lo que no se excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten.

Capítulo II Del Curso Básico de Sensibilización y Reducción de Puntos para la Recreación de Conductores y Descuento de Puntos

Artículo 15.- Personas obligadas a aprobar el Curso Básico de Sensibilización y Reducción de Puntos para la Recreación de Conductores y Descuento de Puntos. A toda persona que se le haya suspendido su licencia de conducir, como consecuencia de la acumulación total de los puntos permitidos, podrá recrearse como conductor, si aprueba un curso de sensibilización y reducción vial, según lo establece el Sistema de Puntos de la Ley de Tránsito. Potestativamente todo conductor que acumule parcialmente los puntos permitidos, podrá descontar la mitad de los puntos asignados por cada infracción cometida, mediante la realización de Cursos Básicos de Sensibilización y Reducción Vial para la Recreación de Conductores y Descuento de Puntos.

Artículo 16.- Requisitos para la recreación del conductor. A la persona que se le haya suspendido la licencia de conducir como consecuencia de la acumulación total de los puntos permitidos por primera vez, según lo establece el Sistema de Puntos de la Ley de Tránsito, solo podrá recrearse para conducir vehículos hasta que haya cumplido los requisitos de cumplimiento del plazo de suspensión y la aprobación del curso de sensibilización y reducción vial, o bien, en el caso de conductores reincidentes en la sanción de suspensión, cuando hayan cumplido el plazo de suspensión y se hayan sometido al programa de tratamiento de adicciones o a los programas de tratamiento de conductas violentas y tratamiento psicológico, según corresponda, de acuerdo con las conductas que produjeron la suspensión.

Como salvaguarda a lo dispuesto en el párrafo anterior, de manera excepcional y por una sola vez, el conductor primario o no reincidente en la sanción de suspensión, podrá recrearse como conductor antes de la conclusión del plazo de la suspensión, previo cumplimiento de horas en la prestación de trabajo comunitario, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa que regula la prestación de este tipo de medida alternativa, a cargo del COSEVI.

Artículo 17.- Matrícula anticipada del Curso Básico de Sensibilización y Reducción Vial para la Recreación de Conductores y Descuento de Puntos. A efectos de cumplir con la aprobación del presente curso, el conductor suspendido podrá matricularlo y asistir de manera anticipada al vencimiento del plazo de suspensión. Sin detrimento de la aprobación del curso, la recreación del conductor, conlleva el levantamiento de la sanción de inhabilitación para conducir y del descuento del total de los puntos acumulados, por lo que la recreación como tal, quedará sujeta a que se alcance la conclusión del plazo de la suspensión.

Artículo 18.- Fecha de rige de la recreación del conductor. En los casos en que el conductor haya sido suspendido, pero su licencia de conducir indica que se encuentra vigente, basará el cumplimiento de los requisitos correspondientes, para que se proceda con su recreación y el descuento de los puntos en el expediente electrónico de manera automática. A partir de ese momento quedará nuevamente habilitado para conducir los vehículos autorizados.

Si al momento de haber cumplido los requisitos para la recreación del conductor suspendido, el plazo de vigencia de la licencia de conducir se encuentra expirado, la recreación del conductor y el descuento de los puntos, se realizará automáticamente en el expediente electrónico, mientras que la vigencia de la licencia de conducir mantendrá su condición de vigencia, de tal forma que para poder conducir los vehículos autorizados conforme a la Ley de Tránsito, se requerirá la correspondiente renovación.

Artículo 19.- Contenidos Generales del Curso Básico de Sensibilización y Reducción Vial para la Recreación de Conductores y Descuento de Puntos. Sin perjuicio de otros contenidos que se lleguen a establecer el Consejo de Seguridad Vial y la Dirección General de Educación Vial, determinan que los contenidos básicos del presente curso, comprenderán al menos los siguientes temas:

- Sensibilización y fortalecimiento de los conocimientos adquiridos en la temática de la conducción y la movilidad segura.
- La cultura costarricense y la personalidad de cada individuo y su incidencia directa en los hábitos del conductor.
- Las conductas negativas en el ser humano y su afectación directa en la calidad de vida de los usuarios del sistema vial.
- Compromiso para promover un cambio conductual que incida positivamente en la conducción dentro del sistema vial.

Los contenidos, metodología y evaluación a implementar en los cursos, serán establecidos por el COSEVI y la DGEV, a fin de garantizar la estandarización de la información, respecto a la temática de la conducción y seguridad vial; así como, la interiorización de hábitos seguros y factores protectores en la conducción y la movilidad.

Capítulo III De los Cursos Teóricos con Apoyos Educativos

Artículo 20. – Derechos de las personas con discapacidad. La Dirección General de Educación Vial, asegurará y reconocerá el derecho de las personas con discapacidad, al acceso en materia de Educación y Seguridad Vial, por lo que impartirá cursos con los ajustes razonables y servicios de apoyo, en función de las necesidades individuales que requieran y que al respecto se establezcan.

Artículo 21. – De la aplicación de distintos apoyos educativos. De acuerdo con las definiciones y estrategias establecidas por el MEP para la aplicación de los distintos apoyos educativos en el III ciclo y educación diversificada, la DGEV aplicará de manera similar dichos apoyos educativos, de tal forma que se brinden y se ajusten a las diferentes formas, medios y ajustes requeridos a las estrategias de los procesos de enseñanza aprendizaje y evaluación, según las necesidades individuales de quienes deban recibir cualquiera de los cursos definidos en el presente reglamento.

Artículo 22. – De los distintos apoyos educativos. De acuerdo con las necesidades individuales de las personas que deban recibir cualquiera de los cursos definidos en el presente reglamento, los apoyos educativos podrán consistir en:

- Apoyos Organizativos** Se refieren a la forma de ordenar los grupos, los tiempos, los espacios y el clima organizacional del aula, así como la utilización de otros medios específicos de organización del centro para responder a sus necesidades educativas y de desarrollo, entre estos, talleres, centros de estudio, charlas y otros previamente planificados. Todo lo anterior tomando en cuenta el ritmo, estilo de aprendizaje y la edad de la población estudiantil. Un ejemplo de apoyo organizativo puede ser asignar mayor tiempo en la evaluación a un grupo de estudiantes e incluso a todo el centro educativo.
- Apoyos Materiales y Tecnológicos** Se trata de medios tecnológicos o no, que facilitan el acceso del estudiantado a las experiencias del currículo y a otros contextos físicos y virtuales con el fin de promover aprendizajes. Entre estos se pueden citar las rampas, adaptaciones a los servicios sanitarios, productos de apoyo entendidos como cualquier producto (incluyendo dispositivos, equipo, instrumentos, tecnología y software) fabricado especialmente o disponible en el mercado, utilizado por o para personas con discapacidad destinado a facilitar la participación (ISO 9999, 2011).
- Apoyos Personales** Son apoyos que involucran la participación de otros profesionales además del personal docente, como pueden ser el equipo de salud: psicología, enfermería, pediatría, diferentes terapeutas como el ocupacional o físico, entre otros, docentes de apoyo de educación especial, docentes de diferentes asignaturas, compañeros de grupo, familiares y amigos, que conformarán las redes de apoyo que cada estudiante requiere para la construcción de su aprendizaje y la promoción del desarrollo humano integral.
- Apoyos Curriculares** Son los ajustes que se realizan en el currículo (objetivos, contenidos, estrategias de aprendizaje y la evaluación) y que en el ámbito nacional se llaman adecuaciones curriculares no significativas y significativas. Las adecuaciones curriculares no son un fin en sí mismas, sino un medio que facilita el

aprendizaje de la población estudiantil. Para determinar estos apoyos se requiere de un proceso de análisis exhaustivo de las características de aprendizaje del estudiantado, de las prácticas educativas que se realizan y de cómo se aprende.

Artículo 23. – Cursos Teóricos para Personas Sordas. Las personas sordas tendrán la opción de solicitar la realización de los Cursos Básicos y Especiales de Educación y Seguridad Vial y el Curso Básico de Sensibilización y Reeducación Vial para la Reafirmación de Conductores y Descenso de Puntos, con apoyos educativos o sin ellos. En caso de no optar por un curso con apoyos educativos, la persona interesada de manera voluntaria, determinará su elección y firmará un formulario de consentimiento informado de los efectos de los contenidos y alcances del documento.

Capítulo IV Requisitos

Artículo 24. – Requisitos Generales. Toda persona interesada en realizar los cursos teóricos según le correspondía, deberá cumplir con los siguientes requisitos generales:

- Para los ciudadanos costarricenses: Cédula de identidad expedida por el Registro Civil, bajo el formato y las características definidos en el Decreto No. 9-2016 del Tribunal Supremo de Elecciones publicado en el Alcance No. 144 a La Gaceta 156, en el caso de los aspirantes menores de edad, deberán presentar Tarjeta de identidad de Menores expedida por dicha institución.
- A las personas extranjeras a quienes la Dirección General de Migración y Extranjería del Ministerio de Gobernación y Policía (DGME) les haya autorizado permanencia legal bajo las categorías migratorias que ella establezca.
- Las personas extranjeras que realicen trámites de regularización de su permanencia legal ante la DGME, mediante el comprobante correspondiente que emita este órgano. Para estos efectos la DGEV, el MOPT y la DGME, coordinarán el intercambio de información de las bases de datos respectivos, para comprobar la veracidad del tramite de la permanencia legal de la persona extranjera.
- Las personas extranjeras que realicen trámites de regularización de su permanencia legal ante la DGME bajo la categoría especial de refugio, mediante el carne oficial que la DGME les otorgue.
- Las personas en condición de refugiados u otra situación que se les imposibilite temporalmente la presentación de algún requisito expedido por la autoridad gubernamental del país de procedencia, procederá a firmar una Declaración Jurada ante funcionario público de conformidad con el numeral 2, siguientes y concordantes del Decreto Ejecutivo No 41793-MP-MEIC y la Directriz 052-MP-MEIC.
- Las personas cuyos documentos de identidad, que por causa de matrimonio, adopción, reconocimiento o impugnación, cambio de identidad de género u otro, deberán presentar certificación expedida por una autoridad gubernamental del país de origen, o bien documentación que acredite dicha variación en el nombre o en el apellido.
- Los agentes diplomáticos, funcionarios consulares, representantes de misiones permanentes o de las delegaciones ante los organismos internacionales con sede en Costa Rica, se identificarán y acreditarán su estatus migratorio válido, por medio del respectivo documento de identificación diplomática que emita la Dirección de Servicio Exterior del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- Las personas extranjeras que cumplan su sentencia en una modalidad que les permita egresar, total o parcialmente, de los centros penitenciarios durante la ejecución de ésta, se identificarán y acreditarán su estatus migratorio válido, con el documento de

Exteriores y Culto de Costa Rica, de manera oficializada, en acatamiento de la Ley de Traducciones e Interpretaciones Oficiales No. 8142, según establece en sus artículos 3, 4 y el Reglamento a la Ley de Traducciones e Interpretaciones Oficiales, oficializado mediante el Decreto Ejecutivo N° 40824, según establece en sus artículos 3, 4 o bien por medio de una traducción libre, en este caso deberá acompañarse de una declaración jurada, emitida por un notario público o consultor, con los debidos medios de seguridad que se establecen por la Dirección Nacional de Notariado y demás normativa aplicable. Esto con la finalidad de establecer una responsabilidad de lo manifestado por el solicitante, y en consecuencia a las obligaciones que implican la conducción vehicular y el beneficio que se le provee de concluir en nuestro país.

Los mencionados documentos deben estar vigentes y en buen estado. (en caso de ser documentos apostillados, no se permiten copias certificadas por notario público)

b) Las personas extranjeras con fuero especial distinto a los anteriores, deberán cumplir con el procedimiento establecido por la DGEV para este efecto.

Previo a la matrícula del curso con ajustes razonables y servicios de apoyo, la persona interesada costarricense o extranjera deberá presentar el documento requerido, el cual podrá ser enviado por correo electrónico o personalmente en la sede correspondiente.

Artículo 26. - Requisitos para los cursos que requieren las personas sordas.

- a) Para las personas sordas que requieren ajustes razonables y servicios de apoyo, además de cumplir con los requisitos, tanto, de los incisos a) y b) del artículo 22, así como los del ordinal 23 de este reglamento, requieren contar con competencias en Comunicación Visual Gestual (CVG) o con el manejo de la Lengua de Señas Costarricense (LESCO).
- b) Para las personas sordas que no necesiten ajustes razonables y servicios de apoyo, deberán cumplir únicamente con los requisitos establecidos en el artículo 22 de esta norma y el formulario de consentimiento informado, indicado en el artículo 21 de este reglamento.

Artículo 27. - Requisitos para optar por el examen de Educación y Seguridad Vial por suficiencia. Además de los establecidos en el artículo 22 de esta norma, la persona aspirante, debe haber reprobado el examen del Curso Regular de Educación y Seguridad Vial.

Artículo 28. - Requisitos para el Curso Básico de Sensibilización y Reeducación Vial para la Renereducción de Conductores y Descenso de Puntos. Los establecidos en el inciso b) del artículo 23 de este cuerpo normativo. En caso de que el usuario requiera ajustes razonables o servicios de apoyo, deberá cumplir además con los requisitos del numeral 16.

Artículo 29. - Obligatoriedad de asistencia a los Cursos de Educación y Seguridad Vial. La asistencia a los cursos que imparte la Dirección General de Educación Vial, es obligatoria durante todas las sesiones de la capacitación.

- Solamente se podrá justificar una ausencia en los siguientes casos:
- a) Motivo de salud.
 - b) Citación judicial.
 - c) Fallecimiento de un familiar cercano.
 - d) Caso fortuito o fuerza mayor
- Esta justificación, le dará a la persona usuaria el derecho de liberar su recibo de pago, para gestionar una nueva matrícula, por cuanto no podrá continuar en el curso, en virtud de que la asistencia es obligatoria.

identificación que, a tales efectos, haya expedido el Ministerio de Justicia y Paz, o la DGME en coordinación con ese Ministerio.

t) Saber leer y escribir. Salvo en el caso de los cursos especiales, como posteriormente se detallará.

Artículo 25. - Requisitos específicos.

a) Requisitos específicos para el Curso Básico de Transporte Público:

- i. Además de los establecidos en el artículo 22 de este cuerpo normativo, se requiere que de previo haya aprobado el Curso Básico de Educación y Seguridad Vial para conducir vehículos con las licencias de la clase B.
- b) **Requisitos para los cursos con los ajustes razonables y servicios de apoyo:**
 - i. Además de los requerimientos establecidos en los incisos a) y b) del artículo 22 de este cuerpo normativo, el interesado deberá aportar constancia emitida por el Ministerio de Educación Pública (MEP), que indique que el solicitante ha sido incorporado al Plan Nacional de Tercer Cielo y Cielo Diversificado Vocacional; el cual integra los siguientes programas:
 - ii. Estudiantes que concluyeron el I y II ciclo de educación especial en aulas integradas.
 - iii. Estudiantes con certificado de conclusión de estudios de I y II ciclos de la Educación General Básica, que cursaron estudios con el apoyo de la adecuación curricular significativa y que presentan funcionamiento académico de primer ciclo de la educación general básica.
 - iv. En caso de no contar con los documentos indicados en los subíndices b.i.) y b.i.i.); el solicitante para demostrar su condición, deberá aportar según correspondiera:
 - v. El documento denominado "Informe de Salida de Cielo", que consiste en un informe elaborado por el docente responsable del estudiante en el centro educativo de procedencia, sobre los logros alcanzados por el estudiante en el proceso educativo en el ciclo correspondiente.
 - vi. El documento denominado Prueba de Ubicación, Primero y Segundo Ciclos, elaborada y ejecutada por el MEP, en el que se establece el estatus de competencias del usuario, que permita establecer si es candidato a la modalidad de apoyos educativos.
 - vii. Constancia del Registro Paralelo que otorga la Dirección de Gestión y Control de Calidad del MEP, a fin de someterla a valoración por parte del Departamento de Formación y Capacitación de la DGEV y determinar si aplica para la modalidad con apoyos educativos.

En caso de que se presente alguna imprecisión sobre condición o los ajustes razonables que requiere la persona interesada en función de sus necesidades individuales, la DGEV queda facultada para hacer las consultas pertinentes ante la oficina del MEP que emitió dicha constancia.

- a) Para las personas extranjeras los documentos emitidos por la autoridad competente de su país de origen o de su procedencia, que sean equivalentes a los emitidos por el MEP.

La DGEV, podrá solicitar documento que respalde lo indicado por el solicitante extranjero (respecto de que requiere los ajustes razonables o servicios de apoyo educativos, o que durante su proceso de enseñanza-aprendizaje, los ha requerido, o que reviste determinada condición). Ese documento deberá ser emitido por la entidad gubernamental de su país de origen, el cual deberá ser legalizado por el ente oficial mediante aplicación de convenio de "apostille", o bien autenticado por notario consultor. Cuando esté expedido en un idioma distinto al español, deberá ser traducido por un profesional debidamente acreditado ante el Ministerio de Relaciones

Transitorio Único: Las evaluaciones teóricas realizadas con fundamento en el modelo de evaluación existente hasta antes de la entrada en vigencia de este decreto mantendrán su valor y vigencia, por lo que el modelo descrito en este reglamento será inmediatamente aplicable a partir de la entrada en vigencia de las correspondientes disposiciones del presente reglamento.

Dado en la Presidencia de la República.- San José, a las _____ horas del día _____ del mes de _____ del dos mil diecinueve.
CARLOS ALVARADO QUESADA- El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.

Artículo 30.- Evaluación. La evaluación teórica obtendrá la condición de aprobada a partir de una nota mínima de 70 por ciento del valor total o puntaje de cada prueba.

Artículo 31.- Sanción por acciones fraudulentas en la prueba teórica. Cualquier acción fraudulenta realizada por uno o varios usuarios, en beneficio propio o de un tercero, ejecutada durante la administración de la prueba, y que sea identificada durante el proceso de aplicación por parte del instructor o custodio, lo cual implicará la inmediata suspensión de la prueba teórica y se establecerá como sanción la calificación mínima de la escuela (un punto), para todos los usuarios involucrados en la acción fraudulenta, sin perjuicio de las acciones civiles y penales que se deriven.

Artículo 32.- Comprobante de nota. Inmediatamente al concluir la evaluación teórica, el custodio deberá entregar el comprobante de la evaluación y el puntaje alcanzado.

Al aspirante que reprobé la prueba teórica se le deberá indicar con claridad y por escrito, la cantidad de ítems aprobados y reprobados, el puntaje obtenido, tiempo utilizado al aplicar la prueba y la nota final de evaluación con su respectiva condición de reprobado. En los casos de las personas que reprobuen el examen podrá solicitar a la Jefatura del Departamento de Formación y Capacitación o la persona que este designe, la revisión de la prueba realizada a efectos de aclarar las dudas de los ítems en los que falló. En caso de que el usuario no quede conforme con la aclaración, tendrá la opción de presentar los recursos ordinarios de Ley.

Artículo 33.- Recursos Ordinarios. La persona que haya reprobado una prueba teórica podrá interponer los recursos ordinarios en los términos, plazos y mecanismos previstos en los artículos 342 siguientes y concordantes de la Ley General de la Administración Pública, N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas, por razones relacionadas con la aplicación de los parámetros de evaluación establecidos en el artículo 11 del presente reglamento. El recurso de revocatoria deberá interponerse en el término tres (3) días y será resuelto por la Jefatura del Departamento de Formación y Capacitación o por el jefe del Departamento Regional, según sea la Sede en la que se realizó la prueba teórica, y el recurso de apelación, también en el término de tres (3) días y será resuelto por el Director General de Educación Vial.

Para este trámite el usuario reprobado tendrá la facultad de solicitar la revisión del examen por estudiante aplicado de manera inmediata y en compañía de un instructor teórico designado por la Jefatura, el cual procederá a evacuar las dudas y aclaraciones correspondientes. Asimismo, se le indicará los medios para presentar los recursos de ley.

Artículo 34.- Potestades de la Dirección General de Educación Vial en materia de formación teórica. Corresponderá a la Dirección de Educación Vial velar por el estricto cumplimiento de lo que por este decreto se dispone, girando oportunamente las directrices e instrucciones necesarias para la correcta interpretación de la normativa jurídica aplicable. Queda en todo caso facultada dicha Dirección, para disponer la realización de las pruebas en zonas alejadas de los Departamentos Regionales, todo con el objetivo de atender las necesidades que la Educación y la Seguridad Vial costarricense requieran, siempre y cuando, previo a la aplicación de estas modificaciones, se sigan los procedimientos de publicación y divulgación establecidos en la normativa aplicable.

Artículo 35.- Vigencia. Rige tres meses después de su publicación el diario oficial La Gaceta. Lo anterior, a efectos de que la Dirección General de Educación Vial y el Consejo de Seguridad Vial puedan hacer los ajustes necesarios en el Sistema Nacional de Acreditación de Conductores y en su organización.

Consulta del trámite del Reglamento de Curso Teórico

1/11/21 6:31 Correo: Mabel Bolafios Garcia - Outlook

Re: Consulta Proyecto Reglamento Curso Teórico
Adrian Rojas <elprofehumanistasajosecr@gmail.com>
Lun 10/5/2021 12:42

Para: Patricia Vargas Chacon <Patricia.Vargas@mopt.go.cr>
Cc: Rodolfo Méndez Mata <rodolfo.mendez@mopt.go.cr>; Alberto David Gumán Pérez <alberto.guman@presidencia.go.cr>; Edwin Herrera Añas <eherrera@covgo.cr>; Eduardo Brenes Mata <eduardobrenes@mopt.go.cr>; Martha Henríquez Cabezas <mherrnque@mopt.go.cr>; María Eugenia Salazar Salaverri <maris.salazar@mopt.go.cr>; Elianny Madrigal López <Elianny.Madrigal@mopt.go.cr>; Karen Sanchez Porras <karen.sanchez@mopt.go.cr>; Viviana Zamora Céspedes <viviana.zamora@mopt.go.cr>; Lorena Guilemez Comalé <Lorena.Guilemez@mopt.go.cr>; Ivan Vargas Arce <Ivan.Vargas@mopt.go.cr>; Shirley Díaz <shirley.diaz@asamblea.go.cr>; Nelson Pérez <nelson.perez@gmail.com>; Desajho presidente@presidencia.go.cr <desajho.presidente@presidencia.go.cr>; Alejandro Vargas Bonilla <alejandro.vargas@mopt.go.cr>; Fabiola Chacon Mora <Fabiola.Chacon@mopt.go.cr>; Jeffrey Cervantes Bermúdez <Jeffrey.Cervantes@mopt.go.cr>; Ana Rojas Montero <Ana.Rojas@mopt.go.cr>; Berry Vargas Mejía <berry.vargas@mopt.go.cr>; H. ANTONIO Jiménez Bastos <hugo5antonio@yahoo.com>

Estimada doña Patricia agradezco su clara y amplia explicación sobre la situación del tema por el suscrito consultado.

Este tipo de respuesta, era la que requería porque en mi primera consulta me pareció que no existía un proceso o hoja de ruta.

Si es de lamentar y lo digo como parte de una Comisión de Simplificación de trámites que la obligatoriedad de la nueva ley al respecto, lo que parece realizar es incluir nuevas trabas en lugar de facilitar el proceso, dado que un proyecto tardara en ese sentido entre 3 y 4 años, esperamos se acelere el mismo y pronto podamos contar con una mayor y mejor seguridad jurídica.

Con su respuesta, quedo atentamente satisfecho.

Msc. Adrián Rojas Herrera
Ciudadano petente.

El dom., 9 de may. de 2021 11:05 p. m., Patricia Vargas Chacon <Patricia.Vargas@mopt.go.cr> escribió:
Buenos días.

Nos referiremos a la consulta del usuario Rojas tal como a continuación detallamos:

En primer lugar, debemos aclarar al señor Adrián Rojas, que la Dirección General de Educación Vial (DGEV), es un ente adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y que está bajo la jerarquía del Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial. Por su parte el Departamento de Formación y Capacitación de la DGEV, es la oficina que tiene a su cargo, toda la logística, sistematización y programación de los cursos teóricos de Educación Vial, en sus diferentes modalidades. No somos el Consejo de Seguridad Vial (Cosevi)

Con respecto al Proyecto del Reglamento de pruebas teóricas, diremos que lo enviamos a la Asesoría legal del MOPT, el 28 de noviembre de 2019, mediante oficio NDVT-DGEV/2019-1305. Por su parte, en septiembre del 2020 esa Dirección Jurídica, remitió mediante el Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez, sus observaciones con el fin de que hicieramos las correcciones del caso.

Así las cosas, el Msc. Carlos Rojas Chaves, el jefe del Depto de Formación y Capacitación de ese entonces, coordinó una reunión virtual con el Lic. Cervantes para que nos aclarara una serie de consultas que teníamos. A la fecha el trabajo de corrección no está concluido debido a una serie de situaciones que se expondrán más adelante.

Por otra parte, es imperativo advertir lo siguiente:

1.- El proceso de elaboración del Proyecto de este Reglamento, está incluido en la Hoja de Ruta y Planificador del Plan de Mejora Regulatoria institucional del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en lo que respecta a la Dirección General de Educación Vial, entre otras instancias del MOPT, y Fiscalizado por la Comisión de Mejora Regulatoria institucional del MOPT, y un oficial de Simplificación de Trámites, que, para el efecto, el Señor Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, designó al Arq. Eduardo Brenes Mata, Viceministro de Transportes y

1/11/21 6:31 Correo: Mabel Bolafios Garcia - Outlook

debemos trabajar con las disposiciones del Sistema de Control Previo (Sicopre) del Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC)
Lo anterior con fundamento en la Ley N°8220 "Ley de Protección al ciudadano de exceso de requisitos y trámites Administrativos" y su reglamento.

2.- De conformidad con estas normativas, para este reglamento, hemos tenido que cumplir con el proceso establecido por el Sicopre, el cual tiene diferentes etapas que se inicia con la elaboración del borrador del Proyecto del reglamento y que finaliza no solo con la publicación en el Diario Oficial La Gaceta, sino paralelamente con capacitación del personal, la publicación en el Catálogo de Trámites del MEIC y la firma de las Cartas de Compromiso de las instancias que lo ejecutarán. Tal como está estipulado en el siguiente cuadro:

ACTIVIDAD	ESTADO
Identificación de los involucrados en la propuesta y reuniones preliminares de coordinación del grupo de Trabajo.	Listo
Reuniones del Grupo de Trabajo para la elaboración de la propuesta preliminar del Reglamento para la aprobación de los cursos básicos de educación vial para la obtención del permiso temporal de aprendizaje y de la licencia de conducir y aprobación del Dirección.	Listo
Enviar proyecto de Reglamento a la Dirección Jurídica al MOPT y realizar las correcciones u observaciones que indiquen	Proceso
Análisis y aprobación de la propuesta de Reglamento ante el Oficial de Simplificación de Trámites, Asesoría Jurídica y el Despacho del Ministro.	Pendiente
Solicitar acceso al Sistema Control Previo Mejora Regulatoria (SICOPRE), llenar Formulario Evaluación Costo-Beneficio y adjuntar documentos.	Pendiente
Solicitar criterio técnico y Consulta Ciudadana del Reglamento para la aprobación de los cursos básicos de educación vial para la obtención del permiso temporal de aprendizaje y de la licencia de conducir, a la Dirección de Mejora Regulatoria. Así como pub	Pendiente
Análisis y atención de las observaciones emitidas por la Dirección de Mejora Regulatoria y Ciudadanos, así como aprobación final de dicha Dirección.	Pendiente
Remisión vía sistema del Reglamento para la aprobación de los cursos básicos de educación vial para la obtención del permiso temporal de aprendizaje y de la licencia de conducir, a la Dirección de Leyes y Decretos, así como revisión y aprobación por dicha	Pendiente
Análisis y atención de las observaciones emitidas por la Dirección de Leyes y Decretos del Ministerio de la Presidencia.	Pendiente
Revisión y aprobación final del reglamento por parte de la Dirección de Leyes y Decretos, para la firma del señor Presidente y Ministro.	Pendiente
La DGEV divulgar mediante la oficina de Prensa del MOPT y otros medios la comunicación a la ciudadanía en general sobre la entrada en vigencia del Reglamento y su procedimiento.	Pendiente
Coordinar con la Dirección de Planificación Institucional lo correspondiente para la actualización de los procedimientos en el SIOR y con Carmen Zamora para la respectiva modificación en el Catálogos del Centro de Información y Trámites.	Pendiente

3.- Actualmente estamos en la etapa de corrección de las observaciones de la Dirección Jurídica del MOPT, tal como lo indicamos supra. No obstante, lo anterior, hemos tenido atrasos por diversas situaciones que pasamos a exponer:

a.) Debido a la Declaratoria de Emergencia Nacional por consecuencia de la Pandemia del Covid-19, se suspendió la atención al público de la Dirección General de Educación Vial a partir del 20 de marzo de 2020 hasta julio de 2020.

b.) El Msc. Carlos Rojas, jefe del Depto. de Formación y Capacitación, no se responsabilizó de las correcciones que estaban pendientes, ni tampoco designó a la persona o instructor que debía trabajar con los asesores legales de la DGEV, ni con el Lic. Leonardo Fallas, quienes formaron parte del equipo que realizó el borrador del proyecto de reglamento de cursos teóricos.

https://outlook.office365.com/mailinbox/AQAQAGY7ZgJlNTGVLWQxYmYhNDBiYjY6MTZlZWUwOTZlZGEvMSY3YjY0ADQ5FjMxLWZmURFzEznp6... 2/5

https://outlook.office365.com/mailinbox/AQAQAGY7ZgJlNTGVLWQxYmYhNDBiYjY6MTZlZWUwOTZlZGEvMSY3YjY0ADQ5FjMxLWZmURFzEznp6... 1/5

1/11/21 6:31

Correo: Mantebel Bolaños García - Outlook

1/11/21 6:31
 dificultad cognoscitiva; para que al fin puedan aprobar dicho examen teórico y obtener el soñado permiso para conducir, que les permitan alcanzar su desarrollo integral como personas con iguales derechos.

Del Señor Ministro con las muestras de mi consideración y estima.

MSc. Adrián Rojas Herrera
 Cedula: 106570801
 Móvil: 83565543

Correo: Mantebel Bolaños García - Outlook

1/11/21 6:31
 <KarenSanchez@montecrux.com>; Patricia Vargas Claron <PatriciaVargas@montecrux.com>; JuanAntonio@montecrux.com
 <JuanAntonio@montecrux.com>; Viviana Zamora Cepedales <VivianaZamora@montecrux.com>; Lorena Gutierrez Corrales
 <LorenaGutierrez@montecrux.com>; Ivan Vargas Arce <IvanVargas@montecrux.com>; Carlos Rojas Chaves <Carlos.Rojas@montecrux.com>;
 shibely.vidal@asamblea.pur.ac.cr <shibely.vidal@asamblea.pur.ac.cr>; Nelson Perez <nelson.perez@pmal.com>;
 direccion.turistica@ingecivil.pur.ac.cr <direccion.turistica@ingecivil.pur.ac.cr>

Asunto: Consulta Proyecto Reglamento Curso Teórico

Nicoya, 21 de abril de 2021

Ingeniero
 Rodolfo Méndez Mata
 Ministro de Obras Públicas y Transportes

Estimado señor Ministro:

Le escribo nuevamente un año y dos meses después volviendo a consultar lo que realice con correo electrónico de fecha 12 de febrero del 2020 a las 3:11 desde mi correo elprofesormanistanicoya@gmail.com, el cual adjunto: dicha consulta básicamente se refería a si su Despacho ya *había aprobado y tenía para la firma el proyecto de Reglamento*, llamado: Reglamento de Cursos Teóricos de Educación y Seguridad Vial para la obtención del Permiso Temporal de Aprendizaje.

Mediante el oficio DM.2020-818 su Despacho transfirió mi consulta, al señor Viceministro de Transporte para que sirva responder, el señor Viceministro con oficio DVT.SV.TC.2020-00134 del 7 de setiembre 2020, le trasladó a la Directora de COSEVI, Señora María Eugenia Salazar Salaverri para que sea ella la que me responda, la misma señora Directora, en octubre del 2020, le refieren la consulta a su subalterno señor Carlos Rojas, con quien es pertinente aclarar yo ya venía conversando sobre el tema desde noviembre del 2019, al igual que con la Oficina de Contraloría de Servicio de su Institución y fue Don Carlos Rojas, quien me había enviado copia digital del proyecto de Reglamento y me sugirió preguntar en Asesoría Legal, sobre cuál era el estado del mismo.

Al respecto, llame telefónicamente en enero del 2020 a dicha Asesoría Legal, donde me solicitaron el número de oficio con que se había enviado de COSEVI, o sea me hicieron recorrer de forma circular distintas oficinas de su Ministerio, devolviéndome al punto de origen, y no me han respondido lo que solicito. Mi experiencia como Planificador de una institución también Pública durante casi 32 años, me indica que en la Asesoría Legal pudieron llamar directamente a COSEVI y preguntar el número de oficio y responderme y no hacerme realizar una peregrinación por su Ministerio todo este tiempo.



Que quiero decir con esto, sé que usted en alguna oportunidad vio la Película con Cantinflas: El Señor Ministro y Yo, pues igual que al personaje de dicha película, a mí me hay paseado casi dos años por distintas oficinas de su Ministerio y no me han respondido una pregunta muy sencilla: CUANDO APROBARÁN ESE PROYECTO DE REGLAMENTO, o cuales son las causas reales de dicho atraso.

No es necesario indicar que dicho Reglamento es una obligación para cumplir específicamente con lo que se menciona en los artículos 83 y 84 de la Ley de Tránsito en lo correspondiente a "si una persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva, similar, o bien, dificultad con la lectoescritura, la Dirección General de Educación Vial deberá establecer cursos especiales para estos usuarios". Igualmente, a las personas con discapacidad se les garantizará las adecuaciones y los servicios de apoyo necesarios durante la instrucción del curso".

Por lo tanto, retrasar más tiempo la firma de este Reglamento hace al Ministerio a su Cargo: "Incumplir con la igualdad de oportunidades, la equidad y la inclusión" propia de la Ley 7600, vigente en el país.

Copio a todos los funcionarios a los cuales les he enviado consultas al respecto, durante todo este largo tiempo, además de a las Señoras y Señores Diputados, y al Despacho del Señor Presidente de la República, para ver si ellas y ellos también se interesan en apoyar a las personas con

Actualización del Capítulo 1 y 2 del Manual del Conductor

 <p>Consejo de Seguridad Vial COSEVI</p>	<p>Dirección de Proyectos <small>Apto: 754-1150 La Unión, San José, Costa Rica</small></p>	 <p>Consejo de Seguridad Vial COSEVI</p>	<p>Dirección de Proyectos <small>Apto: 754-1150 La Unión, San José, Costa Rica</small></p>
<p>DF-2021-1241 18 de junio de 2021</p>	<p>Licenciada Patricia Vargas Chacón Dirección General de Educación Vial</p>	<p>Quedamos atentos a sus comentarios y recomendaciones para poder avanzar en este proceso y atender las consultas que se generen a partir de su revisión.</p>	<p>Además, agradeceremos nos puedan indicar las personas designadas para la revisión de estos documentos para estar en contacto permanente con ellos y de ser posible, fechas para las cuales podemos esperar la devolución de las revisiones.</p>
<p>Estimada Licenciada:</p>	<p>Como es de su conocimiento y según los acuerdos tomados entre Dirección Ejecutiva del COSEVI, la Dirección de Proyectos del COSEVI y su dependencia, se conformó una Comisión con funcionarios de la Dirección de Proyectos para generar una propuesta de modificación para los nuevos manuales de educación vial, tanto para conductores de carro (B1) como para motociclistas (Tipo A), de acuerdo a la propuesta de contenidos que habíamos trabajado y consensuado con todas las partes desde el 2020.</p>	<p>Cordialmente,</p>	<p>Firmado digitalmente BOHIAN PEREZ por BOHIAN PEREZ STEFANOV (FIRMA) <small>STEFANOV (FIRMA) 1638833.00109</small></p>
<p>En conversaciones anteriores hablamos acordado hacerles llegar los borradores de los capítulos conforme los íbamos generando, para iniciar el proceso de revisión y retroalimentación por parte de ustedes.</p>	<p>Lic. Bohián Pérez Stefanov Coordinador Comisión de Redacción nuevos Manuales de Educación Vial Dirección de Proyectos COSEVI</p>	<p>cc: MSc. Roy Rojas Vargas, Director, Dirección de Proyectos Licda. Reyes Samirice, Jefe de Administración, Dirección de Proyectos Licda. Mariana Rodríguez, Oficina de Planeación COSEVI archivo</p>	<p>Adjunto a este oficio incluimos los Capítulos 1 y 2 de la nueva propuesta. Sugerimos que no se fijen tanto en la extensión de los documentos, ya que en esta etapa simplemente hemos generado el compendio de contenidos y conceptos que consideramos relevantes, mismos que en las etapas posteriores podrán ser valorados en cuanto a su priorización. A su vez, las versiones finales que acordemos con ustedes, pasarían a revisiones filiológicas y de redacción, además de diagramación y edición de acuerdo al formato que se define.</p>

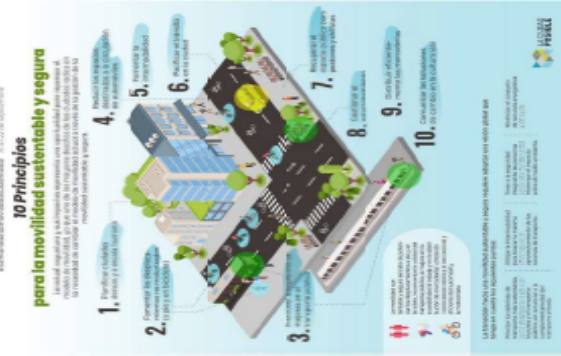
1.1.2 Seguridad vial y Sistema Seguro;

El principal objetivo de este Manual es garantizar que la persona que asuma la responsabilidad de conducir un vehículo lo haga de forma segura, comprendiendo que cualquier carretera es un espacio compartido con muchos otros usuarios que forman parte de un Sistema vial, en donde todos y todas estamos conectados y las acciones de una persona en carretera pueden afectar a todas las demás. Por ello, es responsabilidad de todas y cada una y uno de nosotros reconocernos como parte de un Sistema Seguro. La seguridad vial dentro de esta visión, se basa en cinco pilares (o conceptos):

1. Infraestructura vial segura
2. Vehículos más seguros
3. Usuarios más seguros
4. Mejores políticas en Seguridad Vial
5. Mejor asistencia a las víctimas

Además, la visión del Sistema Seguro incluye otros enfoques, como el de **Carreteras que perdonan**, cuyo razonamiento radica en la imperfección del ser humano, podemos cometer errores, por lo que se debe diseñar carreteras que perdonen ese error, y, en caso de ocurrir, ayudar a que lo pueda corregir o que las consecuencias sean las menos graves, sobre todo, evitando la muerte en carretera. Otro enfoque es el de **Pacificación de las vías**, que consiste en hacer diseños e implementar medidas que obliguen a los vehículos a circular a bajas velocidades, evitando lesiones graves en caso de un atropello a peatones o ciclistas.

El objetivo de Sistema Seguro es garantizar que los siniestros viales no causen lesiones graves ni la muerte en las personas. Considera que las limitaciones del cuerpo humano, incapaz de soportar grandes fuerzas de impacto por energía cinética (es aquella que posee un cuerpo debido a su movimiento, por ejemplo, cuando un vehículo está en movimiento posee energía cinética, ya que al chocar con un objeto puede moverlo, en un atropello, toda la energía del vehículo pasa al cuerpo de la persona) — constituyen una base importante para diseñar carreteras, y que los demás aspectos del sistema vial, como el entorno vial y características del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se toman en cuenta de manera integral.



Capítulo 1: Conceptos y generalidades para una conducción segura

1.1 Conceptos básicos:

La conducción de un vehículo empieza por reconocer el valor de la seguridad vial como lo primero y más importante para nosotros mismos así como para todas las personas que se movilizan y circulan por las vías de Costa Rica. Todo camino, vía o carretera, es un espacio compartido por usuarios de vehículos motorizados como automóviles, motocicletas, vehículos de carga, autobuses, vehículos de emergencia, e incluso, el tren, así como por usuarios no motorizados como peatones y ciclistas. Todos forman parte de un mismo sistema vial, con derechos y deberes, pero sobre todo, de tolerancia, convivencia y respeto mutuo y por la vida.

1.1.1 Movilidad segura y sustentable;

Moverse es parte fundamental de toda actividad humana, desde la infancia, hasta la vejez, todas las personas necesitamos desplazarnos de un lugar a otro por diferentes motivos: trabajo, estudio, o acceder a bienes y servicios, o simplemente para ir de un lugar a otro.

La principal manera de movernos es caminando. Todos y todas somos peatones. A veces podemos usar otros medios como la bicicleta o viajar en transporte público como pasajeros del autobús o el taxi o como pasajeros de un vehículo particular. Siendo mejores de edad, podemos aspirar a conducir un vehículo.

Nuestras ciudades, barrios y comunidades están organizadas alrededor de caminos, vías y carreteras. Lo normal durante muchas décadas, fue construir carreteras pensando solo en los vehículos, con pocos espacios para las personas que caminan y mucho menos para quienes circulan en bicicleta u otros medios de transporte como la motocicleta. Esto provocó que la movilidad de las personas se tomara de alto riesgo, con el peligro de sufrir un siniestro vial con graves lesiones para miles de personas y la muerte de otros cientos cada año. Era una movilidad que no consideraba la seguridad vial como prioridad, ni el daño al medio ambiente por la contaminación producto de la quema de combustibles.

En los nuevos tiempos se está promoviendo el concepto de una Movilidad Segura y Sustentable. Seguro, porque se busca garantizar que todas las personas que se mueven por una vía, caminando o en algún vehículo (ya sea conduciendo o como pasajeros), puedan hacerlo con la garantía de no exponerse a lesiones o a un siniestro vial y de poder llegar seguras a su destino; y Sustentable, porque la movilidad debe estar en armonía con el medio ambiente, garantizando un entorno saludable para todas las personas, con ciudades y comunidades diseñadas para disminuir los riesgos de lesiones por siniestros viales y un ambiente cada vez menos contaminado por los vehículos. La Movilidad Segura y sustentable es la estrategia para construir mejores ciudades y comunidades.

1.1.3.2 Resumen de estadísticas nacionales sobre siniestros viales (portal de datos abiertos). **ÉSTO SERÁ PARTE DE LA INTRODUCCIÓN AL MANUAL**

El Área de Investigación y Estadísticas a través del Observatorio Costarricense de Seguridad Vial (OCSEVI) de la Dirección de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial se encarga de registrar, informar y analizar todos los datos estadísticos relacionados con los siniestros viales que ocurren en nuestro país.

Todos los años se publica un Anuario nacional de estadísticas con toda la información de la cantidad de personas que sufrieron un siniestro vial en el año, distribuidos en muchas características que ayudan a entender el detalle de lo que sucede en las carreteras del país y en donde están ocurriendo las situaciones de mayor riesgo.

En la página web www.datosabiertos.csv.go.cr se pueden consultar los principales indicadores provisionales de víctimas por siniestros viales actualizados de manera semanal, según tipo de usuario, lugar del evento, además de información sobre el total de pruebas técnicas y prácticas que se han realizado y cuantas personas las aprobaron o reprobaron; cantidad de infracciones de tránsito, tamaño de la red vial nacional, entre mucha otra información.



1.2 Conceptos de persona conductora;

1.2.1 Persona conductora

Es toda persona que conduce o maneja algún tipo de vehículo, sea este de combustible, eléctrico o híbrido, incluso una bicicleta de tracción humana; es la persona responsable de lo que

1.1.2.1 Definición de factores de riesgo

Cuando circulamos por cualquier camino o carretera, nos exponemos a situaciones peligrosas que aumentan la probabilidad de ocurrencia de un siniestro vial o que aumentan la probabilidad de sufrir una lesión e incluso la muerte, a esto se le conoce como factores de riesgo. Según la Organización Mundial de la Salud los agravantes en caso de un choque vial se pueden dividir en cuatro grupos:

- a. Los factores que influyen en la exposición al riesgo como el tipo de carretera, el lugar de residencia de la población, la infraestructura de las vías;
- b. Los factores que influyen en la posibilidad de que ocurra un choque como lo es la velocidad, el consumo de alcohol, medicamentos u otras drogas, mal funcionamiento del vehículo por falta de mantenimiento preventivo, el conducir con sueño, fatiga o con alguna distracción entre otros;
- c. Factores que influyen en la gravedad de las lesiones como el no uso de dispositivos de retención para niños, como silla de seguridad, booster, casco, cinturón;
- d. Finalmente los factores que influyen en la gravedad de la lesión después del choque como la detención del choque, traslado, atención pre hospitalaria del paciente.

1.1.3 Siniestros viales: sus impactos y consecuencias;

El cuerpo humano es sumamente frágil y cuando se expone a grandes fuerzas resultado de energías descontroladas (como en un siniestro vial), puede sufrir heridas, algunas de mucha gravedad que incluso provocan la muerte de la persona. Las lesiones por un siniestro vial pueden ser leves (que no ameritan el traslado a un centro médico); graves (que requieren el traslado a un centro médico y de atención médica. Incluso de internamiento); y/o la muerte (cuando la persona fallece por las lesiones recibidas, que puede suceder en el lugar del siniestro vial, en su traslado o mientras la víctima es atendida en un centro médico).

Junto a las muchas lesiones que puede provocar en el cuerpo de una persona un choque vial, también es importante señalar los muchos daños que puede sufrir una persona a nivel psicológico y emocional que incluso pueden durar mucho tiempo después de haberse recuperado de las heridas e incluso causar consecuencias más severas y prolongadas; también están las consecuencias en su entorno familiar y el daño social y económico que sufre la persona, dado que muchas veces debe pasar días e incluso semanas incapacitado y sin poder trabajar. Todo esto es mucho peor, si se sufren lesiones permanentes, incluida la pérdida de alguna parte del cuerpo o su función.

IMPORTANTE: En Costa Rica, todos los años, miles de personas sufren amputaciones de alguna extremidad, una pierna, un brazo, debido a las lesiones provocadas por un siniestro vial.

1.1.3.1 Son evitables y por eso no son accidentes;

A los siniestros viales siempre los hemos llamado accidentes de tránsito. Pero la idea de un "accidente" sugiere que ocurren porque fue algo inevitable, que tenía que suceder. Sin embargo, lo cierto es que la gran mayoría de los accidentes de tránsito ocurren por un error que se pudo prevenir y por tanto, se pudo haber evitado, por eso, cambiamos ese término por el de siniestros viales, entendiendo que la gran mayoría son prevenibles si cada uno de nosotros asume su responsabilidad y el compromiso de convivir a través de una movilidad que sea segura, compartida e inteligente, respetando la seguridad de todos los demás usuarios, como la de uno mismo.

<p>Sin embargo, en Costa Rica es común que carreteras interurbanas (como las rutas nacionales 27 (la Puntarenas), 32 (el Limón), General Cañas (San José – Ajuueta), Interamericana Norte (la Guacacate) y Sur (la Zona Sur)) pasen por comunidades rurales y centros de población, muchas veces con centros educativos, centros de salud y residencias a orillas de estas carreteras, por lo que se hace necesario circular siempre con velocidades que permitan evitar el riesgo de atropello a peatones y ciclistas.</p> <p>1.5.3 Vías rurales (asfaltadas y no asfaltadas) También están las vías de condición rural, que normalmente comunican pequeñas poblaciones y comunidades fuera de las ciudades, la mayoría fuera del Valle Central. Muchas de ellas están construidas en lastre (material hecho de piedra y tierra), y algunas en asfalto; normalmente son de dos carriles y solamente disponen del espacio de circulación para usuarios motorizados. En muy pocas ocasiones cuentan con facilidades para peatones y/o ciclistas. En el caso de las vías en lastre, únicamente tienen señalización vertical.</p> <p>1.5.4 Vías nacionales En Costa Rica a nivel administrativo, tenemos dos tipos de vías, las nacionales, son las carreteras principales que comunican todo el país y cuya construcción y mantenimiento dependen del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sus Consejos y Direcciones. Estas carreteras representan alrededor el 20% de toda la red vial del país, sin embargo, por ellas circulan más del 75% de los vehículos de transporte de personas y de carga.</p> <p>1.5.5 Vías cantonales/municipales. En el caso de las vías cantonales o municipales, son todos los caminos, vías y carreteras cuya construcción y mantenimiento depende de los gobiernos locales o Municipalidades del cantón. Representan más del 80% de la red vial del país, son las vías que normalmente tenemos en los barrios y comunidades, por lo que no suelen tener mucho tránsito vehicular pero sí muchas personas caminando o en bicicleta. Es importante señalar que la construcción y mantenimiento de facilidades para peatones y ciclistas también dependen del espacio vial en el cual se ubican; la mayoría de aceras, le corresponden a las Municipalidades; en el caso de las ciclovías, suelen ser desarrolladas por el MOPT.</p>	<p>Parte de los requisitos es contar con un dictamen médico oficial expedido por un profesional en medicina. Pero más que un requisito, poder certificar que una persona cuenta con todas sus habilidades físicas para poder conducir un vehículo, es fundamental para una conducción segura y la prevención de situaciones de riesgo que pueden ocasionar siniestros viales y exponer a lesiones graves a los demás usuarios del sistema vial. Por ejemplo, si una persona requiere usar lentes durante la noche o en condiciones de poca luz, para poder ver adecuadamente.</p> <p>1.6.2 Permiso temporal de aprendizaje El permiso temporal de conducir se otorga a aquellas personas aprendices aspirantes a conducir, que necesitan practicar de manera segura la conducción de un vehículo o motocicleta. Para obtener este permiso, con una vigencia de tres meses, se deben cumplir los siguientes requisitos: a) Saber leer y escribir (hay un curso especial para personas iletradas). b) Aprobar el Curso Básico de Educación Vial. c) Suscribir una póliza de seguro con cobertura de responsabilidad civil. d) No tener multas y sanciones por infracciones a la Ley de Tránsito vigente (por ejemplo: haber conducido sin licencia). e) Estar acompañado por una persona que posea una licencia de conductor del mismo tipo o superior a la que aspira, la cual deberá encontrarse vigente y haberse obtenido al menos con cinco años de antelación.</p> <p>1.6.3 La Licencia de conducir Es un carnet plástico con información personal que acredita a una persona a conducir un vehículo según el tipo de permiso que tramitó. Para obtener por primera vez cualquier clase de licencia de conducir, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos: a) Ser mayor de dieciocho años; b) Saber leer y escribir (hay un curso especial para personas iletradas). c) Presentar un dictamen médico general realizado por un profesional en ciencias médicas, autorizado por el Colegio de Médicos y Cirujanos. d) Aprobar el curso básico de educación vial. e) Aprobar el examen práctico para el tipo de licencia a la que se aspira, de conformidad con las disposiciones que para ese efecto establezcan las autoridades competentes. El examen se podrá realizar en vehículos de transmisión manual, automática, mixta o especialmente adaptados, en el caso de las personas con discapacidad, respetando la naturaleza constructiva de las casas fabricantes. Para la obtención de la licencia B-1, el examen práctico se realizará en vehículos hasta de 4000 kilogramos de peso bruto o PMA. f) No haber cometido ningún delito, ni alguna de las infracciones catalogadas como conductas categoría A y B de la Ley de Tránsito vigente.</p> <p>1.6.3.1 Descripción de la Licencia La licencia de conducir contiene la siguiente información: - Fotografía de la persona autorizada - Número de licencia de la persona</p>
<p>1.6. Requisitos legales para conducir un vehículo a motor Antes de conducir cualquier tipo de vehículo a motor (de combustible, eléctrico o híbrido), es necesario conocer los requisitos legales y formales que condicionan el acceso a una licencia de conducir y su importancia.</p> <p>1.6.1 Requisitos previos: edad y condición médica En Costa Rica, la edad mínima a partir de la cual se puede acceder a una licencia de conducir está definida en los 18 años (al cumplir legalmente con la mayoría de edad). Conducir cualquier tipo de vehículo, no solo requiere de habilidades físicas importantes, sino también de condiciones psicológicas y emocionales que solo se adquieren con los años y que ayudan a prevenir situaciones de riesgo que pudieran ocasionar un siniestro vial. A su vez, conducir implica una gran responsabilidad legal, que de no cumplirse, puede generar consecuencias y sanciones económicas o penales.</p>	<p>1.6.3.1 Descripción de la Licencia</p> <p>La licencia de conducir contiene la siguiente información: - Fotografía de la persona autorizada - Número de licencia de la persona</p>

<p>- Fecha en que obtuvo licencia por primera vez</p> <p>- Fecha de nacimiento de la persona autorizada</p> <p>- Fecha de vencimiento de la licencia actual</p> <p>- Tipo de licencia</p> <p>- Las siglas RT (Restricción Física) en donde se indica un código si la persona tiene alguna condición especial;</p> <p>- Las siglas RF (Restricción Técnica), esto aplica a licencias C2 donde se indica la cantidad de personas que puede transportar el conductor;</p> <p>- Las siglas TS (Tipo de Sangre) en donde se indica el tipo de sangre (A/AB/O) y RH (+/-) de la persona (esta información es muy relevante dado que en caso de un siniestro vial en el cual por sus lesiones la persona necesita una transfusión de sangre de urgencia, los cuerpos de emergencia pueden saber cual es exactamente el tipo de sangre de la víctima);</p> <p>- La leyenda DONADOR (o no) lo que significa que en caso de muerte repentina, la persona autoriza a las autoridades sanitarias a donar algún órgano para personas que lo pudieran necesitar para sobrevivir. IMPORTANTE esto es voluntario y depende únicamente de la voluntad expresa de la persona.</p> <p>1.6.4 Tipos de licencias de conducción</p> <p>Tipo A-1: bicimotor y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere 125 centímetros cúbicos. En caso de que estos cuenten con motores eléctricos o híbridos, la potencia máxima no podrá superar 11 kilovatios. Asimismo, autoriza conducir triciclo y cuadraciclo, cuyo cilindraje de motor no supere los 150cc.</p> <p>Tipo A-2: tipo bicimotor y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere los 500 centímetros cúbicos. En caso de que estos cuenten con motores eléctricos o híbridos, la potencia máxima no podrá superar 35 kilovatios.</p> <p>Tipo A-3: tipo bicimotor y motocicleta, de combustión interna, eléctricos o híbridos, sin límite de cilindrada o potencia. Los conductores acreditados con este tipo de licencia podrán conducir todos los vehículos autorizados para las licencias clase A.</p> <p>Tipo B-1: autoriza a conducir vehículos hasta de 4,000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado (PMA).</p> <p>Tipo B-2: autoriza a conducir vehículos hasta de 8,000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado (PMA).</p> <p>Tipo B-3: autoriza a conducir vehículos de todo peso, excepto los vehículos pesados articulados. El conductor deberá ser mayor de veintidós años y contar con una licencia clase B o C, al menos con tres años de expedida.</p> <p>Tipo B-4: autoriza a conducir vehículos de todo peso, incluyendo los vehículos pesados articulados. El conductor deberá ser mayor de veintidós años y contar con una licencia clase B o C, al menos con tres años de expedida, y aprobar un curso especial.</p> <p>Tipo C-1: autoriza a conducir los vehículos automotores en modalidad de taxi.</p> <p>Tipo C-2: autoriza a conducir vehículos automotores de transporte público de personas modalidad autobús, buseta y microbús.</p> <p>Tipo D-1: autoriza a conducir tractores de llantas.</p> <p>Tipo D-2: autoriza a conducir solo tractores de oruga.</p> <p>Tipo D-3: autoriza a conducir otros tipos de equipo especial, no contemplados en las licencias D-1 o D-2.</p> <p>Tipo E-1: autoriza a conducir los vehículos comprendidos dentro de las clases de ómnibus, cuatro o más ejes, excepto los destinados al transporte público.</p>	<p>Tipo E-2: autoriza a manejar tractores de llanta, de oruga y toda clase de vehículos de dos, tres, cuatro o más ejes, excepto la maquinaria destinada al transporte público.</p> <p>1.6.5 Acumulación de puntos</p> <p>La licencia de conducir es un permiso que otorga el Estado a las personas para que puedan conducir un vehículo, siempre y cuando sean respetuosas de las leyes de tránsito y se comporten de manera segura en las vías, respetando a los demás usuarios del sistema vial y evitando exponerse a situaciones de riesgo en carretera. Caso contrario, el Estado tiene la facultad de suspenderle ese permiso, para lo cual existe un sistema de acumulación de puntos por infracciones en carretera. Toda persona empieza con su licencia en cero puntos.</p> <p>1.6.5.1 Suspensión de la licencia de conducción</p> <p>Si la persona con licencia incumple las normas y tiene comportamientos riesgosos en carretera, las autoridades están facultadas para aplicar multas que además pueden acumular puntos y suspender su permiso de conducir.</p> <p>Para ello, hay un sistema de puntos en el cual el conductor acumula puntos cada vez que se cometen infracciones de tránsito graves (categoría A y B). Se pueden acumular un máximo de 12 puntos en licencias expedidas por 6 años, 8 puntos (licencias expedidas por 4 años) o bien 6 puntos (licencias expedidas por 3 años), con los cuales la persona queda inhabilitada para conducir por un periodo 1 año la primera vez, 2 años la segunda vez, tercera o siguientes durante 3 años. Para recuperarla, deberá volver a llevar un curso especial de seguridad vial o bien realizar trabajo comunitario asignado por el COSEVI y pagar todas las multas y sanciones que tenga por infracciones a la Ley de Tránsito.</p> <p>Además, toda persona que acumule 5 puntos o más sin llegar a la totalidad que implica la suspensión, debe realizar trabajo comunitario o un curso para poder renovar su licencia ya que la acumulación parcial establece una restricción al momento de renovar la licencia.</p> <p>Importante tener claro que no es la licencia la que se suspende, sino que se inhabilita al conductor que comete la infracción, o sea, un conductor puede poseer varios tipos de licencias y cometer la infracción con una de ellas, en ese momento la persona queda suspendida de manejar cualquier vehículo.</p> <p>Por ejemplo, una persona tiene licencia de motocicleta (A2) y de carro (B1), y le hacen una infracción por exceso de velocidad mientras viajaba en carro y no tener cinturón de seguridad, acumulando el máximo de puntos. Aunque la multa fue al momento de conducir un carro, la suspensión aplica tanto a conducir un carro como a la conducción de una motocicleta.</p> <p>1.6.6 Documentos necesarios para circular</p> <p>Además de la licencia de conducir, que debe estar al día y sin infracciones ni suspensiones; el vehículo a conducir debe estar al día con una serie de documentos que son requisito legal, pero que además, garantizan que el vehículo cumple con las condiciones mínimas de seguridad para circular por las vías, disminuyendo el riesgo por fallos mecánicos que pudieran ocasionar siniestros viales con daños materiales y/o lesiones en las personas.</p> <p>1.6.6.1 Inspección Técnica Vehicular (ITV)</p> <p>La ITV comprende la verificación mecánica, eléctrica, electrónica en los sistemas del vehículo, registrar, de sus emisiones contaminantes y lo relativo a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la Ley de Tránsito por Vías Terrestres y sus reformas.</p> <p>1.6.6.2 Marchamo y derecho de circulación</p>
---	---

1.8. Conducir y la convivencia con los demás usuarios
 Las vías siempre son un espacio compartido con otros usuarios del sistema vial, otros vehículos, motocicletas, camiones, transporte público, además de peatones y ciclistas, entre otros. Todos comparten el mismo espacio vial y tienen los mismos derechos de circular. La carretera no es solo para los carros.
 La vía es un espacio de convivencia, en donde cada usuario debe respetar a los demás. Como conductores debemos reconocer que irrespetar los espacios de los demás, no seguir las normas de conducción segura o irrespetar las reglas del tránsito pueden ocasionar graves consecuencias, no solo con daños materiales en el vehículo, sino con severas lesiones y hasta víctimas mortales. Conducir es una responsabilidad, de la cual puede depender nuestra vida y la vida de muchas otras personas.

1.8.1 Obligaciones de la persona al conducir
 La persona que conduce un carro está en la obligación:
 Primero, de respetar a todos los demás usuarios, respetar sus espacios y asegurar que sus acciones y reacciones nunca van a amenazar la vida y seguridad de los y las demás usuarios del sistema vial.
 Segundo, debe acatar y respetar todas las reglas que regulan la circulación y movilidad en carretera, desde la señalización de la vía, hasta las autoridades que regulan el tránsito, recordando las disposiciones de movilidad segura y seguridad vial en todo momento.

Tercero, toda persona que conduce es responsable de las personas que le acompañan como pasajeros y de asegurarse que su propia condición física, mental y emocional, es la mejor para poder asumir el control y manejo de un vehículo.
 Cuarto, toda persona que va a conducir, es responsable de asegurarse que su vehículo está en las mejores condiciones mecánicas y que tiene la documentación en regla.

1.8.2 Necesidad de colaborar y la cortesía con los demás usuarios
 Conducir, sobre todo en las ciudades, con la gran cantidad de vehículos, el congestionamiento vial, la prisa por querer llegar a nuestro destino, la contaminación por el exceso de ruido, el cansancio y las preocupaciones de un día cualquiera, pueden provocar que conducir sea una experiencia de mucho estrés, tensión y actitudes negativas.
 En algunas ocasiones ese estrés mal conducido, puede escalar en actitudes violentas hacia los demás usuarios, expresado en ademanes violentos y obscenos; gritos y ofensas e incluso, agresiones físicas. Además, muchas veces esas reacciones pueden terminar en choques viales con graves consecuencias, tanto económicas, como en lesiones, incluso de consecuencias legales.
 Muchos estudios del comportamiento humano han demostrado que cuanto más estresados nos sentimos en un espacio de uso compartido, una de las formas más efectivas de bajar esos niveles de estrés es la capacidad de prestar colaboración y mantener la cortesía con los demás personas que conducen, cediendo el paso, evitando maniobras peligrosas, no cambiando de carril de forma abrupta en medio de una presa, no invadiendo el espacio de otros conductores, dejando el paso libre en intersecciones, o cediendo el paso seguro para peatones, ciclistas y motociclistas. Las buenas acciones, aun en el momento más tenso que pudiéramos tener, siempre repercuten en una mejora importante de nuestro estado de ánimo. La cortesía en carretera es la mejor medida de control del estrés. Incluso, quizás nuestra cortesía, puede ayudar a disminuir el estrés en otros conductores y así prevenir conductas violentas y colaborar en la construcción de un espacio vial cada vez más seguro y amigable.

El marchamo es un pago obligatorio de un seguro para vehículos, que se cancela una vez al año al Instituto Nacional de Seguros (INS). Es un requisito indispensable para que todo conductor pueda transitar.
 El derecho de circulación, es el derecho que se obtiene luego de pagar los rubros fijados por ley para la circulación de vehículos, durante un periodo determinado que suele ser de un año.

1.6.6.3 Título de propiedad
 La propiedad de los vehículos se comprueba mediante su inscripción en el Registro Nacional. El Registro otorgará al propietario el correspondiente título de propiedad, las placas de matrícula y el dispositivo de identificación.
 Dicho documento deberá contener lo siguiente:
 a) El nombre y número de identificación del propietario.
 b) La marca, el año, modelo, la carrocería, el número de motor, el número de matrícula, el número de serie, el número de VIN, el chasis o la serie del vehículo y el color del vehículo, además del número personas que pueden viajar.

1.7 Placas y distintivos en el automóvil
 Otros requisitos legales tienen que ver con la posibilidad de identificar cada vehículo de manera segura, reconociendo su carácter único. A continuación, se indican los identificadores que todo vehículo debe tener y que se puedan verificar.

1.7.1 Tipos de placas, su ubicación correcta
 En Costa Rica, todo vehículo debe poseer dos tipos de placa: la metálica, que, en el caso de todos los vehículos, son dos, una en la parte delantera, a la altura del bumper y otra en la parte trasera, en el espacio dispuesto para tal fin, en el caso de las motocicletas, son los únicos vehículos que tienen solo una placa metálica que debe ubicarse en la parte trasera.
 La tercera placa es un adhesivo o calcomanía, que en los vehículos va sobre el parabrisas delantero, en el extremo superior derecho. En las motocicletas, se debe ubicar en un lugar visible que impida su deterioro. Todas las placas deben estar visibles, sin deterioro, legibles y sin nada que las obstruya o tape a la vista.

1.7.2 Tipos de distintivos (identificadores), (desarrollar a través de ilustración/imagen)
 Número de chasis, Número de VIN, Derecho de circulación y Adhesivo de IVE

1.7.3 Ubicación correcta de las placas y distintivos de ley en los vehículos.
 Todos los carros tienen un espacio, adelante y atrás, diseñado para ubicar las placas metálicas. Hay reglas y normas establecidas en la Ley de Tránsito que aplican multa en caso de no respetarse alguna de las siguientes disposiciones:
 - Está prohibido poner la placa metálica en otro lugar que no sea el diseñado para este fin.
 - Las placas deben estar en posición horizontal con su identificación hacia afuera y completamente visible de forma que puedan leerse todos sus caracteres.
 - Está prohibido poner sobre la placa cualquier tipo de pantalla (aunque sea transparente), obstrucción o elemento que dificulte la plena identificación de la placa, por simple vista o por dispositivos electrónicos de vigilancia en carretera.
 - Está prohibido tener dispositivos modulares que permitan cambiar de posición las placas, tanto delantera como trasera.

bicieta sigue las mismas características que en el caso de los peatones: entre más velocidad, mayor el riesgo a lesiones.

En Costa Rica hay comunidades en donde el uso de la bicicleta es parte esencial de la movilidad cotidiana de la población local. Puntarenas, Cañas, Liberia, Osa, Limón, Pococí, Siquirres, entre otros cantones, tienen en sus vías una elevada presencia de ciclistas utilitarios, con la coincidencia que las principales vías nacionales transitan por estos espacios urbanos. Es por ello, que en todo momento, como conductores, debemos estar muy atentos a la presencia de ciclistas en las vías, en especial durante la noche o en horas de poca luz natural, tomando en cuenta que los ciclistas circulan en el mismo sentido que los vehículos y para rebasarlos, debemos asegurar hacerlo con una maniobra segura, dando el mayor espacio posible con el ciclista y evitando pasar a altas velocidades.

1.8.3.3. Motoциclistas:

Las personas usuarias de motocicletas se consideran parte de los usuarios más vulnerables. Aunque la motocicleta es un vehículo con muchas ventajas, también presenta características que aumentan la exposición al riesgo: su peso, su poco equilibrio por tener solo dos ruedas, la velocidad que puede alcanzar, su poco tamaño que dificulta a otros conductores poderla ver en la vía, pero, sobre todo, porque carece de chasis o carrocería que proteja a sus usuarios.

Es por ello que ante un siniestro vial la persona que viaja en motocicleta siempre lleva la peor parte; la caída más leve, incluso a baja velocidad puede generar graves lesiones; el menor contacto con la carrocería de un carro puede ocasionar una amputación; un golpe en la cabeza a más de 40km/h, aun y con casco, puede generar lesiones permanentes.

Toda conductora y conductor de carro debe saber que en nuestro país, además de otros carros, las vías son compartidas sobre todo con motociclistas. Por ello siempre debemos estar atentos en intersecciones y giros que hagamos en carretera, pendientes en todo momento que no tengamos la proximidad de una motocicleta. En un siniestro vial no se trata de buscar culpables, sino de entender que está en juego la vida de una persona. Desde hace diez años, en Costa Rica la mayoría de muertes en carretera han sido de motociclistas, y de ellas, la gran mayoría en colisiones con vehículos; otros miles, han quedado con lesiones permanentes.

El respeto a la vida de los y las demás usuarias del sistema vial es un valor que toda persona que conduce debe tener presente siempre. Nuestras vías son compartidas y el espacio vial es para todos los usuarios.

1.8.3.4. Niños y niñas:

Las personas menores de edad siempre son las de mayor exposición al riesgo en cualquier situación, y en carretera se consideran como parte de los de mayor vulnerabilidad y exposición al riesgo a lesiones en un siniestro vial: su menor tamaño físico y procesos de crecimiento inconclusos (aun no han terminado de unir sus huesos); su limitado desarrollo cognitivo y psicoemocional que les impide medir correctamente los riesgos en la vía, son factores que en caso de un siniestro vial, por más leve que sea, puede generarlas terribles lesiones.

Como conductoras y conductores, siempre debemos estar muy atentos a la presencia de menores de edad, en especial en barrios, comunidades, zonas escolares y cualquier otro espacio con presencia de niños y niñas. Siempre será responsabilidad de la persona que conduce prevenir el atropello de un menor, entendiendo que ellos y ellas aun no miden los riesgos que enfrentan en una calle con vehículos, además, dado que su desarrollo físico no ha concluido, tienen otras desventajas como la visión periférica (mucho más limitada que la de una persona adulta) y la incapacidad de calcular de forma adecuada la velocidad con que se acerca un vehículo, además de

1.8.3. Usuarios vulnerables

Desde el enfoque de Sistema Seguro, existe lo que se denomina la Pirámide de la Movilidad Sostenible y la Pirámide de la Vulnerabilidad de los usuarios. Ambos modelos se refieren a un enfoque en el cual se busca romper con lo que se conoce el modelo tradicional *carrocéntrico*, que durante décadas construyó una idea de carreteras como espacios exclusivos para los vehículos, en particular, para carros y camiones. Los nuevos modelos, establecen, primero, que todo espacio vial es compartido y todos tienen el mismo derecho de acceso a la movilidad, que debe ser segura y sustentable.

Los dos modelos de pirámides propuestos asumen un enfoque totalmente diferente al tradicional. La *Pirámide Sostenible* pone su énfasis en las formas de desplazarse que son más amigables con el medio ambiente y que representan a la mayoría de los y las usuarias del sistema vial; la *Pirámide de la vulnerabilidad*, aunque sigue un esquema muy similar, hace su análisis en el nivel de vulnerabilidad que tiene cada usuario del sistema vial, basándose en la exposición a lesiones graves que puede sufrir una persona ante un siniestro vial de acuerdo al medio en que se está movilizándose (camionando, en bicicleta, en motocicleta, etc.).

Ambas pirámides se enfocan, en primer lugar, en los peatones, como la cúspide de la pirámide, continuando con las personas que se movilizan en bicicleta; la pirámide de la vulnerabilidad ubica en tercer lugar a los usuarios de motocicletas; y en cuarta posición a los servicios de transporte público, incluido el tren; en penúltimo lugar, el transporte de carga, y al final, en la base, a los vehículos particulares.

En resumen, estos dos nuevos modelos, lo que procuran establecer es que la planificación, ordenamiento y/o construcción de todo espacio vial debe priorizar la movilidad segura de los y las usuarias más vulnerables. Y, por último, enfocarse en los vehículos particulares.

Por ejemplo, que ahora la prioridad debe ser la construcción de facilidades peatonales y espacios seguros para el desplazamiento de ciclistas; fomentar y estimular el uso del transporte público, incluido el tren; y por último, poner atención a las necesidades de los vehículos particulares.

1.8.3.1. Peadones

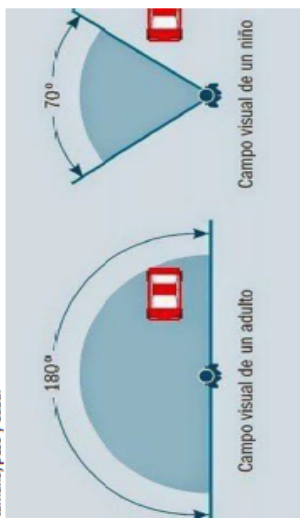
Las y los peatones se consideran como los usuarios más vulnerables y los que mayor exposición a lesiones graves e incluso la muerte tiene en caso de sufrir algún atropello, esto se debe a la vulnerabilidad del cuerpo humano y su poca capacidad de resistir al impacto de cuerpos más pesados y fuertes (como un carro, una moto o cualquier otro vehículo, incluso una bicicleta). Cualquier impacto que sufra el cuerpo humano, por un objeto que viaje a más de 25km/h corre el riesgo de sufrir lesiones graves y permanentes; a más de 40km/h, en caso de un atropello, la probabilidad de sobrevivir para un peatón es menor al 50%. Hay que destacar que en este mismo grupo, tenemos a peatones que son todavía más vulnerables, como los y las menores de edad, personas adultas mayores, personas con movilidad reducida, o mujeres embarazadas. Es por ello, que toda persona que conduce debe estar muy atenta y conducir con el máximo cuidado cuando circula por espacios viales con presencia de peatones y sobre todo, en las cercanías a zonas escolares, centros de salud, barrios y residenciales.

1.8.3.2. Ciclistas

Es el segundo usuario de las vías con la mayor exposición a sufrir lesiones de gravedad en caso de un siniestro vial; esto se debe, a que igual que los peatones, el cuerpo está totalmente expuesto a las fuerzas externas que se producen en un choque vial, una caída o la colisión con algún objeto. La posibilidad de sufrir lesiones graves e incluso la muerte de una persona en

la facilidad de distraerse con cosas y objetos en la vía (una mascota, una bola, un juguete, etc.) que les resta atención sobre el riesgo en la proximidad de un vehículo.

Aún mayor es la responsabilidad si llevamos menores de edad como pasajeros, ya que la persona que conduce será la responsable moral, pero también legal, de garantizar que el niño o la niña viaje de la manera más segura, usando el dispositivo de retención infantil adecuado a su tamaño, peso y edad.



Valorar infografías

1.8.3.5 Personas adultas mayores

En el otro extremo, tenemos a las personas adultas mayores (PAM), que se consideran también parte de los grupos de mayor exposición al riesgo, sobre todo ante el riesgo de atropello. Con los años, el cuerpo humano acumula desgastes físicos y psicomocionales.

Aunque dependerá de cada persona y su estilo de vida, llega el momento en que los años repercuten en las capacidades físicas y cognitivas; tanto en hombres como en mujeres. Una persona adulta mayor puede ver disminuida la velocidad con que camina; puede ir disminuyendo la capacidad de su vista; fallan las articulaciones (en especial las rodillas); se deteriora la capacidad muscular; además, puede disminuir su capacidad cognitiva, todo lo cual, sumado o por separado, aumenta el riesgo a sufrir atropellos mientras caminan por las vías o a sufrir lesiones mucho más graves en caso de un choque vial.

Costa Rica se enfrenta a un cambio acelerado en su pirámide demográfica, siendo cada vez una población con mayor número de personas adultas mayores. Como conductores, en especial cuando circulamos por espacios urbanos y comunidades, debemos estar muy atentos a la presencia de PAM en calidad de peatones, en especial cerca de intersecciones, semáforos y pasos peatonales.

No importa si la luz del semáforo vehicular está en verde, si observamos a una persona adulta mayor debemos darle la prioridad de paso, considerando que quizás la velocidad con la que pueda cruzar no va ser la misma que la de una persona más joven, aún más si la persona lleva bastón, andadera u otra facilidad para caminar. **(Densidad ósea) Valorar infografías**

1.8.3.6 Personas con movilidad reducida

En nuestra sociedad hay personas con diferentes características y habilidades físicas y psicológicas. En algunos casos, por razones genéticas, enfermedades o accidentes, pueden tener limitados o suprimidos ciertos sentidos (como el de la vista o el del oído), o ciertas propiedades

físicas (limitaciones locomotoras por pérdida o lesiones en las extremidades inferiores o superiores); o condiciones psicológicas que les generan una percepción de la realidad y el entorno diferente a la de la mayoría de personas.

En muchos casos nuestros sistemas viales carecen de facilidades que permitan a personas con alguna de estas condiciones poderse movilizar de manera segura, exponiéndose en mayor grado a sufrir lesiones por un atropello o choque vial. Es por ello que como conductores siempre debemos estar atentos a la presencia de peatones que pudieran tener características como las aquí descritas y hacia quienes debemos presentar respeto y cortesía en todo momento.

1.8.4 Interacción con peatones, ciclistas, motociclistas y otros vehículos (convivencia)

Siendo la vía un espacio compartido, tenemos claro que al conducir un vehículo estaremos en constante interacción con las demás personas usuarias del sistema vial. Cuando estamos en presencia de usuarios vulnerables, siempre debemos procurar que nuestras acciones y reacciones al conducir sean las más seguras para ellos, incluso anticipando aquellas conductas que respondan a errores de los demás usuarios.

Cada vez que conducimos y observamos la presencia de peatones, ciclistas y/o motociclistas, debemos aumentar nuestra percepción del riesgo y estar dispuestos siempre a realizar maniobras defensivas que prevengan un atropello o colisión, dado que todo usuario vulnerable está expuesto a las peores lesiones, incluso la muerte.

Estos es aun más importante cuando viajamos fuera de la ciudad y en vías que no tienen las condiciones adecuadas y los espacios seguros para la circulación de peatones y ciclistas, viéndose estos últimos, obligados a caminar sobre la orilla de la calle, en espacios reducidos y muy peligrosos; en ese tipo de contextos, disminuir la velocidad, dejar suficiente espacio entre nuestro vehículo y las personas que caminan o rebasar con suficiente distancia y a baja velocidad un ciclista o motociclista, puede significar la pequeña gran diferencia de evitar lesiones graves o incluso la muerte de una persona.

1.8.5 Presencia de semovientes, animales domésticos y silvestres en la vía

Una causa común de siniestros viales es el atropello de animales. Más allá de que toda vida se debe respetar y procurar evitar causarle daño a otro ser vivo, lo cierto es que el atropello de un animal puede ocasionar no solo daños materiales, sino el riesgo de severas lesiones en los ocupantes del vehículo, incluso la muerte.

Dentro de las ciudades es muy común la presencia de perros y gatos en las vías; fuera de las ciudades, en especial en zonas de producción agropecuaria, incluso en las vías principales se pueden encontrar caballos, vacas, cabras, ovejas y otros semovientes; además, muchas de nuestras carreteras han sido construidas dividiendo bosques, sabanas y otros ecosistemas naturales; lo que muchas veces obliga a animales silvestres a cruzar estas carreteras, sobre todo en horas de la noche: mapaches, pizotes, zorrillos, osos perezosos, incluso jaguares, pumas o dantas, entre muchos otros, que han muerto por atropello en nuestras carreteras.

Es por ello, que siempre debemos estar atentos a las señales verticales que nos previenen de la presencia de animales domésticos o fauna silvestre, tanto para evitar daños materiales y el riesgo de lesiones en nosotros como ocupantes de un vehículo (es aún mayor el riesgo si se viaja en motocicleta), sino para prevenir las muertes, lesiones y sufrimiento en otros seres vivos, que en todo caso, son víctimas inocentes de otra acción humana.

1.8.6 Prioridades de paso para vehículos de emergencias y el tren.

En Costa Rica hay tres tipos de servicios de emergencia: los de salud (ambulancias), los de atención de emergencias (Cruz Roja, Bomberos, CNE) y los policiales; siempre se distinguirán por señales luminosas (en colores rojo –salud–, amarillo/ámbra –emergencias– y/o azul –policiales–; y sus combinaciones); además, en condiciones de atención de una situación de urgencia, esas luces se acompañan de advertencias sonoras a modo de sirenas.

En todo momento, ante la presencia de cualquier vehículo con las luces y/o sirenas puestas, debemos ceder la prioridad de paso, tanto en intersecciones, rotondas, como en tramos de la vía. Cuando vemos o escuchamos un vehículo de emergencia, debemos disminuir la velocidad y/o llamamos hacia nuestra derecha. Incluso si el vehículo de emergencia viaja en el carril contrario, de esta manera, daremos paso libre y seguro a que pasen.

En el caso del tren, este es un vehículo que viaja por su propia red, segregado del resto del sistema vial, pero con el cual tiene muchas intersecciones. En Costa Rica, cada vez más intersecciones están señaladas con señales verticales, horizontales, luminosas y agujas que anuncian la proximidad del tren; no obstante, con o sin esta señalética, siempre debemos tener presente, que a cualquier hora del día y cualquier día de la semana, el tren tiene prioridad de paso. Siempre.

1.9 Ubicación reglamentaria y sentido de circulación

1.9.1 Ubicación reglamentaria del conductor.

En Costa Rica, la ubicación reglamentaria de la persona que conduce siempre es del lado izquierdo, donde está el volante y demás controles del vehículo; por ello en vías de dos sentidos o más de un carril, siempre llevaremos el otro carril a nuestra izquierda. En Costa Rica, únicamente están permitidos los vehículos con el volante del lado izquierdo y nunca del lado derecho.

1.9.2 Sentido de circulación y posición en la calzada.

No importa si la carretera por la que nos desplazamos tiene dos o más carriles, si es de uno o dos sentidos de circulación, siempre debemos procurar mantenernos al centro de nuestro carril, entre las dos líneas delimitadoras, evitando circular sobre cualquiera de las líneas divisorias y sobre todo, evitar invadir el otro carril (sea en el mismo sentido o sentido contrario). En principio, siempre debemos avanzar hacia adelante; la reversa es únicamente para maniobras específicas en espacios autorizados y que no requieran desplazamientos mayores a 50m.

1.9.3 Tipo de carriles y su utilización:

- Carril derecho: En una carretera de dos carriles y doble sentido de circulación, es el carril por el cual circulamos todos los vehículos, incluyendo las bicicletas. En carreteras de dos o más carriles, el carril derecho es el externo a la vía y el que está diseñado y pensado para el tránsito lento;

IMPORTANTE: si conducimos en vías de dos carriles con el mismo sentido de circulación, siempre debemos circular por el carril derecho o externo; el carril izquierdo debe quedar disponible para los vehículos que viajan a una velocidad mayor que la nuestra y utilizarlo solo para realizar maniobras de adelantamiento.

Excepción: En el caso de las motocicletas y bicicletas, en vías muy congestionadas en donde la velocidad sea menor a los 25km/h, tienen permitido circular en medio de la fila de vehículos.

- Carril izquierdo: En una vía de dos carriles y doble sentido de circulación, el carril izquierdo es el que circula en sentido contrario al nuestro. En una vía con dos o más carriles en el mismo sentido, el carril izquierdo, o interno, es el utilizado para adelantarse. El carril izquierdo siempre debe estar

desocupado para facilitar las maniobras de adelantamiento y no obstruir el paso de vehículos que viajan a mayor velocidad que la nuestra. IMPORTANTE: si estamos conduciendo por el carril izquierdo y vemos que se aproxima otro vehículo en el mismo carril, debemos pasarnos al carril derecho para que el otro conductor nos rebase, así se evita la necesidad del otro conductor de adelantarse por la derecha, lo cual puede ser muy peligroso y ocasionar graves siniestros viales.

- Carril de tránsito lento: es el mismo carril derecho en carreteras de dos o más carriles, siempre es por el cual deben viajar los vehículos que van a menor velocidad que los demás, en especial camiones, transporte de carga y transporte público.

- Carril de ascenso: en carreteras de montaña o con tramos de fuertes pendientes, es común que existan dos carriles en el mismo sentido subiendo, lo que permite que el carril externo o derecho extra, sea utilizado por los vehículos más lentos y liberen el paso para los demás conductores. IMPORTANTE: Si como conductores avanzamos a poca velocidad en un tramo de montaña, al llegar a un tramo con carril de ascenso, siempre debemos ubicarnos sobre el carril derecho, permitiendo que los demás conductores nos rebasen de forma segura.

- Carril exclusivos para autobuses de transporte público regular: como parte de las políticas para mejorar los servicios de transporte público regulares dentro de las ciudades, se han implementado carriles exclusivos para autobuses en las franjas horarias de mayor uso: en las mañanas, de 6:00am a 06:30am y en las tardes, de 03:00pm a 07:00pm. Durante esas franjas horarias, estos carriles, claramente señalizados por señales verticales y demarcación horizontal, solo pueden ser utilizados por autobuses en modalidad de transporte público regular, el irrespeto en el uso de estos carriles se sanciona con multa.

IMPORTANTE: Para tomar una intersección con giro a la derecha que requiera ingresar a un carril exclusivo, se debe ingresar al carril de zona mixta con un máximo de 50m cuando la demarcación sobre la vía así lo indica con una flecha blanca de doble cabeza que marca la derecha. Si al salir de una intersección sobre una vía con carril exclusivo y debo hacer el giro a la derecha, debo ingresar al carril de zona mixta en un máximo de 50m y de inmediato cruzar al carril izquierdo o externo cuando observe la flecha blanca de doble cabeza.

- Carril reversible: En algunas carreteras de tres o más carriles, sobre todo en espacios urbanos, existe la modalidad mediante la cual, durante ciertas franjas horarias, se invierte el sentido de circulación. En algunos casos, esto aumenta la cantidad de carriles en un mismo sentido, en otros, vuelve todo el tramo en un solo sentido de circulación. Esta modalidad se acompaña con señalamiento vertical que indica las franjas horarias en que funcionan esos carriles reversibles; además, de demarcación sobre la vía en forma de dos puntas de flecha opuestas en color blanco, además de semáforos de dos luces, en los cuales, la luz verde, identifica la prioridad de paso que tiene un carril y la luz roja, que el mismo está cerrado al paso en ese sentido. EJEMPLO: el Paseo Colón, que es la principal vía de acceso al centro del cantón de San José, cuenta con seis carriles, tres para ingresar (oeste –este) y tres para salir (este –oeste); sin embargo, de lunes a viernes, entre las 06:00am y las 08:00am los seis carriles funcionan únicamente para ingresar a San José (oeste – este).

- Carril compartido (también conocidos como de uso mixto, pacificados y/o Vías 30km/h): aunque por principio todos los carriles son compartidos con diferentes usuarios, existen algunas carreteras, que por la gran cantidad de ciclistas y peatones se diseñan y construyen para que los vehículos deban circular a muy bajas velocidades, compartiendo el espacio y garantizando la seguridad de los más vulnerables, evitando atropellos o choques que puedan ocasionar lesiones. Este tipo de vías cuenta con señalamiento vertical y horizontal que señalan las velocidades máximas de circulación, además de diseños y reductores que obligan a cualquier conductor a disminuir la velocidad. La velocidad máxima permitida en este tipo de vías, es de 30km/h, la cual

no permitir reaccionar a tiempo como conductores para evitar un atropello, y, de ocurrir, que se eviten lesiones graves o la muerte del peatón o ciclista.

- Velocidad según carriles: En carreteras con más de un carril de circulación en el mismo sentido, el carril derecho o externo tiene definida una velocidad de circulación menor, que el carril interno o izquierdo. Por ejemplo, en la Carretera General Calles (Ruta Nacional 1, San José - Alajuela), el carril externo es de 60km/h y el carril interno de 80km/h. **IMPORTANTE:** si viajamos a más de 60km/h por el carril derecho, nos exponemos a una multa por exceso de velocidad y acumulación de puntos en la licencia.

- Espaldón (arcén): Área adyacente a ambos lados de la calzada cuya finalidad es dar soporte lateral al pavimento, servir para el tránsito de peatones y proporcionar espacio para las emergencias del tránsito y el estacionamiento eventual de vehículos. Está prohibido circular por el espaldón o adelantarse por el mismo, salvo en circunstancias de emergencia o la autorización de una autoridad de tránsito presente en la vía. Esto incluye a motociclistas.

- Cambios en el sentido de circulación habitual: Las autoridades nacionales como las municipales pueden realizar cambios permanentes o temporales en los sentidos de circulación de una calle. Es responsabilidad de la persona que conduce estar siempre atenta a la señalización vertical y horizontal que determina el sentido de circulación, evitando el riesgo de circular en contra de los cambios en el sentido de circulación de las vías.

- Cambios temporales en los carriles de circulación y desvíos (velocidad, cantidad, trazado, etc.): En ocasiones durante eventos festivos, eventos especiales, incluso por choques viales o trabajos en las vías, en especial durante las horas pico, es común que las autoridades de tránsito, nacionales o municipales, varíen la cantidad de carriles en un sentido o en otro, para direccionar el tránsito de manera diferente al flujo normal. Estos cambios temporales y estratégicos se delimitan con conos y barreras o vallas de seguridad, se hacen acompañar de la policía de tránsito quienes instruyen a las y los conductores del uso correcto de los cambios temporales o desvíos. Estos cambios suelen durar unas pocas horas. En todo momento se debe estar atento a las indicaciones de las autoridades presentes y la delimitación de los espacios que marcan los conos.

1.9.5 Circulación en vías congestionadas (prezax):

En las principales ciudades del país, lo común es circular por vías muy congestionadas, en especial durante las horas pico. En fines de semana y días festivos algunas rutas externas que permiten salir del Valle Central también pueden presentar importantes niveles de congestión vial. Estar en medio de un denso tráfico vehicular suele ser muy estresante y mentalmente agotador, más si estamos al final de una jornada laboral o de estudio y solo queremos llegar a casa, o si tenemos prisa por llegar a nuestro destino.

Ante tales circunstancias, es importante que mientras conducimos, podamos mantener una actitud positiva y de tranquilidad, entendiendo que el estrés, que puede proyectarse en irritación y actitudes violentas, no van a solucionar el problema del congestionamiento vial ni hacer que la fila de carros avance más rápido.

Tocar la bocina (pitari) aumenta el estrés nuestro y de los demás por el exceso de ruido; no solo aumenta el riesgo de sufrir una colisión, sino que también genera un elevado gasto en combustible y desgaste en el vehículo; contamina el medio ambiente y genera un aire nocivo que somos nosotros mismos quienes lo respiramos.

Hacer maniobras bruscas o cambios constantes de carril pensando que ganamos un poco de espacio, en realidad lo único que genera es aumentar el caos vial, impedir un flujo normal del tránsito, exponernos al riesgo de colisiones y aumentar la frustración, ya que el avance que pudiéramos ganar, es insignificante.

Es por ello, que cuando estamos en una vía muy congestionada, se recomienda seguir las siguientes pautas para una conducción segura e inteligente:

- Siempre avanzar a baja velocidad, procurando utilizar únicamente las marchas primera y segunda;
- Evitar acelerar innecesariamente;
- Evitar estar frenando de manera brusca cada vez que avanzamos;
- Intentar avanzar solo con la fuerza del motor en la marcha más baja (en primera);
- Procurar evitar el cambio de carril, al menos que haya alguna obstrucción en el carril que circulamos;
- Si cambiamos de carril, siempre debemos indicar la maniobra con el direccional correspondiente, avanzando despacio hasta estar seguros que los vehículos en el otro carril nos ceden el paso.

IMPORTANTE: en todo momento se debe evitar la obstrucción de las intersecciones, para ello, debemos estar atentos a los tiempos de los semáforos, pudiendo calcular si la luz verde nos dará el suficiente espacio de tiempo para avanzar y no quedar atascados en la intersección, impidiendo que los demás vehículos puedan avanzar, lo que aumenta el caos vial, el estrés y la posibilidad de colisiones. Esto aplica también para las intersecciones no semaforizadas y para los cruces peatonales, jamás debemos obstruir con nuestro vehículo un paso peatonal y/o ciclista, recordemos que siempre debemos procurar dar prioridad de paso a los usuarios más vulnerables y garantizar la cortesía al conducir.

1.9.6 Distancia segura entre vehículos: frontal/lateral, por adelantamiento, por vehículos de carga, con vehículos de dos ruedas. **AMPLIAR DEFINICIÓN A ESTAS CONDICIONES:**

La distancia segura es el espacio que se debe dejar con el vehículo que circula al frente para evitar colisionar con él, en caso de frenado de emergencia, teniendo en cuenta el tiempo de reacción del conductor, la velocidad de circulación, adherencia de los neumáticos con la superficie de rodamiento y capacidad de frenado del vehículo.

Se debe tomar en cuenta varios factores para establecer la distancia segura con el vehículo que circula por delante, las más importantes son: la velocidad de circulación, la adherencia de los neumáticos con la calzada, el estado psicofísico del conductor y el estado del vehículo.

Para establecer la distancia segura se debe tomar en cuenta siempre la "regla de los 3 segundos", la cual consiste en tomar como referencia un punto fijo en carretera (puede ser una señal de tránsito, un letrero, etc.), a partir de ese punto fijo, cuando el vehículo que circula por delante pasa por este, se empieza a contar 1101, 1102, 1103; si cuando se llega al tercer contador, todavía no ha llegado al punto fijo de referencia el vehículo que circula detrás, entonces la distancia de seguridad es adecuada, sin embargo, si el vehículo que circula detrás llega al punto de referencia antes de contar los 3 segundos entonces se debe tomar más distancia con el vehículo del frente y empezar el conteo nuevamente. Se debe saber siempre que entre mayor sea la velocidad de circulación mayor debe ser la distancia de seguridad.

Otro factor de vital importancia es la capacidad de adherencia de los neumáticos con la calzada. Cuando las condiciones climáticas presentan precipitaciones sobre la vía, la capacidad de frenado se ve afectada, por lo que es necesario tomar este factor durante la conducción, es por esto que es necesario, cuando llueva, que se circule a la mitad de velocidad permitida en carretera, para evitar de esta manera el derrape en caso de frenado de emergencia. Otro factor que puede afectar la adherencia es la presencia de combustibles o aceites sobre la calzada, así como presencia de arenas o barro, estas condiciones deben ser consideradas para tomar una

gastos que además impactan el medio ambiente con la disminución de emisiones de gases contaminantes.

- Dentro de los beneficios de la conducción se encuentran los siguientes:
- Mejora el confort durante la conducción del vehículo
- Aumenta la seguridad al conducir con velocidades controladas.
- Reducción de costos de mantenimiento.
- Disminución de las emisiones.
- Menor consumo de combustible y ahorro económico.

1.9.8.1 Elementos de la eco conducción

Para poder llevar a cabo una forma de conducción amigable con el ambiente, es necesario cumplir con tres elementos claves, los cuales serán expuestos a continuación:

A. Tecnología del vehículo.

Con el avance en la investigación en temas de nuevas tecnologías en automóviles, se ha generado un proceso de innovación constante en cuanto lograr que los vehículos obtengan un consumo más eficiente de combustible, si bien es cierto, algunos elevan el costo de los vehículos, pero dicha inversión puede ser recuperada a corto plazo por el ahorro generado. Dentro de las herramientas tecnológicas en los vehículos se encuentran las siguientes:

- Medidor de revoluciones: Este instrumento es un reflejo del funcionamiento del motor y se busca que el conductor mantenga el funcionamiento del motor en movimiento, dentro de los rangos eficiente de aceleración, logrando así una reducción en el consumo de combustible.
- Control de velocidad cruceo: Es una herramienta en la conducción, que permite que el vehículo se mantenga en una velocidad constante, lo cual ahorra combustible y emisiones de gases contaminantes, así también se logra una conducción con mayor confort.
- Computador de navegación: Muchos de los vehículos de modelos más recientes, cuenta con un ordenador que presenta diversas funciones, desde el pronóstico de consumo de combustible dependiendo de la forma de conducción, hasta la sección del tipo de comportamiento de consumo de motor del vehículo segundo el tipo de carretera o lugar en que se circule.
- Indicadores de Cambio de marcha: Es un dispositivo que le indica al conductor el momento en que se deben realizar los cambios de marcha para lograr una conducción más eficiente, de acuerdo a la configuración que se le brinda al vehículo.

B. Mantenimiento.

El mantenimiento del vehículo es primordial para lograr que la vida útil de motor sea prolongada por más tiempo y se garantice un eficiente consumo de combustible. Para lograr una mejora en el consumo de combustible del vehículo, se brinda las siguientes recomendaciones:

- Se debe realizar el cambio del aceite del vehículo en los intervalos propuestos por el fabricante.
- Realizar un Tune up del vehículo según las recomendaciones del fabricante, como, por ejemplo, cada 2 años o 20.000 km.

decisión durante la conducción, puesto que la distancia segura debe ser mayor, lo recomendable es reducir la velocidad si se circula sobre calzadas con estas condiciones, activar las luces de emergencia para avisar a los demás conductores; de esta manera no se compromete la integridad de los demás usuarios de la vía ni la propia.

El estado del vehículo es un factor importante, si los frenos están mal ajustados, amortiguadores en mal estado, soportes dañados, rótulas flojas o sueltas, entre otros aspectos, esto puede repercutir en la distancia segura, es por esto que si el estado mecánico del vehículo compromete la seguridad de los usuarios en carretera, se debe llevar inmediatamente a realizar mantenimiento o detener el vehículo hasta poder realizar el mantenimiento, esto garantiza la seguridad propia y de los demás usuarios del entorno en las vías.

En carreteras con más de una vía en el mismo sentido, se debe garantizar siempre que se circula entre las líneas demarcadoras de cada carril, nunca sobre las líneas, esto garantiza que la distancia segura lateral es la adecuada. Lo mismo se debe tomar de cuenta en caso de adelantamiento, durante la maniobra para rebasar, se debe circular por el carril de sentido contrario siempre entre las líneas demarcadoras hasta haber rebasado al vehículo del frente y retomar la circulación por el carril derecho, todo esto, siempre respetando todas las reglas de adelantamiento seguro.

Las vías que suelen ser muy estrechas, siempre serán de circulación a baja velocidad y cuando un vehículo se aproxime en sentido contrario, se debe tomar las medidas necesarias para garantizar la distancia segura lateral, considerando inclusive la medida de detener el vehículo por completo a un costado de la carretera y ceder la vía.

1.9.7 Atención y percepción del entorno y riesgos potenciales;

Mientras conducimos, siempre debemos estar atentos al entorno y todo lo que rodea las vías por las cuales circulamos. Debemos procurar una conducción preventiva y perceptiva, lo que quiere decir que la vista al conducir se debe proyectar por lo menos 100m hacia el frente, abarcando las orillas de la vía y demás infraestructura vial presente y no ver únicamente el carril por el cual conducimos, sino todo el entorno:

- Los otros carriles para identificar y predecir las maniobras que vayan a realizar los demás conductores, tanto los que viajan en el mismo sentido, como en el sentido contrario o los que ingresan desde una intersección;
- En espacios con presencia de peatones y/o ciclistas, estar muy atentos a sus acciones y siempre estar dispuestos a realizar acciones de evasión, frenado y/o disminución de la velocidad para evitar el atropello en caso de una acción inesperada de una persona que camina o circula en bicicleta;
- En carreteras con espacios abiertos, es muy importante que estemos atentos a la presencia de animales en la vía u objetos que de repente pueden convertirse en obstáculos que provoquen un choque vial, como huecos en la vía, ramas y/o rocas caídas, derrumbes, otros vehículos detenidos, etc.
- Estar atentos a sustancias sobre la vía que pudieran provocar pérdidas de control del vehículo, como derrames de combustible, aceite, calles mojadas, etc.

1.9.8 Eco-conducción

La conducción eficiente es una técnica de conducción orientada a la economía, es decir, mediante el conocimiento del comportamiento y rendimiento del motor del vehículo y la aplicación de la técnica de manejo adecuada, se produce un resultado favorable en la reducción de

- Realizar un alineamiento del vehículo al menos 1 vez al año o cada vez que el vehículo realice alguna reparación en su dirección.
- La presión de las llantas se debe mantener de acuerdo con la tabla de presiones adecuadas de acuerdo a la carga que transporte, como por ejemplo en automóviles es aproximadamente 33 PSI.
- Se recomienda someter el vehículo a un chequeo periódico por un mecánico de confianza, con el fin de prevenir posibles fallas.

C. Comportamiento al volante.

- Un factor determinante para lograr una conducción eficiente y amigable con el ambiente, es la forma en que el conductor utiliza el vehículo en carretera, por lo que se le sugiere seguir las siguientes recomendaciones:
- Mantener una velocidad constante o al menos pisando el acelerador a las ¾ partes de su recorrido (zona verde de conducción), logrando aprovechar la inercia del vehículo según el tipo de terreno en que se encuentre.
 - Mantener una anticipación una previsión de las situaciones que lo rodean en el camino, mirando hacia adelante hasta donde pueda prever el tráfico en las zonas cercanas y pueda evaluar la situación, esto con el fin de prevenir frenazos y aceleraciones innecesarias.
 - Siempre que sea posible, conducir en marchas altas ya que permiten un mayor rodaje por inercia.
 - En caso de realizar paradas prolongadas considere evitar realizar aceleraciones, y apagar el vehículo.

1.10 Preparación y desarrollo de un viaje

1.10.1 Estado del vehículo

Antes de iniciar un viaje, sobre todo si es un viaje largo o después de que el vehículo permanezca más de una semana sin utilizar, debemos realizar una inspección visual rápida, para detectar que no haya manchas en el piso debajo del vehículo que puedan sugerir la pérdida de algún líquido que pudiera ocasionar el riesgo de un siniestro vial o que el carro se quede varado; el estado de las llantas y que el panel de control del vehículo no muestra ninguna luz de advertencia encendida.

1.10.2 Estado de la persona que va a conducir

La parte más importante es reconocer el estado en que nos encontramos al momento de asumir la conducción de un vehículo. Lo que significa que debemos estar en pleno control de todas nuestras capacidades físicas, emocionales y psicológicas; que no tenemos ninguna condición médica, psicológica o por la influencia de alguna sustancia que se haya ingerido y que pudiera disminuir nuestras capacidades perceptivas y reactivas para asumir la enorme responsabilidad de conducir un vehículo. Recordemos que en carretera, cualquier error se puede pagar con graves lesiones e incluso la muerte de las personas que se vean involucradas.

1.10.3 Planificación de la ruta (trayecto, días, horas)

Cuando pensamos en realizar un viaje largo, es muy importante tratar de conocer la ruta que vamos a utilizar (más si es por primera vez); ver si es de montaña o en zona costera; si es muy recta o muy sinuosa; si hay tramos con ciertos riesgos o si el clima sugiere mucho calor o más bien muchas lluvias; incluso, si es una carretera con mucha presencia de camiones de carga o vamos a un destino que nos obliga a ir por vías secundarias e incluso en caminos de lastre o tierra.

Cuando estamos en nuestros primeros años de conducción, no es recomendable realizar viajes largos en horas de la noche, máxima si no conocemos bien las rutas, o viajar sin acompañante por rutas difíciles, como las de montaña con grandes pendientes, fuertes descensos y muchas curvas.

Cuando estamos iniciando, es normal que nos sintamos inseguros en carreteras abiertas y la presencia de camiones pesados, entre los cuales, algunos pueden viajar muy lento y tener la necesidad de adelantarse a camiones muy ligeros o que viajan en caravana (varios camiones juntos). Otros camiones más bien viajan muy rápido y son los que más bien nos adelantan. Tener presente todo lo anterior nos puede ayudar, no solo a llegar sanos y salvos a nuestro destino, sino a prepararnos mentalmente de lo que podremos esperar en carretera y hacer todos los ajustes necesarios para tener un viaje inteligente, seguro y tranquilo.

En cuanto a los viajes del día a día dentro de las ciudades, como el ir y regresar del trabajo o el estudio, tiene otras exigencias y también es recomendable la planificación. Pensar bien las horas en que salimos o regresamos del trabajo, nos puede ahorrar mucho tiempo y dinero en combustible evitando quedar atrapados en las presas de las horas pico; identificar rutas alternas o secundarias, también nos puede ayudar a optimizar el tiempo y gasto en combustible, o tener la opción en caso que la ruta principal tenga algún contratamiento; incluso, esta planificación nos puede sugerir que muchas veces es mejor, más rápido y más económico, usar el transporte público y dejar el carro en casa.

1.10.4 Tipos de pasajeros y su seguridad,

Muchas veces como conductores estaremos acompañados por pasajeros o acompañantes. Su seguridad dentro del vehículo es responsabilidad de la persona que conduce. Como pasajeros podemos tener a menores de edad, personas adultas mayores, o en cualquier otra edad y condición.

Hay principios básicos que siempre se deben tener presentes: todo pasajero, sea que viaje al frente o en los asientos de atrás, debe llevar abrochado el cinturón de seguridad; en el caso de menores de edad, deberán estar ubicados en el dispositivo de retención infantil según su peso, altura y edad (todo menor de doce años deberá viajar, siempre, en los asientos de atrás). El comportamiento correcto y tranquilo de toda persona dentro del vehículo es parte fundamental de la seguridad vial. El incumplimiento de cualquiera de estas normas se sanciona con costosas multas y puntos en la licencia.

1.10.4.1 Mascotas y su correcta ubicación dentro del vehículo,

Hoy día es común que mascotas formen parte de los núcleos familiares y que viajen en los vehículos. Una mascota, sea perro, gato u otro animal doméstico, se considera como un pasajero, por tanto le aplican las mismas normas de seguridad.

- Bajo ninguna circunstancia la mascota debe estar en los regazos de la persona que conduce ya que puede obstruir el control del vehículo y provocar errores que generen un accidente de tránsito;

- Si conducimos solos con la mascota, en caso de gatos, deben viajar siempre en una jaula adecuada y sujeta de los asientos traseros del vehículo, lo mismo aplica para perros pequeños; si son de razas más grandes, se recomienda que lleven sujetadores especiales que funcionan como cinturones de seguridad en los asientos traseros. Una mascota suelta dentro del vehículo puede convertirse en un importante factor de riesgo para la conducción. En caso de frenadas bruscas o un choque, si la mascota está suelta, puede sufrir lesiones y causar lesiones en los demás ocupantes del vehículo.

- 1.10.5 Distribución de equipaje y los objetos dentro de vehículo,
Todos los vehículos tienen espacios especiales para ubicar el equipaje, en algunos casos, se adaptan dispositivos en los carros que permiten llevar mayores cargas, como los racks y las canastas en los techos. No se recomienda llevar objetos o equipaje dentro del vehículo (en los espacios para las personas), esto porque en caso de una frenada brusca o un choque vial, se convierten en objetos sueltos que pueden provocar graves lesiones en la persona que conduce o sus pasajeros, incluso lesiones peores que el propio accidente. Hay que evitar llevar objetos pesados, punzocortantes, inflamables o cualquier otro material peligroso que pudiera ocasionar daños a las personas que viajan dentro del vehículo.
- 1.10.6 Documentación de la persona que conduce y del vehículo,
Siempre que vamos a conducir, debemos verificar que portamos la cédula de identidad y la licencia de conducir, ambos documentos al día y en buenas condiciones. Caso contrario, nos exponemos a multas económicas si nos la pide una autoridad de tránsito. Lo mismo sucede con los documentos del vehículo, debiendo verificar que llevamos el marchamo al día, la hoja de la revisión técnica vehicular al día, el permiso de circulación y copia del registro de propiedad del vehículo, todos en buen estado, actualizados y legibles.
- 1.10.7 Actitudes positivas y comportamientos seguros durante la conducción
La experiencia para conducir se adquiere con el tiempo, pero lo que podemos garantizar, desde el primer momento que nos situamos detrás de un volante, es una actitud positiva, de respeto y conciencia sobre la responsabilidad que asumimos cada vez que conducimos un vehículo, para con nosotros mismos, nuestros seres más cercanos y con todas las demás personas con las que compartimos el sistema vial.
Una actitud positiva al conducir nos ayuda a disminuir el estrés en la carretera, prevenir conflictos con otros usuarios, evitar que el enojo determine nuestra manera de conducir y aumenta la tolerancia hacia las miles de situaciones imprevistas que siempre tendremos en carretera. Todo ello nos permite minimizar la exposición al riesgo de sufrir un siniestro vial, no solo para evitar daños materiales, sino, sobre todo, evitar lesiones y hasta la muerte de nosotros, de las personas que nos acompañan, o de cualquier usuario con el que compartimos la vía.
- 1.10.8 Pausas activas para descansar en trayectos largos.
Conducir puede significar una actividad muy sedentaria, en especial si emprendemos viajes largos, de más de dos horas de duración. Mantener una misma posición no solo es perjudicial para la salud, sino que también, con el paso de las horas, puede empezar a disminuir nuestras habilidades para la conducción segura, dado que una misma posición y postura se puede reflejar en dolores musculares, pérdida de sensibilidad en las extremidades y/o somnolencia, que pueden llegar a inducirnos a cometer errores en la conducción con consecuencias fatales.
Por ello se recomienda que en viajes largos hagamos pausas activas por lo menos cada dos horas; que detengamos el vehículo en un espacio seguro (fuera del carril de circulación), que nos bañemos, estiremos, mejoremos la respiración, caminemos un poco, nos hidratemos, e incluso, disfrutemos del paisaje. Con cinco minutos es suficiente, aunque si podemos dedicarle más, sería mejor y más seguro para continuar el viaje, procurando una conducción segura, inteligente y responsable.

Capítulo 2. Señalamiento vial

2.1. Normas generales de las señales de tránsito

Las señales de tránsito son las normas que ordenan el espacio vial y establecen las reglas para el uso correcto y seguro de la vía y la convivencia, garantizando el desplazamiento seguro de los y las usuarias motorizadas y no motorizadas. Respetar las normas de tránsito no es solo una obligación legal establecida en las leyes de tránsito, sino una responsabilidad personal que como conductores asumimos para asegurar nuestra seguridad y de todas las demás personas dentro del sistema vial.

2.1.1. Las señales como sistemas de comunicación en las vías de tránsito

Las señales de tránsito son un sistema de comunicación a través de los cuales se transmite un mensaje hacia las personas que conducen y demás usuarios del sistema vial. Estos mensajes nos ayudan a reconocer las medidas de conducción segura en cualquier carretera; las prioridades de paso, la distribución del espacio y los riesgos que pudiera tener un tramo de carretera; además, nos pueden brindar información sobre muchos componentes del entorno y elementos de interés.

2.1.2. Las señales de tránsito

En cualquier sistema vial siempre encontraremos cuatro tipos de señales de tránsito: las verticales, las horizontales, las luminosas y aquellas dirigidas por oficiales de tránsito u otra autoridad en carretera.

El orden establece que será la autoridad policial la que tenga la prioridad en las reglas y señalización del tránsito, por encima de las otras categorías, o sea, que ante la presencia de un policía de tránsito, serán sus indicaciones las que tengan el mayor peso aunque haya semáforos u otras señales verticales o horizontales.

La segunda prioridad la tienen las señales luminosas o semáforos, tanto vehiculares como peatonales o del tren; en tercer lugar, tienen mayor peso las señales verticales dispuestas sobre los márgenes de la carretera; por último, deberemos estar pendientes de la señalización horizontal y marcas sobre la vía que siempre estará dispuesta sobre la calzada.

En algunas carreteras, sobre todo en zonas rurales comúnmente en lastre o tierra, es posible que no se tenga ningún tipo de señalización, por tanto debemos seguir las normas y reglas de circulación comunes que se han señalado en el Capítulo 1.

IMPORTANTE: en caso de haber señales temporales en carretera por obras, siniestros viales, actividades, riesgos en carretera o cualquier otra razón, estas tendrán prioridad frente a todas las demás, con excepción de las autoridades de tránsito, que siempre serán la máxima autoridad.

2.2. Señales verticales (valorar desarrollo app-COSEVI)

Las señales verticales se ubican sobre el margen de la carretera, y consisten en un poste metálico con una placa en su parte superior que puede tener la forma de un triángulo, un rectángulo o un hexágono y puede ser de color rojo, amarillo, blanco o azul.

Las placas metálicas están hechas con un material retroreflectivo que ayudan a que sean mucho más visibles durante la noche.

2.2.1. Señales de Reglamentación

Son aquellas que indican al conductor sobre la prioridad de paso, la existencia de ciertas limitaciones, prohibiciones y restricciones en el uso de la vía, según las leyes y reglamentos en materia de tránsito. Pueden ser en un fondo de color rojo, con flechas y letras en color negro; otras pueden tener elementos en color rojo sobre un fondo blanco, o ser de fondo blanco con símbolos y letras en color negro.

Aunque todas las señales en carretera son importantes, las de este grupo son las más importantes, ya que son las que definen como se debe comportar cada conductor en carretera. Por ejemplo, si debemos hacer un Alto o un Ceda; a qué velocidad máxima conducir, en donde podemos girar o no, etc.

LAS SUBCATEGORÍAS QUE SE ILUSTRAN CON IMÁGENES

- 2.2.1.1. Señales de Prioridad
- 2.2.1.2. Señales de Prohibición de Entrada
- 2.2.1.3. Señales de Restricción de Paso
- 2.2.1.4. Otras señales de Prohibición o Restricción de Paso
- 2.2.1.5. Señales de Obligación
- 2.2.1.6. Señales de Fin de Prohibición o Restricción

2.2.2. Señales de Prevención

Estas señales se emplean con el objeto de prevenir al conductor de condiciones peligrosas, existentes o potenciales; en la carretera o adyacentes a ella y la naturaleza de las mismas. Las señales de prevención exigen precaución de parte del conductor ya sea para disminuir la velocidad o para que efectúe otras maniobras que redundan en su beneficio y en el de otros conductores y peatones, haciendo de la práctica de conducir una actividad mucho más segura. Siempre son de fondo amarillo con letras y símbolos en color negro.

- Señales de prevención de obras

2.2.3. Señales de Información

Son las que guían o informan a la persona que conduce sobre nombres y ubicación de poblaciones, rutas, destinos, direcciones, kilómetros, distancias, servicios, puntos de interés, y cualquier otra información geográfica, recreacional y cultural pertinente para facilitar las tareas de navegación y orientación de los usuarios. Algunas son de fondo azul con letras y símbolos blancos, otros con el fondo de color negro y símbolos y letras en color negro; o fondo blanco con letras y símbolos en color negro. Algunas más específicas, como las de información General, pueden ser de fondo café con letras y símbolos en color blanco.

- Señales de Carriles
- Señales de Servicio y Turismo
- Señales de Orientación
- Señales de Destino y Distancia
- Señales de Identificación de Carreteras

- Demarcación de transiciones en el ancho del carril
- Demarcación de aproximación a obstrucciones
- Demarcación de aproximación a pasos a nivel
- Demarcación de líneas de estacionamiento
- Demarcación de uso de carril
- Demarcación de carriles exclusivos para buses
- Demarcación de bahías de buses
- Demarcación de carriles de reversibles
- Flechas

b) Marcas transversales:

- Demarcación de líneas de "parada"
- Demarcación de pasos peatonales
- Demarcaciones de ceda el paso
- Líneas antibloqueo
- Símbolos y letreros (Alto)

c) Marcas de bordillos

d) Marcas de objetos:

- Dentro de la vía
- Adyacentes a la vía

2.3.5 Reductores de velocidad y delimitadores físicos

Los reductores de velocidad son aquellos dispositivos en carretera que obligan a la persona que conduce a detenerse o disminuir la velocidad para pasar. Normalmente se ubican en zonas donde hay mucha presencia de usuarios no motorizados y, que de otra manera, los vehículos circularían a velocidades que aumentarían el riesgo de ocasionar atropellos con lesiones graves o incluso la muerte entre peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables.

El reductor más común es el construido en concreto o asfalto a lo ancho de una vía, en la forma de medias esferas metálicas o en concreto que se ubican a lo ancho de la vía y obligan a los vehículos a disminuir la velocidad, normalmente en color amarillo aunque pueden ser blancos o plateados.

Otros reductores son los pasos peatonales elevados, que son una especie de plataforma en concreto del ancho de un paso peatonal a la misma altura que las aceras a cada lado de la vía, uniéndolas y garantizando la prioridad de paso para peatones y ciclistas (que solo deben cruzar caminando), obligando al vehículo a detenerse.

En algunas carreteras del país podemos toparnos con lo que se conoce como **bordos transversales de oleo**, que es un conjunto de delgadas líneas de pintura gruesa (termoplástica) que se disponen a lo ancho de una vía y lo largo de varios metros, lo que genera una sensación de vibración al pasar con el vehículo (lo cual no genera ningún daño o efecto adverso en el vehículo), esta vibración es lo que funciona como advertencia a la persona que conduce sobre la aproximación de alguna situación de riesgo potencial, como puede ser un puente, un estrechamiento de carriles, una zona de trabajo o incluso una zona con presencia de peatones u otros usuarios vulnerables. En todos los casos el mensaje es que debemos disminuir la velocidad y aumentar nuestra atención sobre la vía y su entorno.

- Señales de Localización y parques nacionales
- Señales de Recomendación
- Señales de Información General

2.3 Demarcación horizontal

La demarcación está constituida por las líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre la calzada, bordes y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodamiento con el fin de regular o canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.

La demarcación desempeña funciones definidas e importantes en un adecuado esquema de regulación del tránsito. En algunos casos, son usadas para complementar las órdenes o advertencias de otros dispositivos, tales como las señales verticales y semáforos, en otros, transmiten instrucciones que no pueden ser presentadas mediante el uso de ningún otro dispositivo, siendo un modo muy efectivo de hacerlas entendibles.

2.3.1 Demarcación con pintura blanca

Separación de carriles de flujo del tránsito en el mismo sentido. También se utiliza en bordes de calzada, demarcaciones longitudinales, demarcaciones transversales, demarcaciones elevadas, flechas direccionales, letras, espacios de estacionamiento permitido, carriles exclusivos, entre otros.

2.3.2 Demarcación con pintura amarilla

Suelen ser de mayor relevancia y por ello se emplean para señalar áreas que requieren ser resaltadas por las condiciones especiales de las vías y los riesgos de no ser resaltadas, tales como carriles de tránsito en sentidos opuestos, objetos fijos adyacentes a la misma, líneas en cuadro de no bloqueo de intersección, demarcación elevada y borde de calzada de zonas donde está prohibido estacionar.

2.3.3 Demarcación otros colores

Azul: Complementación de señales informativas, tales como zonas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, separación de carriles para cobro de peaje electrónico y otros.
Verde: Se utiliza para señalar espacios de la vía que son compartidos con ciclistas, normalmente en la forma de un triángulo verde con una bicicleta blanca en el centro.

2.3.4 Clasificación de las marcas viales

a) Marcas longitudinales

- Líneas centrales
- Líneas de borde de la calzada
- Líneas de carril
- Líneas de separación de rampas de entrada o de salida
- Demarcación de zonas de adelantamiento prohibido
- Demarcación de espaldón pavimentado
- Demarcación de canalización

IMPORTANTE: recordemos que cuando las agujas del tren comienzan a bajar, este está a 300m de distancia del cruce, por su peso y velocidad el tren necesita mínimo 50m para detenerse por completo, por eso, si la luz del semáforo ya está fija, jamás debemos intentar cruzar la línea del tren y debemos esperar a que este pase. Cruzar la línea del tren con la advertencia de su proximidad significa correr un enorme riesgo de ser colisionados con graves consecuencias que pueden incluso provocar la muerte de los ocupantes del vehículo. El tren siempre tiene la prioridad de paso.

2.4.4. Otras señales luminosas

En carretera se pueden dar ciertas condiciones especiales, como la presencia de obras temporales, peligros u otras situaciones de riesgo más adelante en la carretera. Es común que en tales circunstancias se dispongan de dispositivos luminosos de advertencia y prevención que ayudan a la persona conductora a identificar el riesgo y realizar las maniobras adecuadas y más seguras.

Entre estas señales luminosas podemos tener dispositivos móviles con luces rojas o amarillas que advierten la presencia de un peligro en la vía por obras u otras circunstancias. También son comunes paneles luminosos informativos en la forma de una pantalla grande dispuesta sobre la vía que cuenta con una serie de luces de color ámbar. Con estos bombillos se forman patrones luminosos en forma de flechas que indican la dirección en la cual debemos desviarnos.

En algunas carreteras hay paneles informativos a modo de pantallas grandes que están suspendidas en postes horizontales por encima de la vía. Es común que estas pantallas se utilicen para transmitir mensajes cortos de importancia para las personas que conducen, como la advertencia de peligro más adelante, cierres de carretera, congestión vial o condiciones climáticas que se deben tener en cuenta para una conducción segura. Es importante señalar que estas pantallas no son con fines comerciales sino informativos, los mensajes cortos ayudan a informar al conductor sin distraerlo de su función de conducir.

2.5 Señales sonoras o acústicas

2.5.1 Función de las señales sonoras o acústicas

En ciertas circunstancias es común que en carretera nos encontremos con señales sonoras que advierten sobre situaciones de riesgo, tanto a las personas que conducen, como a los demás usuarios del sistema vial.

Ya hemos mencionado las señales sonoras de los vehículos de emergencia y de los semáforos peatonales. También está la advertencia de aproximación del tren. En las señales horizontales mencionamos la vibración que generan las líneas logarítmicas en una carretera, pero además de la vibración, generan un leve ruido que también funciona como advertencia a la persona que conduce.

2.6 Límites de velocidad

Haremos énfasis en la señalización de la velocidad en las vías, por ser la velocidad el factor de mayor riesgo en la ocurrencia de siniestros viales y que más heridas graves y muertes ocasionan por su exceso. Recordemos que el atropello a una persona (camionando o en bicicleta) a

2.4 Señalamiento luminoso

2.4.1 Semáforo vehicular

Pueden ser de tres, dos o un foco, casi siempre en una disposición vertical de las luces. En el caso del semáforo de tres luces, la primera de abajo hacia arriba es de color verde que indica la prioridad de paso que tienen los vehículos y que pueden continuar; le sigue el color amarillo o ámbar que siempre se enciende después de apagada la luz verde y antes de ponerse la luz roja y advierte a la persona que conduce sobre la necesidad de ir disminuyendo la velocidad para detenerse ante la luz roja; por último, el color rojo, cuyo significado es que debemos parar y que la prioridad de paso es para otros vehículos o usuarios no motorizados (algunos semáforos están dispuestos de forma horizontal y el patrón de luz empieza desde la derecha con la luz verde, hacia la izquierda con la luz amarilla y por último la roja).

En los semáforos de última generación, cada color se acompaña de un contador de tiempo hacia atrás que va señalando los segundos que restan para el cambio de una luz a otra. El patrón de cambio de luces empieza con la luz verde, pasando a amarillo o ámbar y finalmente a rojo. Del rojo se pasa directamente al color verde, para señalar la autorización de continuar con el viaje.

IMPORTANTE: en muchos de los semáforos la luz verde y amarilla empiezan a parpadear algunos segundos antes del cambio definitivo al color siguiente. En el caso de la luz roja, esta cambia al color verde sin parpadear previo.

En algunos casos, podemos tener semáforos con dos focos, normalmente rojo y amarillo o ámbar. Su función es la de advertirnos la necesidad de disminuir la velocidad o incluso detenernos ante la presencia de obstáculos u otras condiciones de riesgo en la vía. Un semáforo de una o dos luces parpadeando significan prevención, si son luces fijas, nos comunican la obligación de detenernos.

2.4.2 Semáforo peatonal

Los semáforos peatonales siempre son de dos luces en posición vertical: abajo la verde, que indica el derecho de paso al peatón y arriba la roja, que comunica la obligación de detenerse y esperar. Es normal que algunos semáforos peatonales tengan en su luz el perfil de la figura de una persona caminando. Además, todos los semáforos peatonales deben tener una señal sonora que se activa cuando está la luz verde, lo que ayuda a aquellas personas con problemas de la vista o no videntes poder reconocer cuando tienen prioridad de paso.

IMPORTANTE: como conductores debemos recordar que aunque un semáforo peatonal ya esté en rojo, pero aun hay peatones cruzando la vía, es nuestra obligación darles la prioridad de paso y esperar que hayan llegado de manera segura al otro lado de la calle, en especial si la persona que camina es un menor de edad, una mujer embarazada, una persona adulta mayor o una persona con alguna dificultad física.

2.4.3 Semáforo ferroviario y agujas

En distintos puntos del país es común que la línea del tren se cruce con la carretera. Esta intersección está marcada por diferentes señales tanto verticales como horizontales, con agujas y también con semáforos. El semáforo que advierte la presencia de la línea del tren es de una sola luz roja que se mantiene encendida como advertencia; cuando no hay proximidad del tren permanece parpadeando; cuando se aproxima el tren, la luz roja queda fija, lo que significa que debemos detenernos antes de la línea de parada marcada en blanco sobre la vía.

tan solo 30km/h le puede ocasionar severas lesiones; a 40km/h o más, posiblemente ese peatón pierda la vida.

Por ello siempre debemos estar muy atentos a la velocidad indicada por las distintas señales de tránsito, no solo porque nos exponemos a sanciones económicas por multas de la policía de tránsito si excedemos la velocidad permitida, sino porque la velocidad indicada en la vía es la que nos garantiza poder circular de forma segura y poder reaccionar a tiempo en caso de una emergencia o situación de riesgo.

Por ejemplo, si en la aproximación de una curva hay una señal de tránsito que nos indica que la velocidad máxima es de 60km/h, significa que si ingresamos a esa curva a una velocidad mayor, digamos 80km/h, es muy probable que no podamos tomar la curva de manera segura, lo que significará que debemos hacer maniobras de emergencia como frenar de forma abrupta en la curva, hacer giros bruscos con el volante e incluso invadir el carril contrario porque la velocidad y la curva no nos permite mantenernos dentro de nuestro carril. Cualquiera de estas maniobras puede ocasionar graves choques viales.

La velocidad de circulación siempre estará señalizada por señales verticales y horizontales. En algunos casos, como por ejemplo la proximidad de un centro educativo, la velocidad máxima es de 25km/h en cualquier día de la semana y a cualquier hora, por el riesgo que implica la presencia de menores de edad, que son de los usuarios más vulnerables.

2.6.1 Velocidades máximas

En Costa Rica, la velocidad máxima permitida en algunas carreteras interurbanas o autopistas es de 90km/h. En espacios urbanos, la velocidad máxima es de 60km/h y en zonas de ciudad la velocidad nunca debe exceder los 40km/h, por el riesgo que puede representar ante la presencia de muchos peatones y ciclistas. Por supuesto, cada carretera y sus tramos tienen debidamente señalizada la velocidad máxima permitida para la circulación segura y responsable.

Si estamos en una carretera que no tiene señalizada la velocidad de circulación, la Ley de Tránsito establece que la velocidad máxima será de 60km/h, siempre y cuando no haya peatones, ciclistas u otros usuarios vulnerables sobre la vía, en tal caso, la velocidad debe mantenerse por debajo de los 30km/h.

IMPORTANTE: Debemos tener muy presente que la Ley de Tránsito vigente establece cuatro categorías de sanciones por viajar a exceso de velocidad; de estas cuatro, tres contemplan multas económicas que dependerán del exceso de velocidad que registró la Policía de Tránsito. Por ejemplo, en un tramo de carretera señalizada como de 40km/h, si viajamos a 61km/h (a más de 20km/h de lo permitido), la multa es de más de 55000 colones (categoría D); si fuimos detectados a una velocidad de 71km/h (30km/h más de lo permitido), la multa será de 110000 colones (categoría C); pero si la velocidad registrada fue de 81km/h (40km/h más de lo permitido), la multa será de 220000 colones (categoría B). La Ley de Tránsito establece que cada año el monto de las multas se actualizan, así, cada año que pase estos montos serán superiores al momento en que se escribió este manual (año 2020).

La cuarta categoría de multa (categoría A) es para los vehículos que viajan a más de 50 km/h por encima de la velocidad permitida o a más de 120 km/h en autopista. Además de una sanción de 328000 colones, la infracción también se puede considerar como un delito y la persona sería arrestada y pasada a los Tribunales de Justicia, que podrían condenar a la persona que conduce incluso a años de cárcel dependiendo de la que velocidad fue detectada. Además, el vehículo será decomisado por las autoridades de tránsito.

También se multa con 110000 colones (categoría C) al conductor que circule a una velocidad superior a 25 km/h por las vías públicas localizadas alrededor de planteles educativos

con estudiantes presentes, centros de salud, centros de atención a personas adultas mayores o lugares donde se lleven a cabo actividades o concentraciones masivas, siempre que estas se encuentren debidamente identificadas para informar al público en general.

Debemos tener presente que está prohibido adelantarse a cualquier vehículo que viaje a la velocidad máxima establecida para el tramo en el que se está manejando.

2.6.2 Velocidades mínimas

En términos generales, únicamente en autopistas hay señalización que determina la velocidad mínima de circulación, que sería de 40km/h, lo cual podría sancionarse con una multa de 110000 colones (categoría C). Sin embargo, la Ley de Tránsito establece algunas reglas que sancionan ciertos comportamientos en condiciones específicas:

Por ejemplo, se prohíbe transitar a una velocidad tan baja que entorpezca la libre circulación del tránsito, excepto en el caso de los vehículos funerarios, los vehículos que participan en los desfiles autorizados o en los casos en que lo exijan las condiciones de las vías, el tránsito o la visibilidad. Además, un vehículo que circule a baja velocidad debe ceder el paso a los vehículos más rápidos.

Cuando varios vehículos de tránsito lento circulan uno detrás del otro, deben mantener suficiente espacio entre ellos. En ningún caso, esa distancia puede ser menor de cincuenta metros (50 m), para permitir a otros vehículos, que circulen a mayor velocidad, realizar la maniobra de rebalse con seguridad y sin contratiempos.

En vías públicas de dos carriles para ambos sentidos, en las cuales rebasar resulte inseguro debido al tránsito en la dirección opuesta o por otras condiciones, un vehículo lento, de carga o de pasajeros detrás del cual se forme una cola de tres o más vehículos debe salirse del camino en los lugares designados como apartaderos mediante el señalamiento vertical, para permitir el paso, sin contratiempos, a los vehículos que se encuentren en la fila.

IMPORTANTE: A la persona que conduce y cause congestión vial al reducir la velocidad para observar un accidente o cualquier otro evento se le multará con 240000 colones (categoría E).

2.7 Sistemas de vigilancia automatizada en carretera

En muchos países del mundo, sobre todo aquellos que tienen los mejores indicadores en seguridad vial, funcionan este tipo de sistemas automatizados de vigilancia en carreteras, por lo que es importante reconocer su existencia, tomando en cuenta que para Costa Rica se espera contar con sistemas similares al corto plazo.

Un sistema de vigilancia automatizada en carretera, consiste en un sistema de cámaras que se ubican en puntos estratégicos de una carretera y que permiten identificar, caracterizar y registrar diferentes situaciones y condiciones del uso de la vía y sus usuarios. Un sistema de este tipo tiene básicamente dos funciones:

La primera, de orden funcional y administrativo, ya que permite a las instituciones encargadas del sistema vial (MOPT, COSEVI, CONAVI, Municipalidades, LANAMME, etc.) contar con un sistema que brindará una gran cantidad de información sobre el uso y características del sistema vial, que pueden ayudar a planificar y mejorar las condiciones de movilidad y circulación de los usuarios tanto motorizados como no motorizados. Por ejemplo, permite el conteo de vehículos y personas que circulan por un tramo determinado, identificando horas de mayor congestión vial, que ayudaría a tomar decisiones para mejorar la situación para un mejor y más seguro flujo vehicular. Además, un Sistema automatizado ayudaría a identificar todas las situaciones de riesgo que pudieran estar ocasionando siniestros viales con daños materiales y

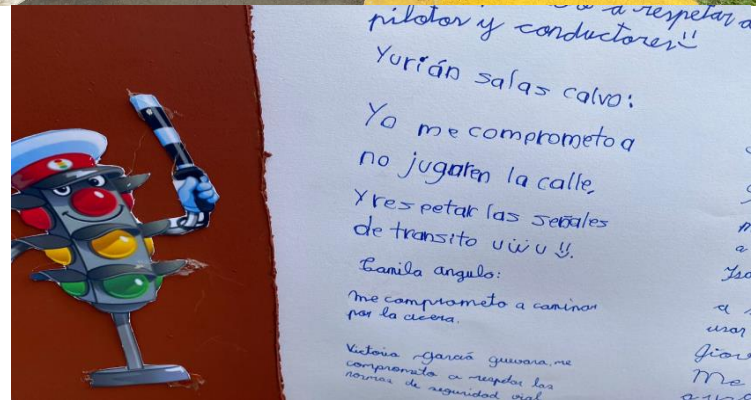
victimias, permitiendo tomar acciones que ayuden a eliminar las condiciones de riesgo y así prevenir que sucedan más choques, atropellos u otros siniestros viales, garantizando una movilidad segura para todos los tipos de usuarios.

La segunda función es la de vigilancia y control. Un Sistema automatizado moderno permite identificar todas las infracciones a la Ley de Tránsito que cometa cualquier usuario del sistema vial durante las 24 horas del día, todos los días del año, en cualquier condición climática y sin la necesidad de tener Policías de Tránsito en carretera. Desde el exceso de velocidad, hasta el irrespeto a la luz roja del semáforo, a un Alto, los giros en "U", adelantamientos indebidos, obstaculizar una intersección, invadir un paso peatonal, etc.

Aunque el sistema permitiría realizar de manera automática la multa al vehículo que genere la infracción, su principal función será la de disuadir y evitar que una persona cometa infracciones que pudieran poner en peligro su vida o la de los demás usuarios del sistema vial, sabiéndose grabado y aunque no haya policías de tránsito, su imprudencia quedará registrada y será sancionada.

Reapertura del Centro de Formación en Educación Vial Karen Olsen





Del portal del MOPT



Del portal del MOPT