

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

## **Análisis de las metas de los resultados de los objetivos sectoriales**

1. Análisis de la evolución en los últimos 4 años de las metas sectoriales con énfasis en el 2015.

La tasa de mortalidad por 100 mil habitantes tanto total como en el sitio, según se muestra en el Cuadro N°1, presenta una evolución en el tiempo marcando tres momentos diferentes que caracterizan una problemática aún incontrolable de manera sostenida, a pesar de las diferentes intervenciones en seguridad vial.

El primer momento inicia desde el año 2005 al año 2007 con una tendencia de crecimiento. Posteriormente entre los años 2008 al 2011, la tendencia cambia y la tasa decrece de 17,05 a 12,94. Finalmente en el tercer momento entre el año 2012 y 2014 no se define un comportamiento ya que crece y decrece aleatoriamente.

**Cuadro 1  
Costa Rica: Tasas de mortalidad con muertes totales y en sitio por  
accidentes de tránsito  
Periodo 2003 - 2015**

Año	Muertes totales	Muertes Sitio	Población cerrada	Tasa de mortalidad muertes totales	Tasa de mortalidad muertes sitio
2003	625	363	4.086.405	15,29	8,88
2004	628	321	4.151.823	15,13	7,73
2005	620	278	4.215.248	14,71	6,60
2006	681	329	4.278.656	15,92	7,69
2007	709	340	4.340.390	16,33	7,83
2008	751	355	4.404.090	17,05	8,06
2009	721	315	4.469.337	16,13	7,05
2010	592	298	4.533.894	13,06	6,57
2011	594	289	4.592.149	12,94	6,29
2012	675	330	4.652.454	14,51	7,09
2013	644	288	4.713.168	13,66	6,11
2014	682	359	4.773.124	14,29	7,52
2015	**819	398	4.832.234	**16,95	8,24

Nota: \*Estimación de muertes totales y tasa realizadas con muertes en sitio con el factor histórico (2,0575). Fuente: COSEVI. Área de Investigación y estadística. Muertes en sitio suministrados por Dirección General de la Policía de Tránsito. Número de muertes totales dado por INEC y a partir de 2006 por Poder Judicial. . Población del CCP & INEC. Costa Rica: Estimaciones y Proyecciones de Población por sexo y edad 1950-2100. San José, Costa Rica: publicaciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Esta información es de proyecciones existentes en las bases de datos del CCP en <http://www.ccp.ucr.ac.cr/>.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Además, se muestra la tasa de mortalidad total estimada para el 2015, la cual podría estar entre los valores más altos de los últimos 7 años, mientras que para la tasa de mortalidad en sitio es la mayor de los últimos 12 años.

No obstante, de la situación en la tasa de mortalidad general, la tasa referida a la mortalidad infantil presenta una situación muy favorable, llegándose incluso a reconocerse por parte de organismos internacionales la posición país, que comparada con los países de América Latina y el Caribe, registra una de las tasas más baja de la región de 5,2%, por detrás de Uruguay, con un 3,7%, y de Chile, con un 5,2%. La tasa más alta la ostenta Bolivia, con un 21,4%.

Así lo constata el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en su informe “Seguridad Vial Infantil: Uso de los Sistemas de Retención” basado en un estudio español. El estudio recoge datos de hasta 17 países iberoamericanos hasta 2013.

De la región centroamericana, Costa Rica es la que presenta una siniestralidad menor. Otros países de su entorno como Nicaragua o Panamá la superan. El primero presenta tasas del 14,1% y el segundo de 6,3%, tal y como se muestra en el cuadro N°2.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

**Cuadro N°2**

Mortalidad Infantil en siniestros de tránsito en Latinoamérica y el Caribe					
Países	No. Muertes de todos los edades	No. de muertes de 5 a 14 años	No. de Muertes en menores de 5 años	Total de muertes en niños (0 a 14 años)	Tasa de mortalidad de niños
ALC	109.561	5.096	3.230	8.326	7,6%
Argentina	6.067	264	129	393	6,5%
Barbados	5	0	0	0	0,0%
Belice	59	2	4	6	10,2%
Bolivia	1.989	226	200	426	21,4%
Brasil	43.985	1.716	691	2.407	5,5%
Chile	2.204	75	39	114	5,2%
Colombia	7.503	414	367	781	10,4%
Costa Rica	753	27	12	39	5,2%
Ecuador	3.498	242	198	440	12,6%
El Salvador	1.589	60	28	88	5,5%
Guatemala	944	63	53	116	12,3%
Guyana	127	9	4	13	10,2%
Haití	1.395	69	95	164	11,8%
Honduras	1.231	78	39	117	9,5%
Jamaica	85	7	6	13	15,3%
México	20.096	983	728	1.711	8,5%
Nicaragua	639	59	31	90	14,1%
Panamá	591	18	19	37	6,3%
Paraguay	1.247	71	47	118	9,5%
Perú	3.973	243	222	465	11,7%
Rep. Dominicana	2.231	130	126	256	11,5%
Surinam	80	4	3	7	8,8%
Uruguay	428	12	4	16	3,7%
Venezuela	7.616	284	171	455	6,0%

**Tabla 1:** Número de muertos por accidentes de tránsito en América Latina y el Caribe según el GBD.  
<http://www.healthdata.org/data-visualization>.

La razón de esta baja siniestralidad está sustentada en una legislación relativamente completa que engloba la necesidad de proteger a los menores en los vehículos, siendo el uso de dispositivos de retención infantil obligatorio para niños menores de 12 años, o que midan menos de 145 cm. Además, por Ley está prohibido el transporte de menores de cinco en motocicleta.

El desarrollo de la legislación está orientada a contraer el comportamiento de riesgo en factores desencadenantes de muerte (velocidad y alcohol) y la disminución de la lesión por impacto (uso de dispositivos de seguridad pasiva).

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Asimismo, el país ha venido implementando procesos de acompañamientos a acciones de seguridad vial enfocadas a contribuir en la formación de una cultura vial, ejemplo de ello, son las campañas nacionales de concientización con énfasis en materia de promoción del uso de los sistemas de retención infantil.

Además, la verificación mediante la Revisión Técnica Vehicular de la seguridad pasiva (cinturones, sillas de bebe, bolsas de aire), sistemas de frenos, luces extras de frenos, sistemas de absorción del impacto.

Por otra parte, el COSEVI ha implementado el Programa de Centros Educativos Seguros “Brigada Vial”, en las escuelas ubicadas en los cantones de alto riesgo. Para reforzar esta acción la institución impulsó para que se incluyera en la Ley N° 9078, la Obligatoriedad de la Educación Vial, en educación preescolar, general básica, media diversificada y técnica profesional o vocacional, en forma integral la temática de la seguridad vial como componente para el desarrollo de una convivencia respetuosa y responsable de las personas en condición de peatones y conductores. Esta estrategia - Brigada Vial ( MOPT-COSEVI-MEP ), contempla también una Guía de trabajo para los docentes y para los estudiantes según el nivel educativo, así como un Módulo de capacitación sobre la aplicación de las guías dirigido a docentes, proceso que también viene aportando a la formación de una cultura vial.

Dicho programa ha sido acompañado por acciones de formación desarrolladas por la Dirección General de Educación Vial, mediante charlas de seguridad vial y visitas guiadas al centro de Instrucción Peatonal ubicado en el Parque Metropolitano la Sabana.

Otras acciones que también aportan valor agregado es la aplicación de acciones de seguridad vial en Centros Educativos. Estas medidas buscan promover hábitos

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

y estilos de vida seguros y saludables en una forma constante, entre ellas se pueden citar; barandas protectoras, señalamientos vertical y horizontal y semaforización vehicular y peatonal.

2. Razones que explican el resultado obtenido (factores de éxito / rezago) en el último año.

El problema de los accidentes de tránsito es multicausal y multifactorial, si bien se han hecho esfuerzos para reducir la tasa de mortalidad total por cien mil habitantes, los resultados en los últimos años no han sido favorables, no es suficiente, dado que la población crece, la flota vehicular aumenta, registrándose tasas crecientes de motorización del 8% al 9% en los últimos 10 años; principalmente vehículos motorizados de dos ruedas de diferente cilindraje, carreteras que perdieron su capacidad de gestión vehicular, los niveles de violencia son cada vez mayores en el país, teniendo su manifestación en el sistema de tránsito, potenciando factores de riesgo en la ocurrencia de accidentes, muertes y lesionados, controles insuficientes (velocidad, alcohol, uso de cinturón de seguridad, entre otros), insuficiente educación y cultura vial en la población en general, traducida en la aplicando hábitos y comportamientos temerarios e inseguros, un alto porcentaje de la flota vehicular (entre un 35% y 40%), que no asiste actualmente a la revisión técnica, lo que interfiere en contar con estudios confiables sobre el estado de la flota en circulación y en el mantenimiento preventivo vehicular y se une a los factores de riesgo que pueden potenciar accidentes, muertes y lesionados en carretera e inversión insuficiente para garantizar carreteras seguras, entre otros factores .

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

3. Mencione las medidas correctivas que ha planteado el sector en caso de rezago en la meta sectorial.

Desde los últimos meses del año 2014 y durante el año 2015, el Consejo de Seguridad Vial en correspondencia con la situación actual de los accidentes de tránsito y en factores de riesgo o potenciadores de muertes y accidentes en tránsito, entró en un Proceso de reelaboración del Plan Estratégico en Seguridad Vial, por lo cual la intervención en los seis cantones de riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito cambió, planteándose intervenir anualmente un cantón de riesgo durante el período de su vigencia (cambio en la estrategia de intervención).

Asimismo, debido al panorama presentado por los datos estadísticos en donde los motociclistas son los usuarios que están siendo mayormente impactados por los accidentes de tránsito, las Autoridades Superiores del MOPT – COSEVI determinaron la necesidad de implementar un Plan Nacional de Seguridad Vial específico para este sector de usuarios, precisamente por la evidencia de la magnitud del fenómeno y su importancia.

Para la elaboración de dicho documento se tomó como base la metodología CAF (Ferrer, A. y Navarro, P. 2013 “Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas”, Editor Banco Latinoamericano de Desarrollo (CAF), que se resume en cuatro fases principales y la etapa de seguimiento:

Fase 1: Lanzamiento del proyecto: consiste en viabilizar la gestión del Plan desde los actores políticos, institucionales y de los usuarios; además de la conformación del equipo de trabajo con los expertos que guiarán el proceso.

Fase 2: Organización del taller: organizar un taller en el coincidan todos los actores vinculados al tema de las motocicletas y con los cuales abordar, primero,

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

la problemática del sector y después, las medidas a esas problemáticas; que a su vez sirva para la difusión y sensibilización entre los actores; analizar los contextos en los cuales se desenvuelve el motociclista; realizar una encuesta de medición sobre ejes temáticos previamente definidos y la recopilación de los datos.

Fase 3: Análisis de la solución: Con la información de la Fase 2, se convoca a un taller en el cual se profundiza en el análisis e interpretación de los datos sobre el motorismo con la participación de los actores vinculados. Después se procede al análisis de las medidas planteadas mediante las encuestas y agrupadas en los ejes temáticos definidos y que será la base del debate; para proseguir con un análisis de la evidencia científica en otras partes del mundo sobre las mejores prácticas en seguridad vial para motociclismo, que en su conjunto se someten a un análisis de viabilidad y efectividad para su priorización.

Fase 4: Elaboración del plan: Se trata de elaborar, publicar y presentar el plan estratégico. Su elaboración debe identificar claramente las acciones a realizar, los responsables y el seguimiento. Debe contar con un espacio de devolución y presentación hacia los actores participantes para su validación y posterior a eso, fijar su presentación pública.

Fase 5: Seguimiento, control y evaluación de las líneas estratégicas y acciones contenidas en el plan. Es importante agregar que esta última fase fue agregada a la metodología por parte de la institución.

Precisamente esta iniciativa fue conocida y aprobada mediante Acuerdo de Junta Directiva N° J.D. -2015-0303 de fecha 15/06/2015, como un desafío para detener la tendencia de crecimiento en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

motociclistas por cada 100.000 habitantes, con línea base al año 2013, mediante la determinación de 14 líneas estratégicas de intervención.

Para el seguimiento del plan se conformó lo que se denomina un Mesa Unitaria de Seguridad Vial, integrada por:

Sector de Motociclistas.

Sector Importador de motos.

Sector Salud.

Sector Infraestructura.

COSEVI.

Sector Seguros.

Policía de Tránsito.

Esta Mesa Unitaria de trabajo programó reuniones bimensuales.

4. Cuando la información de la meta sectorial lo permita desagregar los datos por sexo o regionalmente.

No aplica.

5. Breve análisis de los siguientes indicadores que permitan complementar el análisis de las metas sectoriales:

- ✓ Estrategias y herramientas para mejorar la posición de Costa Rica en el Índice de Competitividad de Infraestructura.

Para el período 2011-2014, con la entrada del nuevo gobierno se estableció una serie de estrategias entre ellas, las dirigidas al Sector de Infraestructura y

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Transportes, dictándose una meta sectorial con desagregación regional, que a la letra dice:

“Mantener el porcentaje de inversión del sector transporte con respecto al Producto Interno Bruto nominal en al menos 2% anual, durante el período 2011-2014 (línea base 2009: 1.95%)”

**Cuadro 3**

INVERSION POR MODO DE TRANSPORTE CON RESPECTO AL PIB NOMINAL										
Cifras en millones de colones										
AÑOS	INVERSION POR MODO DE TRANSPORTE	INV/PIB	INVERSION POR MODO DE TRANSPORTE	INV/PIB	INVERSION POR MODO DE TRANSPORTE	INV/PIB	INVERSION POR MODO DE TRANSPORTE	INV/PIB	INVERSION POR MODO DE TRANSPORTE	INV/PIB
	CARRETERAS		PUERTOS		AEROPUERTOS		FERROCARRIL		SEGURIDAD VIAL	
2009	260.158,80	1,54	27.292,00	0,16	14.080,10	0,08	2.641,80	0,02	23.168,50	0,14
2010	149.578,64	0,78	24.699,40	0,13	22.055,40	0,12	1.431,50	0,01	27.200,80	0,14
2011	132.743,32	0,64	24.970,80	0,12	19.536,17	0,09	3.628,40	0,02	13.376,60	0,06
2012	158.289,86	0,70	32.319,10	0,14	9.464,86	0,04	3.086,00	0,01	21.859,12	0,10
2013	144.260,70	0,58	35.397,87	0,14	23.401,48	0,09	1.782,40	0,01	25.053,80	0,10
2014	211.275,47	0,78	43.225,40	0,16	18.096,28	0,07	2.454,30	0,01	32.336,80	0,12

**Fuente: MIDEPLAN. 2015.**

Según el cuadro 3, se puede apreciar que para el año 2011, decayó la inversión en seguridad vial con respecto al producto interno bruto nominal en 0.06, atribuible a las políticas fiscales aplicadas para ese año, con relación a la inversión dada en el año 2009.

Para el período del año 2012 al 2014, la inversión en Seguridad Vial se vio reducida, dado que precisamente con las reformas a la Ley de Tránsito y Leyes Conexas, se le asignaron al Consejo de Seguridad Vial nuevas funciones como la apertura de oficinas de impugnación de boletas de citación en nivel nacional, así como la supervisión de la revisión técnica vehicular, depósitos de vehículos

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

detenidos, creación de sistema de Estadísticas de Tránsito y de Investigación en materia de seguridad vial, entre otros, que han implicado un aumento importante en materia de gastos de operación y en contratación del recurso humano básico para el desarrollo de esas nuevas competencias.

En correspondencia con lo anterior, la misma reforma a la Ley de Tránsito establece en el Transitorio VII, que se autoriza al COSEVI para que realice los gastos corrientes y las inversiones que considere necesarios con cargo al Fondo de Seguridad Vial, durante un lapso de veinticuatro (24) meses, para agilizar y ejecutar las nuevas disposiciones de esta ley, incluyendo la contratación del recurso humano para la ejecución de esas funciones. De ahí que precisamente el Programa 1- Administración Superior sea el que registra la asignación presupuestaria mayor al contener los gastos de operación e inversión y pago de la planilla de la mayoría de las nuevas competencias establecidas por Ley al COSEVI.

Esa situación descrita posiblemente se mantendrá por varios períodos presupuestarios más, debido a que actualmente los recursos del Fondo de Seguridad Vial, son insuficientes para cubrir esas nuevas competencias y mantener una constante en materia de financiamiento de proyectos de inversión en seguridad vial, acorde con los demandas del sistema de tránsito nacional.

De ahí que se esté realizando un diagnóstico para un replanteamiento en la Ley de Tránsito, que presente una mejora y dicha situación sea atinente, para formular acciones en la prevención de accidentes de tránsito.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

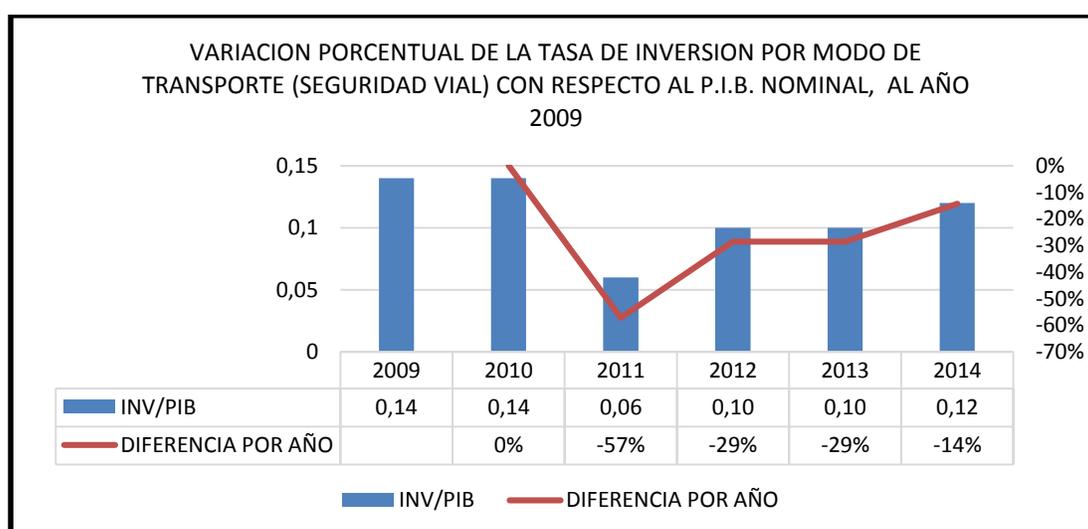
Con base en el Cuadro 3, se diseñó el Cuadro 4 y Gráfico 1, para mayor comprensión sobre el comportamiento de la tasa de inversión con respecto al Producto Interno Nominal y se tiene la siguiente relación:

**Cuadro 4**

VARIACION PORCENTUAL DE LA TASA DE INVERSION POR MODO DE TRANSPORTE (SEGURIDAD VIAL), CON RESPECTO AL P.I.B. NOMINAL, PERIODO 2009-2014			
AÑO	MODO DE TRANSPORTE SEGURIDAD VIAL	INV/PIB	DIFERENCIA POR AÑO
2009	23.168,50	0,14	
2010	27.200,80	0,14	0%
2011	13.376,00	0,06	-57%
2012	21.859,12	0,10	-29%
2013	25.053,80	0,10	-29%
2014	32.336,80	0,12	-14%

Fuente: Gráfico 3, emitido por MIDEPLAN, 2015.

**Gráfico 1**



Fuente: Gráfico 3, emitido por MIDEPLAN, 2015

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

6. Explique el funcionamiento del Consejo de Seguridad Vial.

**HISTORIA Y MARCO JURÍDICO INSTITUCIONAL:**

El Consejo de Seguridad Vial nace de un Proyecto de Ley, Expediente N° 8062, presentado a la Asamblea Legislativa, de conformidad con el acta N° 54 de la sesión extraordinaria celebrada por la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos el día 20 de junio de 1978, en la cual se discutió dicho proyecto.

Como antecedentes se tiene que desde 1969, el Club Rotario empezó a estudiar el problema de la cantidad de accidentes de tránsito, remitiendo a la Asamblea Legislativa un proyecto de ley de tránsito.

Este proyecto finalmente se constituyó en ley en 1973, por medio de la cual se crea el Seguro Obligatorio en Vehículos Automotores y se establecen una serie de disposiciones como las de las multas fijas que era una innovación en nuestro país, las cuales se pagan directamente sin necesidad de tener que ir a juicio. Con este sistema se pretendía que quien recibiera una multa la pagara directamente en las agencias bancarias sin necesidad de llegar a juicio y esperar a que prescribiera el asunto, pero el sistema no operó porque si bien la ley establecía que los bancos del Estado debían efectuar ese cobro, lo cierto es que no se les obligaba a hacerlo, y éstos no tenían interés porque no recibían ninguna comisión por ese servicio. De ahí se varió la ley mediante una serie de reformas que salieron aprobadas en el año 1976, entre las cuales hay una reforma que establece que:

“... las multas que se impongan en virtud de lo dispuesto en la presente ley, serán destinadas a la formación de un fondo que será utilizado para la financiación de un programa de prevención de accidentes de tránsito dentro del cual se incluye, de modo preferente, la adquisición de equipos y materiales para la

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Dirección General de tránsito que serán empleados conforme lo señala este programa”.

Cuando se crea este fondo surge el problema: ¿Quién administra ese fondo? El Poder Ejecutivo, en marzo de 1978, integró una Comisión mediante decreto en la que se establecía lo siguiente: “ Intégrese la Comisión Nacional de Seguridad Vial, organismo adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que tendrá por función el establecimiento de los procedimientos de uso y giro en contra de los fondos acumulados por infracciones de tránsito, etc. “. Dicha comisión la conformaba el Presidente Ejecutivo del Instituto Nacional de Seguro, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Director de la Inspección de Tránsito. Esta comisión integrada por el Poder Ejecutivo no podía administrar esos fondos, que se estaban acumulando por cuanto no le asignaban funciones a la comisión. Dado que no se invertían los fondos, la comisión quedó sin efecto y se continuó buscando la mejor forma de organizar la Seguridad Vial en el país.

Es importante acotar que en el dictamen de mayoría de la sesión extraordinaria supra citada, se recogen las siguientes consideraciones de interés referentes al proyecto de creación del Consejo de Seguridad Vial.

“ Se orientaba inicialmente el proyecto de ley a la creación de una Dirección de Seguridad Vial, la cual tendría como objetivos básicos el centralizar en un órgano todo lo relativo a la Seguridad Vial con criterio técnico – especializado.

De esta manera, podría desarrollar una vigorosa campaña de prevención de accidentes y de divulgación educativa, al contar con elementos capacitados y bien remunerados y con recursos estables y suficientes.

Se da al Consejo de Seguridad Vial independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia, a efecto de que pueda

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

desempeñarse más adecuadamente en la fijación de las políticas propias de su materia.

Finalmente mediante la Ley de Administración Vial N° 6324, publicada en el Alcance N° 4 de la Gaceta N° 97 del 25 de mayo de 1979, se crea el Consejo de Seguridad Vial. Su creación respondió a la necesidad de dar un tratamiento especializado, técnico, interdisciplinario y centralizado a un problema de salud pública, que para esa época ya manifestaba índices importantes de mortalidad en las vías.

#### **MARCO JURÍDICO INSTITUCIONAL.**

El espacio legal en donde el Consejo de Seguridad Vial sustenta su accionar es el siguiente:

- Ley N°6324, “Ley de Administración Vial”, publicada en el Alcance N° 4 de La Gaceta N°97 del 25 de mayo de 1979 y sus reformas.
- Decreto Ejecutivo N°9078; Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial y sus reformas a Leyes conexas.
- Decreto Ejecutivo N°30968-MOPT del 07 de febrero del 2003, Gaceta N° 27, fijación de tarifas para cursos teóricos, pruebas prácticas y expedición de licencias.

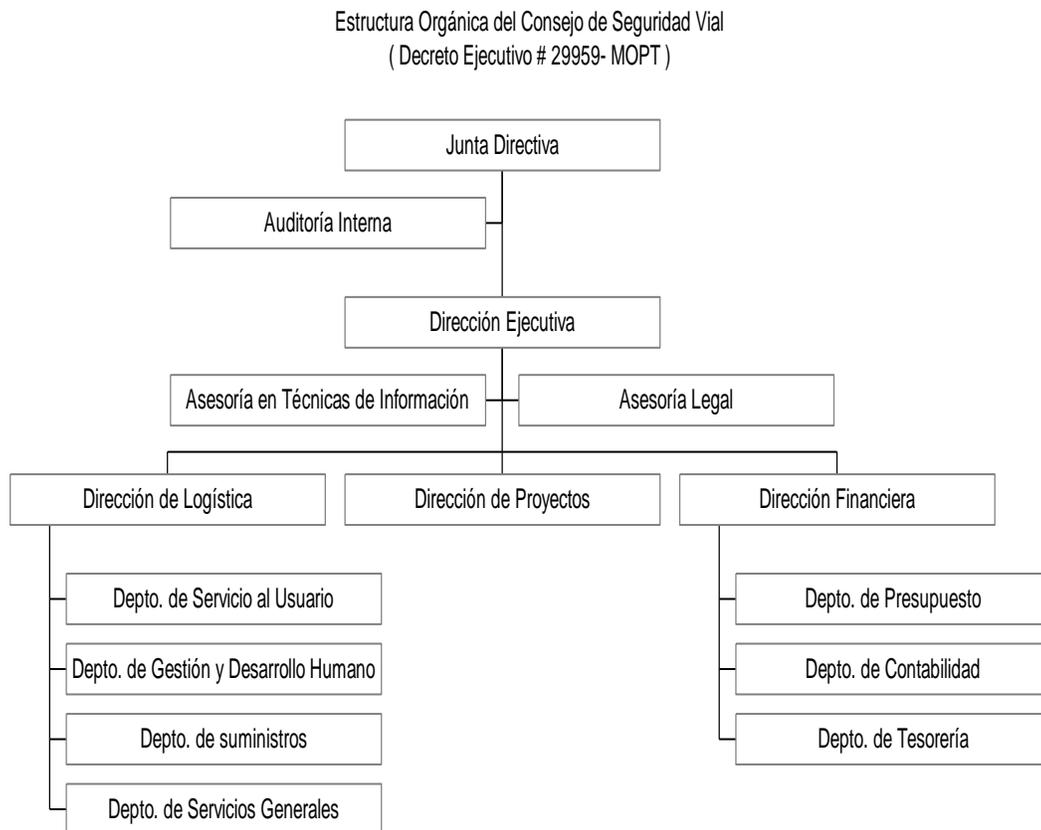
A las anteriores normas, se agregan aquellas de carácter general y que se refieren a todas las entidades y órganos del sector público. Así mismo, la Ley General de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, publicada en el Alcance N° 72, Gaceta N° 197 del 12 de octubre del 2001, Ley General de la Administración Pública, Reglamento de Contratación Administrativa y sus

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

reformas, Ley de Planificación N° 5525, Ley N°8292, Ley General de Control Interno y sus reformas, entre otras.

**ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL**

Mediante Decreto Ejecutivo N° 29959 – MOPT, publicado en la Gaceta N° 222, del 19 de noviembre del 2001, se aprueba una modificación a la estructura orgánica, organizativa y funcional del Consejo de Seguridad Vial, a efecto de adecuar parte de la misma a la realidad imperante en materia de seguridad vial.



**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Análisis del programa.**

**Matriz de seguimiento anual del avance y cumplimiento de indicadores – metas de objetivos sectoriales PND 2015 – 2018.**

																					
<b>MATRIZ DE SEGUIMIENTO SECTORIAL METAS PROGRAMAS/PROYECTOS DEL PND 2015-2018</b>																					
<b>Sector: Transporte e Infraestructura</b>																					
<b>Ministro Rector: Carlos Segnini Villaibos</b>																					
<b>PLAN NACIONAL DESARROLLO</b>											<b>PLAN NACIONAL DESARROLLO</b>										
<b>PROGRAMACIÓN ANUAL 2015</b>											<b>PROGRAMACIÓN ANUAL 2015</b>										
<b>NIVEL</b>	<b>PLANES Y/O ELEMENTOS TRANSVERSALES DEL PND (2015-2018)</b>	<b>OBJETIVO SECTORIAL(S)</b>	<b>NOMBRE DEL PROGRAMA PROYECTO SECTORIAL PND</b>	<b>RESULTADOS DEL PROGRAMA O PROYECTO</b>	<b>INDICADORES DEL PROGRAMA O PROYECTO</b>	<b>LÍNEA BASE DEL INDICADOR</b>	<b>META DE PERÍODO 2015-2018</b>	<b>Metas Anuales PND 2015</b>	<b>Estimación presupuestaria (Millones \$)</b>	<b>Fuente de financiamiento y programa presupuestario</b>											
SECTOR INSTITUCIONAL (CCEM)	Impulsar el crecimiento económico y generar empleos de calidad	9.1.1 Desarrollar acciones que permitan mejorar la seguridad vial en el país.	9.1.8 Programa de seguridad vial	Disminuir la mortalidad por accidentes de tránsito	9.1.8.1.1 Tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes	2013: 13,06	2015: 13,06 2016: 12,46 2017: 11,96 2018: 10,75	13,06	013.301.71 (Recursos del Fondo Seguridad Vial)	Fuente interna de Fondo de Seguridad Vial. Programa: Administración Superior y Programa 2. Administración Vial.											



**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Clasificar cada programa con alguna de las siguientes categorías, según el Sector considere el comportamiento anual. Aunque el programa tenga varias metas es una sola clasificación por programa.

<b>Categorías para la clasificación de programas/proyectos del PND 2015-2018</b>	
<b>De acuerdo con lo programado</b>	Cuando la ejecución del programa avanza de acuerdo con lo previsto por el sector y la institución ejecutora.
<b>Con riesgo de incumplimiento</b>	Cuando el avance del programa es menor a lo previsto por el sector y la institución y representa una amenaza controlable para su cumplimiento al final del cuatrienio.
<b>Con atraso crítico</b>	Cuando el avance del programa es menor a lo previsto por el sector y la institución y representa una seria amenaza para su cumplimiento al final del cuatrienio.

1.8 Programa de Seguridad Vial.	<b>Clasificación del programa/Proyecto:</b>	De acuerdo con lo programado ( )
		Riesgo de incumplimiento ( )
		Atraso Crítico ( X)

**1. ¿Cuáles son los principales efectos en la población objetivo beneficiaria del programa/proyecto que el Sector considera son destacables en el 2015?**

No obstante que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito ha venido creciendo, se pueden rescatar variables que pueden estar aportando efectos positivos en la población objetivo como: La actuación de la policía de tránsito, considerada una de las mejores formas de reducción de los accidentes de tránsito, donde acompañada con información estadística para la logística de los controles, produce intervención más estratégica en lugares específicos de más riesgo.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

La verificación mediante la Revisión Técnica Vehicular de la seguridad pasiva (cinturones, sillas de bebe, bolsas de aire), sistemas de frenos, luces extras de frenos, sistemas de absorción del impacto.

La promoción de hábitos seguros en los sistemas educativos de primaria, así como las campañas orientadas a los conductores en temas como cinturón, casco y alcohol.

Cambios en la Ley de tránsito, aplicados y acompañados con los controles policiales, que puede contribuir en gran parte a controlar algunos factores de riesgo desencadenantes de la muerte (velocidad y alcohol) y por otro lado, en la disminución de la lesión por impacto (uso de dispositivos de seguridad pasiva).

Al 31 de diciembre del año 2015 se ejecutó la suma de ¢8.397.169.509,96 en el avance de 20 acciones – metas programadas a saber:

***- Ejecución de 2.484 controles policiales en las tres rutas-tramos de mayor mortalidad del país, enfocados en la prevención de accidentes de tránsito fatales. (672 controlar límites de velocidad con radar, 312 detectar conductores ebrios en las vías públicas, 756 verificar uso de implementos de seguridad en conducción y 744 supervisar el irrespeto a la señalización vial.***

De acuerdo con los resultados suministrados por la Dirección General de la Policía de Tránsito, encargada de recopilar la información se ejecutaron un total de 2.516 controles policiales al cierre de la evaluación, lo que representó un 101.29% de lo programado; 679 controles policiales para controlar límites de velocidad con radar, 317 controles policiales para detectar conductores ebrios en las vías públicas, 759 controles policiales para verificar el uso de implementos de seguridad vial y 761 para supervisar el irrespeto de la señalización vial, 32 controles más de los 2.484 programados al 31 de diciembre del 2015.

(Ver cuadro N°5).

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Cuadro N°5**

CONTROLES POLICIALES PROGRAMADOS Y EJECUTADOS AL III TRIMESTRE POR REGIONAL DE TRÁNSITO Y POR RUTAS DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2015										
REGIONALES DE TRÁNSITO Y RUTAS	CONTROLAR LÍMITES DE VELOCIDAD CON RADAR		DETECTAR CONDUCTORES EBRIOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS		VERIFICAR EL USO DE IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL		SUPERVISAR EL IRRESPETO A LA SEÑALIZACIÓN VIAL		TOTALES PROGRAMADOS POR REGIONALES Y POR RUTAS	TOTAL CONTROLES EJECUTADOS POR REGIONALES Y POR RUTAS
	PROGRAMA	EJECUTA	PROGRAMA	EJECUTA	PROGRAMA	EJECUTA	PROGRAMA	EJECUTA		
<b>METROPOLITANA</b>										
Ruta 1	48	48	24	25	96	96	96	98	264	267
Ruta 2	48	40	24	24	96	96	96	96	264	256
Ruta 32	48	48	24	24	96	96	96	96	264	264
<b>Subtotal</b>	<b>144</b>	<b>136</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>288</b>	<b>288</b>	<b>288</b>	<b>290</b>	<b>792</b>	<b>787</b>
<b>HUETAR NORTE</b>										
Ruta 1	48	48	24	24	60	60	48	48	180	180
<b>Subtotal</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>180</b>	<b>180</b>
<b>PACÍFICO CENTRAL</b>										
Ruta 1	48	58	0	0	48	48	48	48	144	154
<b>Subtotal</b>	<b>48</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>144</b>	<b>154</b>
<b>CHOROTEGA</b>										
Ruta 1	0	0	0	0	48	51	48	63	96	114
<b>Subtotal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>51</b>	<b>48</b>	<b>63</b>	<b>96</b>	<b>114</b>
<b>ATLÁNTICA</b>										
Ruta 32	96	105	48	53	144	144	144	144	432	446
<b>Subtotal</b>	<b>96</b>	<b>105</b>	<b>48</b>	<b>53</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>432</b>	<b>446</b>
<b>BRUNCA</b>										
Ruta 2	336	332	168	167	168	168	168	168	840	835
<b>Subtotal</b>	<b>336</b>	<b>332</b>	<b>168</b>	<b>167</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>840</b>	<b>835</b>
<b>TOTAL POR TIPO DE CONTROL</b>	<b>672</b>	<b>679</b>	<b>312</b>	<b>317</b>	<b>756</b>	<b>759</b>	<b>744</b>	<b>761</b>	<b>2484</b>	<b>2516</b>

**FUENTE:** Elaboración propia del Área de Planificación y Evaluación del COSEVI a partir de los Informes de Labores de la DGPT. Del 1 de enero al 31 de diciembre 2015.

El cuadro N° 6 muestra la cantidad de infracciones producidas por cada Regional de Tránsito y por tipo de Control Policial del 1 de enero al 31 de diciembre del año 2015, a saber un total de 15.487 boletas, en donde la Regional Metropolitana ejecutó la mayor cantidad de infracciones 6.171, seguido por la Regional Brunca con 2.926. Además, el control policial que más infracciones generó fue el control de supervisar el irrespeto a la señalización vial con 5.555, seguido por el control de verificar uso de implementos de seguridad en conducción con 4.792.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**CUADRO N° 6**

<b>INFRACCIONES EJECUTADAS POR TIPO DE CONTROL, POR REGIONAL DE TRÁNSITO Y POR RUTAS DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2015</b>					
<b>REGIONALES DE TRÁNSITO Y RUTAS</b>	<b>CONTROLAR LÍMITES DE VELOCIDAD CON RADAR</b>	<b>DETECTAR CONDUCTORES EBRIOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS</b>	<b>VERIFICAR EL USO DE IMPLEMENTOS SEGURIDAD VIAL</b>	<b>SUPERVISAR EL IRRESPECTO A LA SEÑALIZACIÓN VIAL</b>	<b>TOTAL DE INFRACCIONES EJECUTADAS</b>
<b>METROPOLITANA</b>					
Ruta 1	407	192	891	2075	3565
Ruta 2	151	298	619	568	1636
Ruta 32	448	210	263	49	970
<b>Subtotal</b>	<b>1006</b>	<b>700</b>	<b>1773</b>	<b>2692</b>	<b>6171</b>
<b>HUETAR NORTE</b>					
Ruta 1	437	181	437	192	1247
<b>Subtotal</b>	<b>437</b>	<b>181</b>	<b>437</b>	<b>192</b>	<b>1247</b>
<b>PACÍFICO</b>					
Ruta 1	201	0	257	229	687
<b>Subtotal</b>	<b>201</b>	<b>0</b>	<b>257</b>	<b>229</b>	<b>687</b>
<b>CHOROTEGA</b>					
Ruta 1	2	6	944	610	1562
<b>Subtotal</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>944</b>	<b>610</b>	<b>1562</b>
<b>ATLÁNTICA</b>					
Ruta 32	762	223	659	1250	2894
<b>Subtotal</b>	<b>762</b>	<b>223</b>	<b>659</b>	<b>1250</b>	<b>2894</b>
<b>BRUNCA</b>					
Ruta 2	1304	318	722	582	2926
<b>Subtotal</b>	<b>1304</b>	<b>318</b>	<b>722</b>	<b>582</b>	<b>2926</b>
<b>TOTAL POR TIPO DE CONTROL</b>	<b>3712</b>	<b>1428</b>	<b>4792</b>	<b>5555</b>	<b>15487</b>

FUENTE: Informes Mensuales de las Regionales de la Policía de Tránsito. Del 1 de enero al 31 de diciembre del 2015

El cuadro N°7, presenta un comparativo de accidentes de tránsito del 1 de enero al 31 de diciembre de los años 2013-2014-2015. Durante el periodo en estudio hubo 87 accidentes de tránsito, mostrando un incremento de 22 accidentes con respecto al año 2013 y 20 con respecto al año 2014. La ruta que presentó mayor cantidad de accidentes es la ruta N° 1 con 36, seguido de la 32 con 27 y la 2 con 24. Es necesario señalar que aunque se cumplió con la aplicación de los controles, esto no se traduce en una mejora de la situación vial en cuanto a accidentes de tránsito con víctimas mortales.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Cuadro N°7**

<b>Comparativo de Accidentes de Tránsito con Víctimas Mortales en Rutas de Alto Riesgo (1,2 y 32) al 31 de diciembre de los Años 2013-2014 y 2015</b>			
<b>Rutas</b>	<b>Accidentes de tránsito con víctimas mortales en rutas de alto riesgo</b>		
	<b>AÑO 2013</b>	<b>AÑO 2014</b>	<b>AÑO 2015</b>
<b>Nacionales</b>			
1	20	24	36
2	23	29	24
32	22	14	27
<b>TOTAL ACCIDENTES</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>87</b>

Fuente: Elaboración propia, información obtenida registros de accidentes de tránsito. Años 2013-2014-2015.

El cuadro N° 8 muestra la cantidad de muertes in situ ocurridas del 1 de enero al 31 de diciembre de los años 2013 y 2015, en donde el año 2015 presentó un incremento de 22 muertes con respecto al año 2013. En general, en las rutas 1 y 32 se incrementó en un 58% y un 8% el número de muertes in situ lo que corresponde a 15 y 8 personas respectivamente, con respecto al año 2013.

Como se indicó en el caso de los accidentes de tránsito con víctimas mortales, es necesario señalar que aunque se cumplió con la aplicación de los controles, esto no se traduce en una mejora de la situación vial en lo que respecta al incremento de muertes in situ.

**Cuadro N°8**

<b>ANÁLISIS COMPARATIVO DE MUERTOS "IN SITU" EN RUTAS DE ALTO RIESGO (1, 2 Y 32) DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE LOS AÑOS 2013-2015</b>				
<b>CONCEPTO/RUTA</b>	<b>AÑO 2013</b>	<b>AÑO 2015</b>	<b>VARIACIÓN</b>	
	<b>N° DE MUERTOS</b>	<b>N° DE MUERTOS</b>	<b>ABSOLUTA</b>	<b>PORCENTUAL</b>
	<b>"IN SITU"</b>	<b>"IN SITU"</b>	<b>N° DE MUERTOS</b>	<b>N° MUERTOS</b>
1	26	41	-15	-58%
2	25	24	1	4%
32	25	33	-8	-32%
<b>TOTAL</b>	<b>76</b>	<b>98</b>	<b>-22</b>	<b>-29%</b>

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

*FUENTE: Información suministrada por el Área de Investigación de la Dirección de Proyectos del COSEVI.  
Elaboración propia Área de Planificación y Evaluación, al 31 de diciembre del 2015.*

**- Emisión de 382.220 licencias de conducir en el año 2015, en nivel nacional.**

De acuerdo a la Ley de Tránsito N° 9078, ninguna persona debe conducir un vehículo de cualquier clase en una carretera, a menos que sea poseedora de una licencia de conducir válida con respecto a esa clase de licencia de conducir.

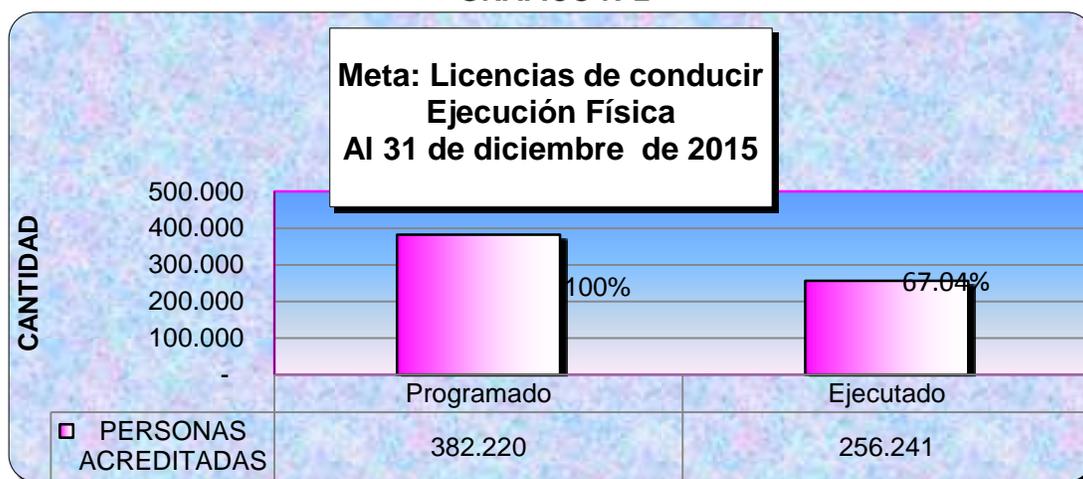
Para el año 2015, se estimó una demanda de 382.220 personas acreditadas, con base a datos acumulados de 24 años de la demanda atendida, el Área de Estadísticas del COSEVI utilizó un modelo de tendencias para cada una de las demandas. Al 31 de diciembre del 2015, se emitieron 256.241 licencias, que correspondió a un 67.04% de la meta propuesta.

El avance físico no ha sido acorde con respecto a la meta programada para el año 2015, dado que el indicador muestra una suma de licencias menor a lo proyectado, que representó un -125.979 menos.

Se atendió en tiempo la demanda social, no hubo atrasos por inconvenientes en los sistemas, por lo tanto, el servicio no se vio interrumpido. Los materiales y los equipos estuvieron en tiempo.

En el gráfico N°2 se presenta la emisión de licencias alcanzada al 31 de diciembre del 2015.

**GRAFICO N°2**

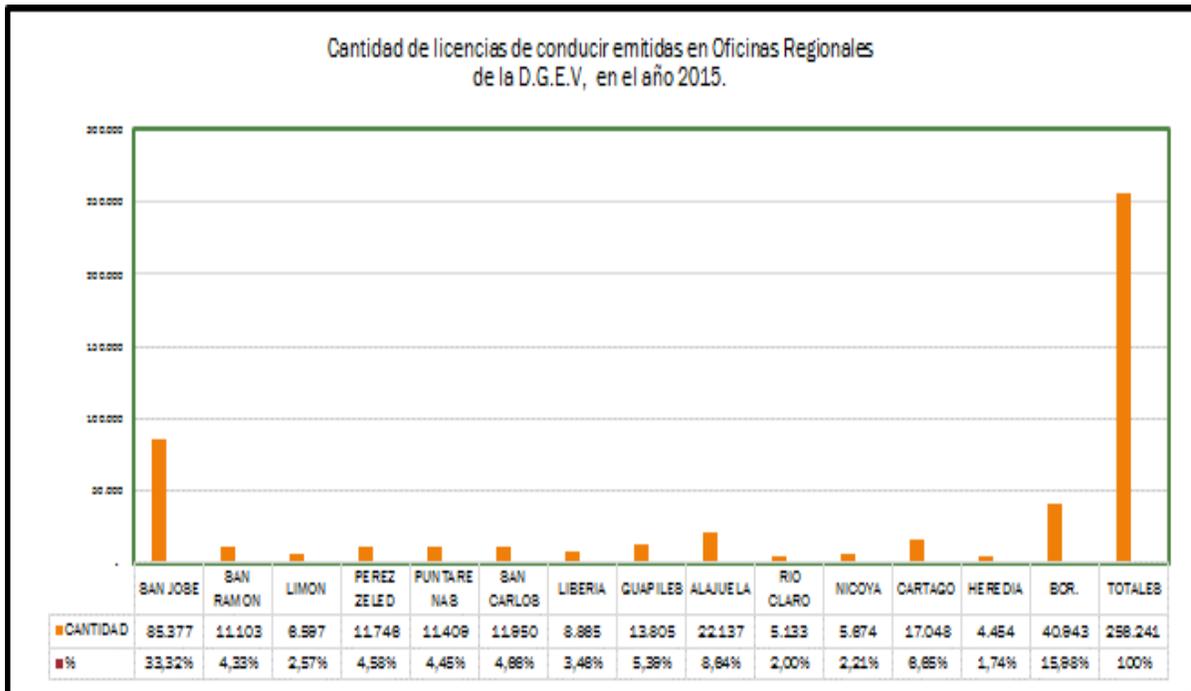


Fuente: Informes trimestrales de la D.G.E.V. al 31 de diciembre de 2015.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

La mayoría de las personas fueron atendidas en oficinas centrales de licencias, sita en la Uruca con un 33.32%, por otra parte el Banco de Costa Rica emitió 40.943 licencias, que representó un 15.98 % del total general de licencias. (Ver gráfico N°3 y cuadro 9).

**GRAFICO N°3**



Fuente: Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información al 12-01-2016

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Cuadro N°9

**COMPORTAMIENTO DE LA EMISION DE  
LICENCIAS POR OFICINA REGIONAL  
AÑO 2015**

<b>LUGAR</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>%</b>
SAN JOSE	85.377	33,32%
SAN RAMON	11.103	4,33%
LIMON	6.597	2,57%
PEREZ ZELED	11.746	4,58%
PUNTARENAS	11.409	4,45%
SAN CARLOS	11.950	4,66%
LIBERIA	8.865	3,46%
GUAPILES	13.805	5,39%
ALAJUELA	22.137	8,64%
RIO CLARO	5.133	2,00%
NICOYA	5.674	2,21%
CARTAGO	17.048	6,65%
HEREDIA	4.454	1,74%
BCR.	40.943	15,98%
<b>TOTALES</b>	<b>256.241</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información al 12-01-2016

El cuadro N°10 está diseñado por tipos de licencias y clase de trámite, numerado de 1 a 8 que son los tipos de trámites que se realizan generalmente: (1) Primera vez, (2) Permiso de conducir, (3) Renovación de licencia, (4) Renovación de permiso, (5) Duplicado de licencia, (6) Duplicado de permiso, (7) Boleta de inclusión, (8) Convalidación de licencia; donde se puede observar que un 62.90 % de las licencias emitidas son del tipo B-1. La licencia por primera vez representaron un 29.21%; un 45.89% son renovaciones y un 11.72% duplicados.

El cuadro registra una diferencia de -29 trámites, que fueron objeto de ajuste con relación a los trimestres anteriores de la base de datos de la Asesoría de la Tecnología de la Información, de donde se tomó la información como fuente primaria para crear los reportes, por ende, se debió ajustar también los nuestros.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Cuadro N°10**

**LICENCIAS DE CONDUCIR  
POR TIPO DE TRÁMITE AÑO 2015**

<b>TIPO</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>TOTAL</b>
A1	1.978	107	250	20	136	1	0	60	2.552
A2	13.140	253	5.075	57	1.371	3	0	832	20.731
A3	1.048	61	17.840	20	2.603	0	0	507	22.079
A4	1	-	1.524	-	208	-	0	-	1.733
B1	46.241	16.273	65.480	10.872	17.954	82	0	4.261	161.163
B2	1.719	15	6.523	1	1.859	-	0	77	10.194
B3	2.387	25	6.518	5	2.752	-	0	38	11.725
B4	536	21	1.805	6	981	1	0	88	3.438
C1	1.635	-	3.975	-	843	-	0	9	6.462
C2	1.359	6	2.990	-	806	-	0	24	5.185
D1	1.207	-	1.612	-	102	-	0	18	2.939
D2	189	-	104	-	6	-	0	10	309
D3	3.086	-	3.741	-	336	-	0	40	7.203
E1	251	-	81	-	44	-	0	-	376
E2	73	-	77	-	29	-	0	-	179
<b>SUBTOTAL</b>	<b>74.850</b>	<b>16.761</b>	<b>117.595</b>	<b>10.981</b>	<b>30.030</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>5.964</b>	<b>256.270</b>
<b>DIFERENCIA ENTRE LOS AJUSTES DE LA BASE DE DATOS Y LOS INFORMES TRIMESTRALES</b>									<b>(29)</b>
<b>TOTAL AJUSTADO AL SISTEMA AL 12-01-15</b>									<b>256.241</b>

**Tipo de trámite**

- 1 Primera vez**
- 2 Permiso de conducir**
- 3 Renovación de licencia**
- 4 Renovación de permiso**
- 5 Duplicado de licencia**
- 6 Duplicado de permisos**
- 7 Boleta de inclusión**
- 8 Convalidación de licencia**

Aunque la Dirección General de Educación Vial brindó todas las condiciones para que los conductores obtuvieran su licencia de conducir, aumentando la oferta de matrícula de la evaluación teórica y práctica, situación que se ve reflejada en el aumento de la licencia por primera vez, donde creció la demanda en 25.75%, no así, en la renovación de la misma, donde se da una disminución, con relación al mismo período del 2014 de un -47.72%.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**CUADRO N°11**

**DIFERENCIA ENTRE LOS TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUIR, DEL AÑO 2015 CON  
RELACION A LAS EMITIDAS EN EL AÑO 2014.**

AÑO	PRIMERA VEZ	PERMISO CONDUCIR	RENOVACION	RENOV. PERMISO	DUPLICADOS LICENCIAS	DUPLICADOS PERMISOS	INCLUSION	CONVALIDACION	TOTAL
2015	74.845	16.758	117.587	10.980	30.025	87	-	5.959	256.241
2014	59.517	15.464	224.912	9.187	27.734	73		4.297	341.184
%	25,75%	8,37%	-47,72%	19,52%	8,26%	19,18%	0,00%	38,68%	-24,90%

**Fuente:** Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información al 12-1-15

**- Matrícula de al menos 113.206 personas en la evaluación teórica de conducción, en el año 2015.**

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.

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

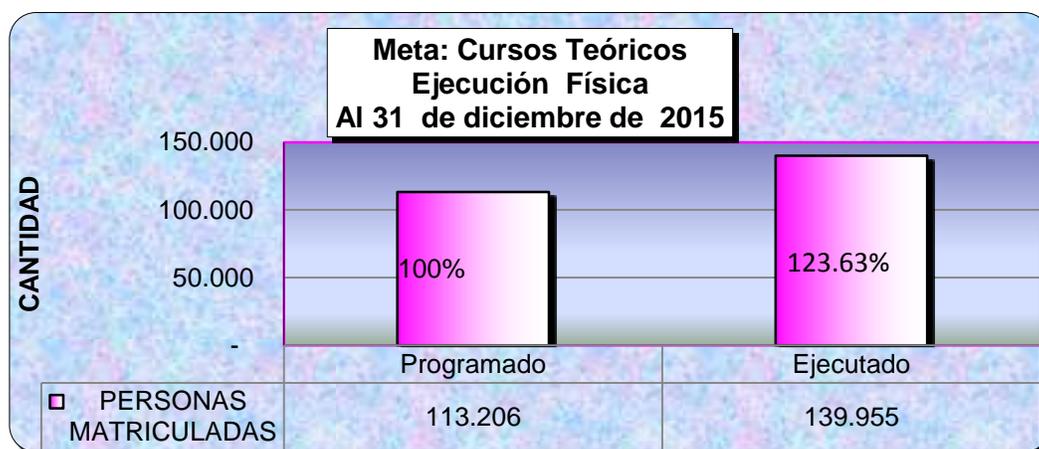
El curso teórico está basado en el Manual de Manejo Costarricense, con éste se busca examinar el conocimiento del solicitante sobre las reglas de la carretera, los símbolos y señales de tránsito, las demarcaciones en las carreteras usadas para controlar el tráfico y el conocimiento de las técnicas de motores y vehículos. También, se da un curso especial para taxistas o autobuseros con el componente de Relaciones Humanas. Otra opción que se brinda al usuario, es la modalidad de iletrados dirigido aquellas personas que no saben leer ni escribir.

Se propuso una meta de matricular 113.206 usuarios de curso teórico en el país. En el año de 2015, se matricularon 139.155 personas, que correspondió a un 123.63% del avance físico de la meta programada. Por lo tanto, dicha meta se sobre pasó en un 23.63%, con respecto a lo proyectado para el año 2015.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

En el gráfico N°4, se puede apreciar el avance físico de la acción alcanzada en el año 2015:

**GRAFICO N°4**



Fuente: Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información 5-1-16.

En el cuadro N°12, se puede apreciar la atención a usuarios; según diferentes modalidades de cursos teóricos, así como la respectiva promoción.

**CUADRO N°12**

PERSONAS MATRICULADAS POR CURSOS TEORICOS AÑO - 2015					
TIPO CURSO	MATRICULADOS	APROBADOS	REPROBADOS	N.S.P	%
REGULAR	18.986	7.456	9.327	2.203	13,57%
TUTORIA	8.289	2.713	4.613	963	5,92%
SUFICIENCIA	106.291	37.250	62.228	6.813	75,95%
ILETRADOS	1.008	516	323	169	0,72%
T.P. NORMAL	5.331	2.241	2.580	510	3,81%
T.P. ILETRADOS	50	19	18	12	0,04%
<b>TOTAL:</b>	<b>139.955</b>	<b>50.195</b>	<b>79.089</b>	<b>10.671</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información 30-9-15.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

En el primer trimestre del año 2015, la Dirección General de Educación Vial, lanzó un nuevo “Manual del Conductor”, el cual se puso a la venta a partir del 2 de marzo de 2015 y que es utilizado en sus modalidades Regular, Tutoría y Suficiencia. Por lo tanto, el manual anterior tuvo vigencia hasta el viernes 13 de marzo de 2015 y el nuevo comenzó a regir a partir del lunes 16 de marzo de 2015. Este manual incluye nuevos apartados, entre ellos, el capítulo 2 dirigido a la Legislación de Tránsito.

Por esta razón, se incluyeron nuevas preguntas en el Banco de Preguntas, que abarcan dichos temas. La idea de los autores de dicho manual, es que el mismo, además para preparar al futuro conductor sirva de libro de consulta para adquirir hábitos seguros en la conducción de vehículos y por ende, contribuir a la disminución de accidentes de tránsito.

Han trabajado también, en el Manual de Instrucción para Instructores de Escuelas de Manejo según la Ley 8709 y su reglamento. Este último a la espera de sea aprobado por parte del Señor Ministro para que sea implementada la acreditación, autorización y fiscalización de Escuelas de Manejo en Nivel Nacional, como apoyo al proceso de la acreditación de conductores.

De igual forma se abrió nuevamente el curso para iletrados, dando oportunidad para que estas personas que no concluyeron sus estudios primarios, puedan obtener una certificación del Ministerio de Educación Pública, matriculen el curso y reciban lecciones, donde van a ser preparados con una metodología apropiada para incursionar en el ambiente de tránsito.

En el aspecto de la evaluación se mantiene el comportamiento de que un 56.51% de las personas pierden el examen, siendo en su mayoría las personas que optan por matricular la modalidad por suficiencia, donde un 58.54%, no alcanzan la nota mínima.

En el gráfico N°5 y cuadro N°13 se presenta la atención de la matrícula de curso teórico en las diferentes oficinas regionales, correspondiente al año de 2015:

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

**GRAFICO N°5**



Fuente: Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información 05-01-2016

**CUADRO N°13**

**PERSONAS MATRICULADAS EN CURSOS TEORICOS**  
**AÑO 2015**

MODALIDAD	SAN JOSE	ALAJUELA	PEREZ ZELEDON	SAN RAMON	SAN CARLOS	LIBERIA	LIMON	GUAPILES	PUNTARENAS	NICOYA	RIO CLARO	CARTAGO	HEREDIA	TOTAL	%
REGULAR	7.592	991	1.129	954	1.060	1.027	1.038	1.056	1.124	772	604	1.228	411	18.986	13,57%
TUTORIAS	3.687	750	592	248	395	264	129	644	311	279	94	782	114	8.289	5,92%
SUFICIENCIAS	49.863	6.734	4.368	4.903	5.816	5.614	4.237	5.481	4.126	3.064	3.440	6.605	2.040	106.291	75,95%
ILETRADOS	214	71	68	69	84	52	63	82	90	53	60	75	27	1.008	0,72%
T.P.NORMAL	2.276	671	263	250	343	353	169	104	255	178	132	219	118	5.331	3,81%
Iletrados T.P.	29	4	4	-	5	-	1	1	1	2	1	1	1	50	0,07%
TOTALES	63.661	9.221	6.424	6.424	7.703	7.310	5.637	7.368	6.907	4.348	4.331	8.910	2.711	139.955	100%

Fuente: Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información 05-01-2016

Se ha fortalecido el aspecto tecnológico mediante nuevos equipos de cómputo, archivos aptos para los materiales didácticos que utilizan para la capacitación presencial o llamada regular. Cada instructor cuenta con su cubículo remodelado, así como su respectiva gaveta para que guarden los materiales que utilizan para brindar la instrucción teórica.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**- Matrícula de al menos 125.543 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2015.**

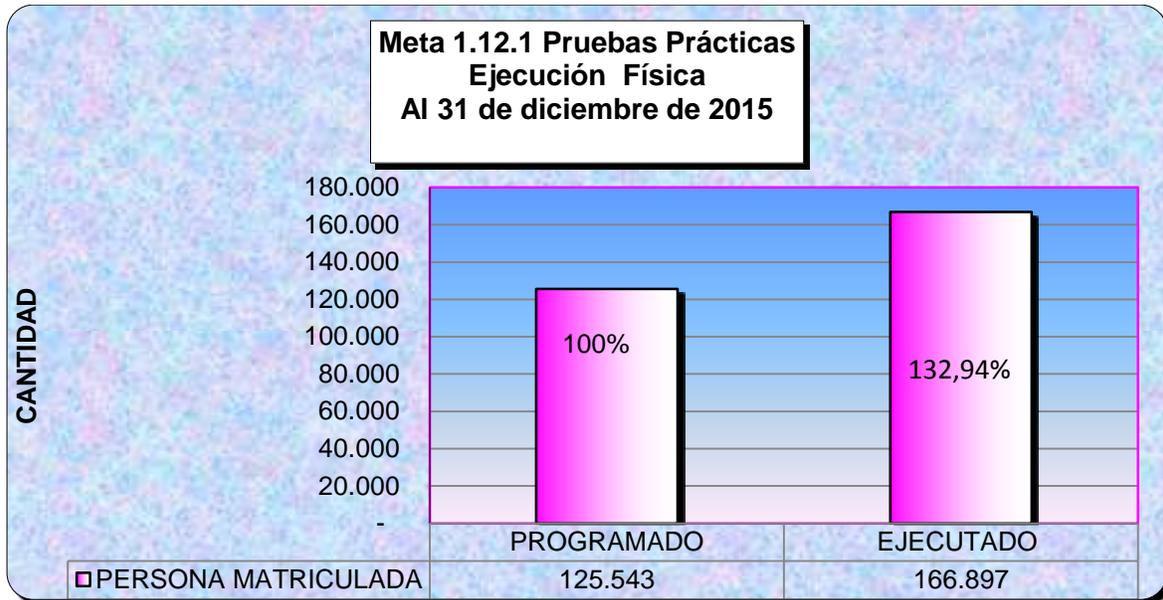
De acuerdo a la Ley de Tránsito se emitirá la licencia de conducir sólo si el solicitante aprobó la prueba de manejo. Para el año 2015, se estimó una demanda de 125.543 personas matriculadas en pruebas prácticas y se matricularon 166.897 personas, que correspondió a un 132.94% de la meta propuesta.

Esta acción tuvo un comportamiento de oferta mayor a lo proyectado para el año 2015, se realizaron esfuerzos para atender a la población que requería ser examinada, pero el recurso humano no es suficiente para tal fin. Por lo que se ampliaron los horarios, de r 8 a.m. a 6 p.m. en todas las sedes regionales del país. Se esperaba la contratación de nueve evaluadores más y con el apoyo de horas extras para extender la oferta y atender la demanda; dado que son muchas las personas que reprueban dicho examen práctico de conducción y deben realizar nuevamente los trámites de matrícula, convirtiendo el proceso en un cuello de botella, que afecta a las personas que realmente se han preparado para obtener una licencia de conducir.

En el gráfico N°6, se observa la ejecución física de personas matriculadas en el año 2015, en nivel nacional:

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**GRAFICO N°6**



Fuente: Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información 05-01-16.

En el cuadro N°14, se resume el listado de las pruebas prácticas realizadas por el Departamento de Evaluación de Conductores en el año 2015, en las diferentes oficinas regionales

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**CUADRO N°14**

<b>MATRICULA DE PRUEBAS PRACTICAS</b>					
<b>AÑO 2015</b>					
<b>LUGAR</b>	<b>MATRICULADO</b>	<b>APROBADAS</b>	<b>REPROBADAS</b>	<b>NULA</b>	<b>%</b>
Sede Central	49.546	20.812	28.734	0	29,69%
Puntarenas	13.251	5.848	7.403	0	7,94%
Pérez Zeledón	8.180	4.881	4.056	0	4,90%
Limón	5.715	2.308	3.407	0	3,42%
San Carlos	9.557	3.737	5.820	0	5,73%
San Ramón	9.375	2.964	6.410	1	5,62%
Liberia	8.816	3.721	5.095	0	5,28%
Guápiles	9.445	5.361	4.084	0	5,66%
Alajuela	18.452	7.374	11.078	0	11,06%
Río Claro	5.001	2.160	2.841	0	3,00%
Nicoya	8.109	3.304	4.805	0	4,86%
Cartago	17.292	5.129	12.163	0	10,36%
Heredia	4.158	2.067	2.091	0	2,49%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>166.897</b>	<b>69.666</b>	<b>97.987</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>

Fuente: Base de datos de Asesoría de Tecnología de la Información 05-01-16.

Como se puede observar en el cuadro anterior, el porcentaje de las personas reprobadas en pruebas prácticas corresponde a un 58.71%, lo que implica que estas personas volverán como demandantes nuevamente a realizar el trámite de matrícula, lo que promueve que existan colas en este proceso y que los evaluadores no sean suficientes para atender dicha demanda.

La Dirección General de Educación Vial ha hecho 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 usuario más de la carretera del país, su responsabilidad para con toda la sociedad.

Aunado a ello, la Unidad Ejecutora considera importante fortalecer el proceso de las Escuelas de Conducción, que contribuyan a un mejor aprendizaje del futuro conductor.

Se han propiciado mejoras en las oficinas centrales de San José, en cuanto al mejoramiento del mobiliario y cableado eléctrico, así como la compra de 50 hand held que fueron adquiridos para su implementación en el segundo trimestre del

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

año 2015, con el objetivo de no afectar al usuario, por la falla de algún aparato que falle y reduzca la oferta establecida.

Además, de la confección de dos pistas de pruebas prácticas, tanto en Limón como en San Ramón, que tienen como objetivo la mejora continua de la evaluación práctica en los circuitos cerrados de conducción, donde el futuro conductor demuestra su destreza con el vehículo, antes de salir al tránsito real.

Es parte importante de las acciones a implementar la capacitación general a los evaluadores en el uso de aplicación del Reglamento y con ello tener un estándar en su aplicación, con base a la prevención de accidentes de tránsito, que se le brinde una licencia de conducir a la persona que realmente esté preparado para las exigencias que conlleva la misma.

**- Participación del al menos 50.000 personas en charlas de educación vial, en el año 2015.**

La Ley de Administración Vial No. 6324 y el Decreto No.15.452, (creación de la Dirección General de Educación Vial) obliga a la Dirección de Educación Vial asesorar y capacitar a todos los profesionales de educación, para que desarrollen programas 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 los Parques Infantiles (Centros de Promoción de Seguridad Vial), impresos, campañas en radio – televisión y el personal capacitado para brindar esta instrucción.

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: Kinder, I, II grado, III grado, IV grado, V grado y VI, donde se va incrementando la complejidad del tema.

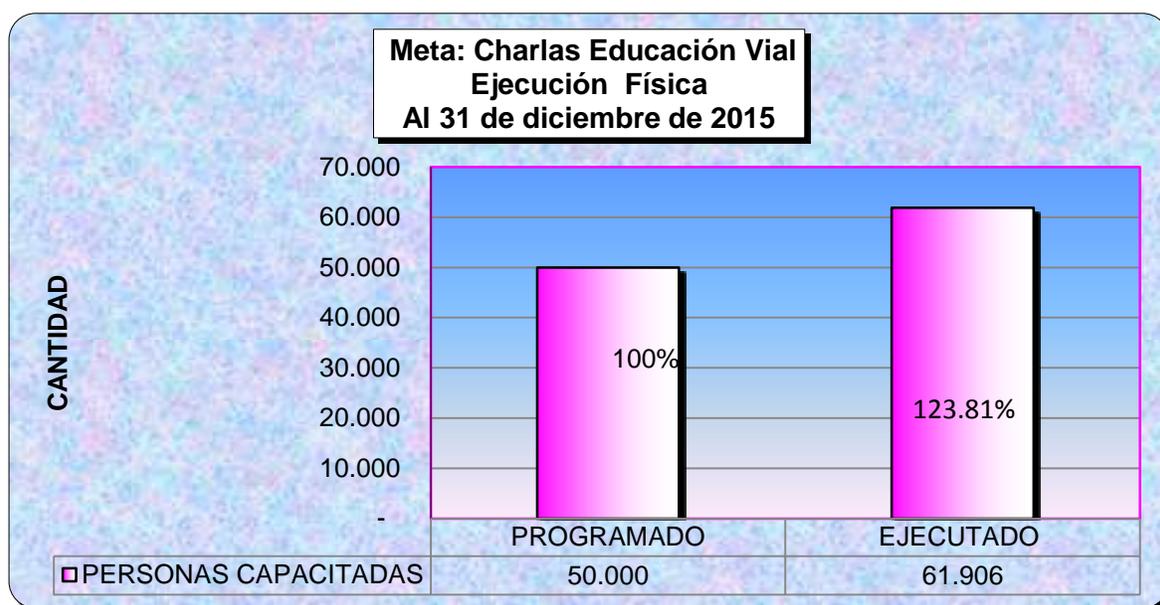
**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Para el año 2015, se planteó atender una demanda de 50.000 personas en charlas de educación vial dirigidas principalmente a niños de escuela, maestros y padres de familia, que visiten el Parque Infantil de la Sabana y apliquen la metodología de la brigada vial, que se promociona en las escuelas de los cantones de alto riesgo en accidentes de tránsito.

Asistieron a las charlas de educación vial 61.906 personas lo que representó un 123.81%, de avance físico de la meta programada.

En el gráfico N°7, se muestra la cantidad de personas capacitadas mediante charlas en temas de Educación Vial en el año 2015.

**GRAFICO N°7**



**Fuente: Informes Trimestrales, Dirección General de Educación Vial, 2015.**

En el cuadro N°15, se puede apreciar la población atendida por tipo de usuario, ya sea estudiante, profesor, padre de familia, entre otros.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**CUADRO N°15**

PERSONAS ATENDIDAS EN CHARLAS EN DIFERENTES CANTONES Y DE LOS VISITANTES AL PARQUE INFANTIL 2015, AÑO 2015					
TIPO DE USUARIO CAPACITADO	PRIMER TRIMESTRE	SEGUNDO TRIMESTRE	TERCER TRIMESTRE	CUARTO TRIMESTRE	TOTAL
Estudiantes capacitados	5.488	16.982	20.054	15.298	57.822
Docentes asesorados	343	849	818	612	2.622
Padres de Familia y otros.	71	725	444	222	1.462
<b>TOTAL</b>	<b>5.902</b>	<b>18.556</b>	<b>21.316</b>	<b>16.132</b>	<b>61.906</b>
Fuente: Informes Trimestrales de la D.G.E.V. AL 31 de diciembre de 2015.					

En el año 2015, los cantones de riesgo intervenidos fueron San José, Alajuela, Puntarenas, Pococí, Pérez Zeledón y San Carlos y siguiendo las medidas de intervención según la estrategia planteada en el Plan Estratégico Nacional del Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020, la atención a los centros educativos, es una acción catalogada como “Promisoria”, la cual por lo difícil de medir, actualmente cuenta con este calificativo; 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 “hagámoslos visibles” dirigida especialmente a peatones; de igual forma, la insistencia para que 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.

Además, este programa 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.

En el siguiente cuadro se muestra las personas atendidas en charlas en los cantones de alto riesgo en el año 2015:

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**CUADRO N°16**

PERSONAS ATENDIDAS EN CHARLAS DE EDUCACION VIAL, EN LOS CANTONES DE RIESGO, AÑO 2016	
CANTON DE RIESGO	ASISTENTES A CHARLAS
SAN JOSE	4.891
ALAJUELA	3.646
POCOCI	4.884
PUNTARENAS	3.870
PEREZ ZELEDON	2.094
SAN CARLOS	3.926
<b>TOTAL</b>	<b>23.311</b>

**Fuente: Informe trimestrales de la Dirección General de Educación Vial. Año 2015.**

También, estos Instructores llevaron la capacitación a otros centros educativos, que pidieron su asesoría. En los primeros, meses del año asesoraron a otras instituciones tales como la Cruz Roja, la Fuerza Pública, los CEN CINA E y Centros Educativos Privados que inician las lecciones antes que los Centros Públicos. Asimismo, visitaron comunidades tales como Aserrí, Desamparados, San Joaquín de Flores, Cartago, San Rosa de Santo Domingo, Santa Bárbara de Heredia, Sarapiquí, Turrubares, Turrialba, Filadelfia, Nicoya, Abangares, Cañas, Pérez Zeledón, Pejibaye, Limón, Desamparados, Tibás, Atenas, Moravia, Liberia, Heredia entre otros.

La atención al Parque Infantil de la Sabana “Karen Olsen” ha sido visitada por gran cantidad de centros educativos, muy importante anotar que ha sido visitado en este últimos trimestres por centros educativos de lugares alejados del país como: Turrialba, Barranca, Quepos, Naranjo, entre otros.

En el siguiente cuadro se muestra la población atendida, tanto en visitas a los diferentes centros educativos, así como las personas que visitaron el Parque Infantil de la Sabana “Karen Olsen”.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**CUADRO N°17**

**PERSONAS ATENDIDAS EN CHARLAS DE EDUCACION VIAL, EN DIFERENTES  
CENTROS EDUCATIVOS DEL PAIS  
Y PARQUE INFANTIL, AÑO 2015.**

<b>DEPARTAMENTOS</b>	<b>ESTUDIANTES CAPACITADOS</b>	<b>DOCENTES ASESORADOS</b>	<b>PADRES Y OTROS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>EDUCACION FORMAL</b>	<b>52.367</b>	<b>2.236</b>	<b>829</b>	<b>55.432</b>
Hombre	26.391	409	263	27.063
Mujer	25.976	1.827	566	28.369
<b>PARQUE INFANTIL</b>	<b>5.455</b>	<b>386</b>	<b>633</b>	<b>6.474</b>
Hombre	2.878	23	53	2.954
Mujer	2.577	363	580	3.520
<b>TOTAL</b>	<b>57.822</b>	<b>2.622</b>	<b>1.462</b>	<b>61.906</b>

Fuente: Informe trimestrales de la Dirección General de Educación Vial, Año 2015.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- **Formulación e implementación de una estrategia de comunicación, enfocada a motociclistas y usuarios vulnerables.** En el año 2015, se obtuvo un avance de un 87.50% que correspondió a:

-Un 12.5% de avance del 25% programado en la estrategia de comunicación denominada “Corazones Amarillos”; Unidos salvando vidas... Un esfuerzo para salvar vidas en carretera.



El objetivo Corazones amarillos; es sensibilizar a la sociedad costarricense sobre la importancia de generar hábitos seguros de desempeño en las vías, en pro de reducir las muertes por accidentes de tránsito.

La intención es poner sobre la mesa el tema de la seguridad vial y más que llamar la atención de la sociedad sobre los altos índices de muertes, lesiones y secuelas permanentes en el tráfico en el país y el mundo, es llamar a la acción a los órganos de gobierno, empresas privadas, asociaciones y la sociedad civil organizada para tomar medidas al respecto.

Es importante indicar que la estrategia de comunicación comprendió la realización de -acciones de promoción como son: campañas de mensajes de texto en convenio con el ICE, operativos preventivos para la masificación de dispositivos de visibilidad en usuarios vulnerables y vinculación de líderes de opinión al movimiento, para aprovechar espacios mediáticos facilitados por medios masivos de comunicación y llevar mensajes de prevención a la población.

-Material promocional como: camisetas con el ícono del movimiento, pulseras reflectivas, broches, stickers reflectivos para carro, moto y bici, dispositivos reflectivos para salveques de motociclistas, gorras reflectivas, pintura de corazones en sitios de accidentes con víctimas mortales, stand rodante de

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

seguridad vial, documentales de duración entre 10 y 15 minutos, para capacitación a empresas, colegios y escuelas, en diversos temas puntuales de seguridad vial, adquisición de Kits vivenciales, sobre factores de riesgo de usuarios vulnerables y alcohol ( anteojos entre otros).

-Campañas masivas a saber: Brigada Vial, producción de nuevos spots y documentales, Campaña Adolescentes, producción de campañas inexistentes en esta área y Campañas Adultos, con spot ya producidos de pintura del corazón en carretera, así como la producción de diversas campañas asociadas al rol del usuario.

-Realización de alianzas estratégicas con instituciones públicas y ONS”s, medios masivos de comunicación colectiva y empresas privadas.

-El 15% de avance al tener al aire en los medios de comunicación, la campaña “Brigada Vial”, del período que comprendió del 20 de marzo a junio del año 2015, para lo cual se formuló la estrategia de pauta de la campaña, que fue aprobada por la Dirección Ejecutiva mediante el Oficio N°DE-2015 – 00734 (2) de fecha 03 de marzo del año 2015.



-Un 15% de avance que correspondió a la producción de la campaña enfocadas a factores de riesgo y el plan de medios de la campaña de Motos “Tómalo en cuenta... el chasis sos vos”, la cual estará al aire desde el 26 de junio al 10 de diciembre del 2015, la cual fue aprobada por la Dirección Ejecutiva mediante el oficio DE-2015-1858 con fecha 4 de junio del 2015.

El objetivo: Incentivar el uso del casco, el equipo de protección, el respeto de los límites de velocidad, las consecuencias del alcohol al volante y la vulnerabilidad del motociclista en la vía, en busca de incidir en la gravedad de los accidentes de tránsito que involucran a este grupo de usuarios.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**



-Se obtuvo el 15% de avance que correspondió a la producción de campaña de comunicación enfocada a factores de riesgo, en cuanto a la campaña de motos, se realizaron varios estudios focales, realizados en la Zona Sur, San José, Guápiles y Alajuela, y una vez unificada se realizó la tabulación de la información, se llevaron a cabo varias reuniones con la agencia para definir un concepto y mensajes claros sobre los siguientes factores de riesgo: Uso de casco, exceso de velocidad, alcohol y conducción, equipo de protección y maniobras indebidas en motocicleta (respeto a señalización), una vez definidos los aspectos de forma y fondo, así como el enfoque y tono de la campaña basado en el estudio realizado, se procedió a presentarla a la DGPT, para contar con su aval y apoyo logístico en la realización de la misma. Posteriormente se presentó a la Junta Directiva para la fase de pre producción y producir el material y realizar el proceso de post producción y así tener la campaña al aire.

-Un 10% en la campaña de fin de año enfocada a la Ley de Tránsito, que estuvo al aire del 14 de noviembre al 14 de diciembre del año 2015 y fue aprobada mediante el oficio DE 2015-3298 con fecha 30 de octubre del 2015.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

EL Objetivo de la campaña es proveer información actual a los usuarios de las vías, de los alcances actuales de la Ley de Tránsito en carretera.



-Y el 10% de avance en las actividades de acompañamiento a la campaña de motos, para lo cual se coordinó con la empresa LS2 la iniciativa de repartir 1.000 cascos entre el año 2015 y el 2016, la entrega de cascos a los motociclista que no tienen un casco de seguridad, la cual se denominó “PROTEGIENDO MIL SUEÑOS”, con la finalidad que se convierta en una herramienta tangible para combatir la siniestralidad de los motociclistas en carretera por el no uso del casco.

En el cuarto trimestre del año 2015, se hizo entrega de 50 cascos para lo cual se hicieron operativos en la vía pública con el apoyo de la policía de tránsito en sitios claves del Gran Área Metropolitana, así como en Pérez Zeledón, Ciudad Neilly.

**San José**



**Pérez Zeledón**



**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Ciudad Neilly**



Como parte del proceso de acompañamiento a la campaña de motos, se consideró importante realizar la presentación del Plan de Motos a las cantones en donde se inició el proceso a saber: Pérez Zeledón, Guápiles, Ciudad Neilly, San Carlos y Puntarenas en coordinación con el Programa Asistencia Municipal, tal y como se evidencia en las imágenes.

**Puntarenas**

**Guápiles**



**San Carlos**



Otras acciones que se llevaron a cabo fueron en el cantón de Pérez Zeledón, para lo cual se visitaron 30 centros educativos y se atendieron 4.305 estudiantes, en donde se les impartió charlas en factores de riesgo.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Se realizaron talleres y charlas de seguridad vial con la Comisión Nacional de Emergencia, líderes comunales de la Guaria de San Pedro, feria de motos en el marco de la Semana de Seguridad Vial (Pérez Zeledón, Ciudad Neily, Corredores), en el Centro de Cuido Rosa Iris, Feria ARESEP, entre otros.

En total se hizo entrega de 22.975 artículos en material de seguridad vial; 3.100 en libros de pintar (peatones en la vía, aventura en bicicleta, pasajeros alerta, patines en acción, viajando en autobús) y brochures 19.875 (cinturón de seguridad, exceso de velocidad, peatón, ciclista zona urbana y rural, puentes peatonales, viajando en autobús, semáforos, sillas de bebé, ropa vistosa, factores niños, jóvenes y adultos). Y en material reflectivo alitas reflectivas 1.810, calcomanías 7.135, llaveros 650, reglas 1.500, lápices 1.000, CD 5, guías 110 e historietas 40 juegos.

También se impartió charlas a los niños del centro educativos del cantón de San Carlos ubicados en las rutas de riesgo a saber: 141, 40,142, 35 y 4, sobre la importancia de hacerse visibles en carretera y la necesidad del uso y del cuidado de la capa reflectiva, para lo cual se hizo entrega de 12.285 capas.

***Desarrollo y aplicación de tres acciones dirigidas a la movilidad y seguridad vial; -Elaboración y validación de un instrumento para la aplicación del diagnóstico cantonal 50%,-Propuesta de creación de circuito cerrado para la aplicación de motociclistas en Pérez Zeledón un 20% y Atención de las demandas que gestión otras municipalidades del país en materia de seguridad vial un 30%.***

En el año 2015 la meta presentó un avance un 90%, que correspondió a:

-Un 40% a la elaboración de una Estructura de Diagnóstico Cantonal en Movilidad y Seguridad Vial, para lo cual el Director de Proyectos nombró una comisión mediante el oficio DP 1002-2015. Es importante indicar que si bien se tenía programado la elaboración y validación de un instrumento integral para la aplicación en empresas, dicha comisión determinó que lo que se tenía que elaborar era una estructura de diagnóstico, esto por cuanto la misma será utilizada por los tres programas institucionales que forman parte del subprograma Seguridad Vial.

-El 20% que correspondió a la propuesta de la creación del circuito cerrado para las prácticas de motociclistas, el cual está sustentado en la elaboración del perfil del proyecto y se tiene programado para el año 2016 la contratación de una empresa que realice una maqueta digital que se utilizara para realizar las

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

presentaciones a las municipalidades y así poder realizar convenios de cooperación con las mismas.



-Y el 30% de avance al darle atención a las siguientes municipalidades de: Matina, Atenas, San Rafael de Heredia, Corredores, Pérez Zeledón, San Carlos, Puntarenas, Pococí, Santa Cruz, Belén, La Unión, San José, Santo Domingo, Heredia, Turubares, Montes de Oca, Aserrí, Esparza, Corredores, Garabito, Pococí y Siquirres.

Se sostuvieron reuniones con las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal, en donde se atendieron consultas sobre la confección de un convenio con la Dirección General de Ingeniería de Tránsito para demarcación de un proyecto, protocolo para trabajar la capacitación en centros educativos, consultas sobre paradas de autobús y permisos de rutas que deben seguir las empresas así como el monto de recursos que debe tener en caja la municipalidad producto de las transferencias que realiza la institución según la Ley N° 7331 y sus reformas.

También se les hizo la presentación del Plan Nacional de Motos 2015-2020, con la finalidad que conocieran las diferentes acciones a desarrollar tanto por parte del Cosevi, la Municipalidad, así como por parte de otras instituciones. Se les indico que dentro de las acciones que podría llevar a cabo los gobiernos locales es la construcción de los Circuitos Cerrados de Pruebas Prácticas para motociclistas.

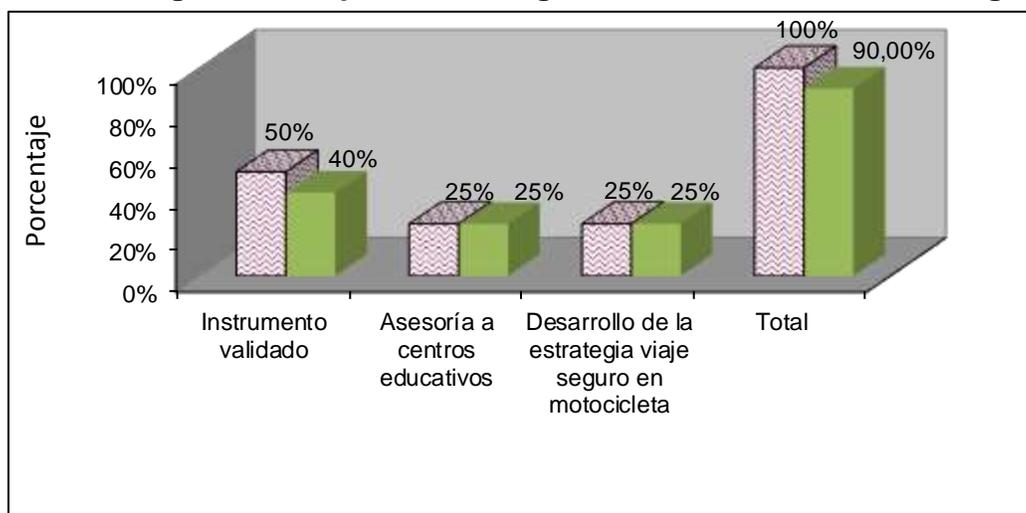
**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- **Desarrollo y aplicación de tres acciones dirigidas a la movilidad segura como parte del Programa Centros Educativos Seguros (Elaboración y validación de un instrumento para la aplicación del diagnóstico cantonal un 50%, Asesoría a centros educativos que demanden los servicios del programa y con las poblaciones indígenas del país un 25% y Desarrollo de una estrategia para la Integración de contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial y motociclismos en nivel de escuelas y colegios un 25%).**

En el año 2015, la meta presentó un avance físico de un 90% (Ver gráfico N°8), que correspondió a: -Un 40% a la elaboración de una Estructura de Diagnóstico Cantonal en Movilidad y Seguridad Vial, un 25% a la asesoría a los centros educativos que demandaron los servicios del programa y se trabajó con las poblaciones indígenas y el 25% al desarrollo de la estrategia para la integración de los contenidos del viaje seguro en motocicleta.

Gráfico N 8

**Avance físico: Desarrollo y aplicación de tres acciones dirigidas a la movilidad segura como parte del Programa Centros Educativos Seguros**



Fuente: Datos Registros contables, Área de Planificación, Dirección de Proyectos año 2015.

En cuanto a la Asesoría a centros educativos que demandaron los servicios y trabajo con las poblaciones indígenas del país se obtuvo el 25% de avance, que correspondió a la asesoría a los centros educativos mediante la realización de 17 talleres de seguridad vial en donde se hizo entrega Técnica del material educativo Brigada Vial, a docentes y profesores de estudios sociales y cívica de los centros educativos ubicados en las rutas de riesgo de los cantones (San Carlos,

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

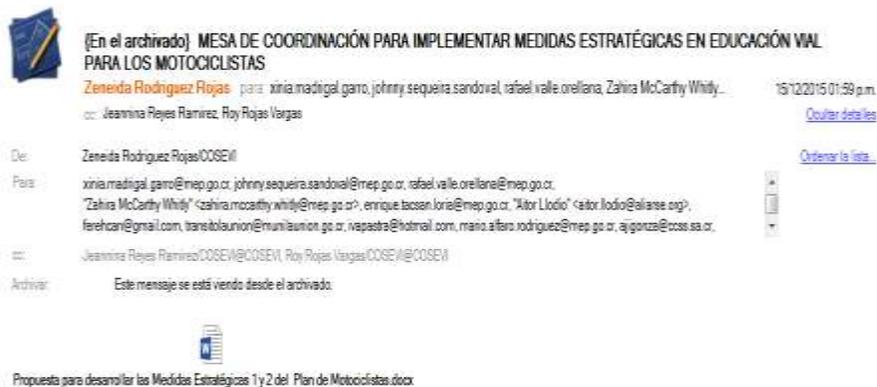
Puntarenas, Pococí, Alajuela y Pérez Zeledón) y aplicación del instrumento a docentes y estudiantes para monitorear la campaña de Brigada Vial, así como la reproducción del material para II ciclo que se dejó bajo la modalidad de carta de crédito que correspondió a la reproducción de 55.000 libros para II Ciclo escolar.

En total se capacitaron a 149 personas, se contó con la participación de 125 centros educativos (preescolar, primaria secundaria) y se entregó 114 paquetes de Brigada Vial (684 libros).

Con respecto al trabajo con las poblaciones indígenas se cuenta con 1.500 Guías Didácticas de Seguridad Vial en idiomas Maleku, Brunca y Térraba.



En cuanto al desarrollo de la estrategia para la integración de los contenidos del viaje seguro en motocicleta en los programas de educación vial a nivel de centros educativos de primaria y también los contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial y motociclismo a nivel de colegios, se logró el 25% de avance tal y como se evidencia en la imagen siguiente:



**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Con respecto a la meta inicial se trabajó en la identificación de 142 centros educativos georeferenciados en un radio de 1.000 metros en las rutas; 39, 3, 2, 247, 17, y 141 de los cantones de San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Pococí, Puntarenas y San Carlos, como parte del Programa de Centros Educativos Seguros.

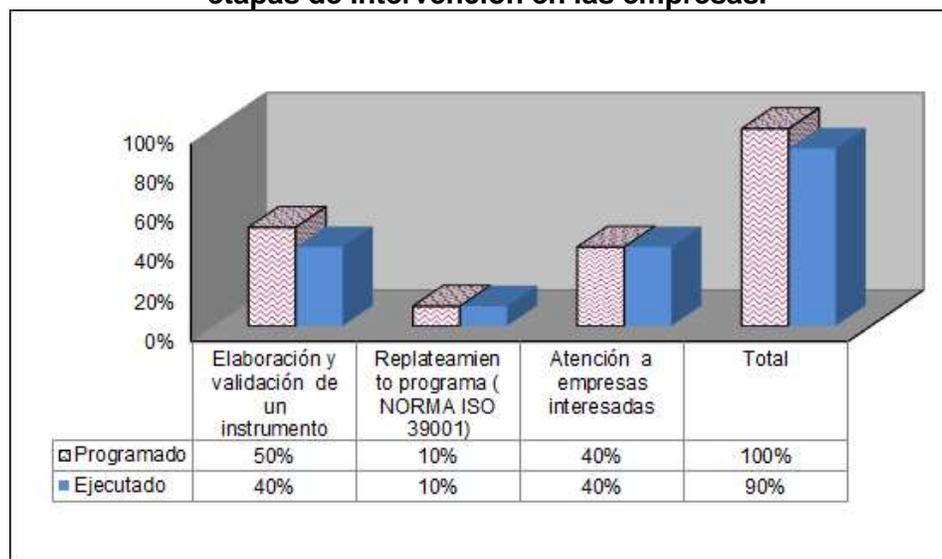
Además, el programa de Centros Educativos Seguros desarrolló 9 talleres de capacitación en Seguridad Vial de acuerdo con los nuevos programas de estudio de Estudios Sociales (Primaria) y Cívica (7° año Secundaria), y entrega técnica del material educativo Brigada Vial, a las escuelas de la Dirección Regional San José Oeste que contempla algunas de las escuelas de la ruta prioritaria del Cantón San José.

**- Desarrollo y aplicación de tres medidas dirigidas a la movilidad y seguridad vial de la empresa privada o pública, una dirigida a la elaboración y validación de un instrumento integral para la aplicación del diagnóstico de la empresa 50%, -Replanteamiento del programa basado en los principios de las normas de seguridad vial ISO 39001 un 10% y –Atención a las empresas que están interesadas en el proceso de empresas un 40%, las cuales estarán programadas para ser implementadas en el segundo semestre del 2015.**

En el año 2015, la meta registró un avance de un 90% que correspondió a: Un 40% a la elaboración de una Estructura de Diagnóstico Cantonal en Movilidad y Seguridad Vial, el 10% al replanteamiento del programa basado en los principios de las normas de seguridad vial ISO 39001 y el 40% de avance que correspondió a la atención de empresas interesadas a incorporarse al Programa de Empresas Seguras. (Ver gráfico N°9).

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Gráfico N°9  
**Avance físico. Meta 1.15.4-Aplicación del 100% de las etapas de intervención en las empresas.**



Fuente: Datos suministrados del Programa de Empresas Seguras, Dirección de Proyectos, año 2015.

-En cuanto al replanteamiento del programa se basó en los principios de la Norma de Seguridad Vial ISO 39001, se conformó una comisión integrada por personal de las Áreas de: Comunicación y Promoción, Investigación y Estadística en Seguridad Vial y el Área de Fiscalización Técnica Vehicular, los cuales trabajaron en la realización de un diagnóstico del programa. Una vez analizados los datos plantearon una propuesta de la metodología para el Programa de Empresas Seguras de la siguiente manera:

Las empresas se clasificarán en tres categorías: Bronce, Plata y Oro para lo cual deben pasar por diferentes etapas a saber:

**Bronce:** Cumplir con la fase preliminar y la etapa 1: diagnóstico.

**Plata:** Cumplir con la fase preliminar, etapa 1: diagnóstico, Etapa 2- Evaluación del riesgo, Etapa 3- Generación del Plan Acción y la Etapa 4-Implementación.

**Oro:** Cumplir con la fase preliminar, etapa 1: diagnóstico, Etapa 2- Evaluación del riesgo, Etapa 3- Generación del Plan Acción, Etapa 4- Implementación y la Etapa 5- Medición y seguimiento.

-Y en cuanto a la atención de las empresas interesadas a incorporarse al Programa de Empresas Seguras, se le dio el acercamiento a un total de 33

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

empresas, de las cuales 29 se incorporaron al programa, recibieron la capacitación y 20 empresas formularon el diagnóstico y el proyecto tal y como se presenta en el cuadro resumen N°18).

**Cuadro N°18**  
**Resumen de las intervenciones por cantones y nombre de las empresas**

Nombre de empresa	I trimestre Identificación y caracterización 8%	Incorporación 8% Marzo hasta Mayo	II hasta el IV capacitaciones en temas de seguridad vial con un peso de un 15%	IV formulación de diagnósticos y proyectos por empresa, con un peso de un 8% IV trimestre
<b>San José</b>				
1-Unopetrol C.R.S.R.L	x	x	Se han impartido 11	x
2-Petrolins Delta Costa Rica S.A.	x	x	capacitaciones de las 12	x
3-Crowley Maritime Cooperation	x	x	programadas con la	x
4-Secansa (Servicios de Carga Nacionales)	x	x	participación de las	x
5-Mudanzas Mundiales	x	x	diferentes empresas a	x
6-Purdy Motor S.A.	x	x	saber: Accidentes de	x
7-PRUMSA	x	x	Tránsito, Velocidad,	x
8-Detektor	x	x	Efectos del Alcohol y	x
9-Traan S.A.	x	x	Drogas en la Conducción,	x
10-Diecar S.A.	x	x	Manejo del Stress y	x
11-Honda (Swiss)	x	x	Fatiga en la Conducción y Factores de Riesgo de	x
<b>San Carlos</b>				
1-La Lynda	x	x	los Usuarios del Entorno	
2-INPROTSA			Vial, reflectividad en vestuario y vehículos, Maquinaria Pesada Recopila con la capacitación de Ahorro de Combustible Actitudes del Conductor	
	x	x		x
<b>Puntarenas</b>				
1-Ferfica	x			
<b>Pococí</b>				
1-Del Monte	x			
<b>Pérez Zeledón</b>				
1-Grupo Galeano MUSOC	x			11
Subtotal	16	13		
<b>Empresas ubicadas en Provincias</b>				
<b>San José</b>				
1-Constructora Meco	x	x		x
2-Grupo Orsi S.A.	x	x		
3-Telecable Económico TV	x	x		x
4-Vensa Automotriz CR C.A.S.A	x	x		x
5-MATRA	x	x		
6-PRUMSA	x	x		
7-Tigo Star	x	x		x
<b>Hereda</b>				
1-Bambo de Costa Rica	x	x		x
2-Empresa de Servicios Públicos de Hereda	x	x		x
<b>Cartago</b>				
1-Florexpo S.A.	x	x		
2-bes	x	x		
3-Transportes Condoro Sánchez S.A.	x	x		x
<b>Atajuela</b>				
1-Panadería la Zacañera	x	x		
2-GQS Multiservicios Ecológicos Nacionales S.A.	x	x		x
<b>Guanacaste</b>				
1-Fundación INCENSA	x	x		
2-Central Azucarera Tempisque (CATSA)	x	x		x
<b>Limón</b>				
1-Chiquita Brands C.R.	x			
Subtotal	17	16		9
Total	33	29		20

Fuente: Elaboración propia del Área de Planificación, Dirección de Proyectos a partir del Informe de evaluación año 2015, Empresas Seguras.

A continuación se citan los nombres de los proyectos por empresa, así como el objetivo general y específico:

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Crowley Maritime Corporation:**

**Perfil de Proyecto: Formación y toma de conciencia.**

**Nombre:** Campaña de Comunicación y Toma de conciencia en Seguridad Vial.  
**Población Meta:** +1650 conductores (equipo pesado cabezal) centroamericanos asociados a Crowley.

**Objetivo general:** Reducir y eliminar las fatalidades y lesiones graves generales por los accidentes de tránsito en las operaciones terrestres de nuestra organización en la región centroamericana.

**Objetivos específicos:**

- Realizar un diagnóstico dirigido por un equipo de profesionales en psicología y con la participación de los conductores para estudiar a profundidad los factores que pueden tener impacto sobre el desempeño en Seguridad Vial durante las operaciones de transporte terrestre de cargas de Crowley Maritime Corporation.
- Diseñar e implementar una campaña de comunicación y toma de conciencia orientada a informar, sensibilizar y reforzar conductas preventivas y manejo seguro relacionados a los factores de trilogía vial (conductor-vehículo-entorno vial).
- Promover la formación y toma de conciencia en seguridad vial en los conductores asociados al transporte terrestre de cargas a través de jornadas de sensibilización enfocadas en los factores previamente identificados durante la fase de diagnóstico.

**Bimbo de Costa Rica:**

**Nombre: Bus escolar Bimbo de Costa Rica S.A.**

**Población meta:** Niños y niñas escolares o vecinos de las comunidades donde laboramos; usuarios del sistema de tránsito.

**Objetivo general:**

Fomentar la seguridad vial en la población iniciando por la niñez.

**Objetivos específicos:**

- Difundir y fomentar la cultura de la seguridad vial en los niños que nos visiten a nuestras instalaciones o en aquellas giras programadas.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- Compartir esta información con escuelas del país.
- Crear un bus escolar temático que fomente la cultura en seguridad vial de Bimbo en niños y niñas.

**Sercansa:**

**Nombre:** Servicios de Carga Nacionales Sercansa S.A.

**Población meta:** Todos los colaboradores de la compañía que conducen una unidad en representación nuestra (para nuestro caso contamos con 90 conductores de camión, cabezal, bus, picky up y moto). Extendiéndolo al resto de personal para concientizar en sus hogares y familia.

**Objetivo general:** Convertir a SERCANSa y sus colaboradores en una empresa segura en nuestras vías.

**Objetivos específicos:**

- Crear conciencia en los colaboradores de la importancia de la unidad que conducen y aclarar sus responsabilidades, derechos y deberes en carretera.
- Estudio y aclaración de Ley de Tránsito. (Multas y pérdida de puntos).
- Importancia del uso de equipo de seguridad como lo es el chaleco, zapatos de seguridad, guantes etc.
- Revisión y reporte diario del estado de la unidad a cargo.
- Respeto de las leyes de tránsito
- Posición adecuada al conducir.

**Constructora MECO**

**Nombre:** Licencia MECO

**Población Meta:** Choferes y operadores.

**Objetivo general:** Buscar la sensibilización de esta población en todos los temas que tiene que ver desde con la responsabilidad de conducir y el entorno que nos rodea.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Objetivos específicos:**

- Buscar que nuestros colaboradores adquieran sentido de responsabilidad en su manera de conducir
- Poder medir por medio de un sistema de puntos el compromiso y efectividad de nuestros colaboradores.
- Reconocer a nuestros choferes y operadores su experiencia, conocimiento, certificándolos como profesionales de su rama.
- Llevar a la empresa un paso más a la mejora continua con mejores prácticas de contratación y verificación de datos mejorando al personal.

**INPROTSA**

**Nombre: Concienciación del personal conductores de motocicletas.**

Población meta: Empleados de campo que utilizan su motocicleta como medio de transporte.

**Objetivo General:** Promover una campaña de concienciación a los trabajadores sobre el manejo defensivo.

**Objetivos específicos:**

- Establecer alianzas con instituciones como el COSEVI, INS, sobre charlas dirigidas.
- Colocar señalización que promuevan buenas prácticas de manejo defensivo.

**VEINSA**

**Nombre: Manos libres para nuestra seguridad.**

Población meta: Todo aquel colaborador que maneje alguna unidad de la empresa o clientes.

**Objetivo general:** Disminuir los riesgos de accidentes.

**Objetivos específicos:** Con esto se busca disminuir los riesgos por accidentes al contestar una llamada al igual evitar riesgos laborales por el mismo incidente.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**GQS Multiservicios Ecológicos Nacionales S.A.**

Población meta: 20 personas en la empresa directamente, la población del distrito de Rosario Naranjo.

**Objetivo General:** Lograr, mediante la ejecución de los objetivos por medio del trabajo en conjunto del personal de la empresa, cambios significativos en el manejo de la flotilla, en carretera, seguimiento de rutas, mantenimiento de camiones, capacitación al personal y colaborar con la protección y mantenimiento de señalización vial del distrito. Logrando seguridad en la conducción de la flotilla vehicular y reducir gastos operativos con sanos controles y manejos responsables ayudando así al impacto en el ambiente.

**Objetivos específicos:**

- Capacitaciones al personal.
- Tener un control en el gasto y consumo de combustible (rutas y control de cargas de combustible contra kilometraje).
- Llevar un control y seguimiento sobre partes o accidentes.
- Protección y mantenimiento de las señales viales del distrito donde se encuentra la empresa.

**Panadería Zarcereña**

**Nombre:** Limpieza de señales de tránsito en las comunidades de San Luis, Pueblo Nuevo, Palmira, Zarcero Centro y Laguna del cantón de Zarcero, Alajuela.

Población meta: 5 comunidades del cantón de Zarcero.

**Objetivo General:** Realizar una limpieza general de las señales de tránsito de las comunidades de San Luis, Pueblo Nuevo, Palmira, Zarcero Centro y Laguna del Cantón de Zarcero Alajuela.

**Objetivos específicos:**

- Conformar una comisión voluntaria colaboradores de Panadería La Zarcereña para desarrollo y control del proyecto de limpieza general de señales de tránsito.
- Involucrar a las familias y miembros activos de las comunidades que se verán beneficiadas con la limpieza general de señales de tránsito.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- Dotar equipo de seguridad y limpieza a las cuadrillas a cargo de la limpieza general de señales de tránsito.

### **Proyecto ESPH**

**Nombre: Programa de Fortalecimiento de la Gestión Vial Empresarial.**

Población Meta: Las y los colaboradores de la ESPHSA

**Objetivo General:** Desarrollar un programa de fortalecimiento de la gestión vial empresarial que permita mejorar la cultura vial en cada uno de los colaboradores de la empresa.

#### **Objetivos específicos:**

- Crear la comisión de gestión vial empresarial de la ESPH.
- Establecer un programa de educación continua, que permita mejorar la cultura vial en los colaboradores de la ESPH.
- Establecer controles y estadísticas que permitan el monitoreo y mejora en la actividad vial de los colaboradores de la ESPH.

### **TELECABLE**

***“EN CASA NOS ESPERAN, CONDUZCA RESPONSABLEMENTE”***



#### **2. Población meta**

Toda la población de colaboradores de Tele Cable Económico TVE S.A.

**3. Objetivo General:** Crear una cultura de Seguridad Vial en la empresa, inculcando un pensamiento preventivo y de alerta al momento de conducir o ser parte de un vehículo.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**4. Objetivos específicos:**

- \* Disminuir la tasa de accidentabilidad.
- \* Evitar daños a los vehículos de la empresa.
- \* Capacitar a nuestros colaboradores en cada aspecto de Seguridad Vial.

**Purdy Motor**

Nombre: Plan de gestión integral para la seguridad vial

**Objetivo general:** Desarrollar un sistema de gestión integral de Seguridad Vial para los colaboradores que tienen incidencia en la conducción de nuestras flotillas.

**Objetivos específicos:**

- Establecer una revisión diaria de las unidades de la flotilla de grupo Purdy Motor
- Determinar un programa anual de capacitaciones en diferentes temas de interés para los choferes de Grupo Purdy Motor.
- Definir un plan durante y después de una colisión con cualquiera de nuestras unidades.

**Transportes Cordero Sánchez S.A.**

**Nombre: Charlas de concientización del uso del cinturón de seguridad en la población estudiantil del Centro Educativo Angloamericano.**

Población meta:

Estudiantes (1.200)

Padres de Familia (1.900 Aprox.)

Transportistas y asistentes (80)

Personal docente y administrativo (150)

**Objetivo General:** Concientizar a la población estudiantil, padres de familia, transportistas y personal docente, del por qué es necesario hacer uso del cinturón de seguridad.

**Objetivos específicos:**

- Explicar y aprender cuáles dispositivos de seguridad son necesarios según las edades.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- Proponer el uso de los mismos de forma adecuada y en el momento requerido.
- Iniciar con el uso de los dispositivos de seguridad y dar seguimiento al cumplimiento del proyecto.

### **Tigo Star**

**Nombre: Charlas de concientización del uso del cinturón de seguridad en la población estudiantil del Centro Educativo Angloamericano.**

**Población meta:**

Estudiantes (1.200)

Padres de Familia (1.900 Aprox.)

Transportistas y asistentes (80)

Personal docente y administrativo (150)

**Objetivo General:** Concientizar a la población estudiantil, padres de familia, transportistas y personal docente, del por qué es necesario hacer uso del cinturón de seguridad.

**Objetivos específicos:**

- Explicar y aprender cuáles dispositivos de seguridad son necesarios según las edades.
- Proponer el uso de los mismos de forma adecuada y en el momento requerido.
- Iniciar con el uso de los dispositivos de seguridad y dar seguimiento al cumplimiento del proyecto.

### **Petróleos Delta Costa Rica**

**Nombre: Proyecto de elaboración de un plan de Gestión Vial para el departamento de Distribución en Petróleos Delta de Costa Rica.**

Población meta: Conductores del departamento de Distribución de Petróleos Delta de Costa Rica.

**Objetivo General:** Elaborar un plan de gestión de Seguridad Vial para el departamento de Distribución de Petróleos Delta de Costa Rica.

**Objetivos específicos:**

- Reducir el número de accidentes de tránsito en que se vean involucrados los conductores.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- Disminuir los costos por reparación de la flota vehicular, gastos por atención médica, infracciones e incapacidades.
- Fomentar el compromiso de la empresa hacia la comunidad como responsabilidad social.

•

### **Mudanzas Mundiales**

#### **Nombre del Proyecto: Renovación de flotilla operativa**

Población meta departamento de operaciones de grupo mudanzas mundiales

**Objetivo general:** Por medio del siguiente proyecto se pretende realizar una evaluación y análisis de la flotilla operativa actual de Grupo Mudanzas Mundiales el cual nos permita determinar el verdadero estado de la misma y a su vez nos brinde un panorama más amplio de cuáles son las unidades de transporte que requieren atención inmediata y cuales deben renovarse.

#### **Objetivos específicos**

- Realizar un estudio de antigüedad de la flotilla operativa actual de Grupo Mudanzas Mundiales el cual nos ayude a determinar cuáles unidades sobrepasaron su vida útil.
- Establecer por medio del departamento de taller un análisis técnico del estado mecánico de la flotilla operativa actual de Grupo Mudanzas Mundiales
- Determinar cuáles son las unidades que deben reemplazarse de la flotilla operativa actual de Grupo Mudanzas Mundiales.
- Identificar por medio del Área de Programación de la de la flotilla operativa actual de Grupo Mudanzas Mundiales cuales es la necesidad real de unidades de transporte con respecto al tipo y capacidad que se requiere para realizar los servicios.
- Implementar por medio de los resultados anteriores un plan de compra venta de unidades de transporte según los requerimientos determinados.

### **Detektor Lo Jack de Costa Rica**

#### **Nombre: Detektor Lo Jack Costa Rica**

Población meta: Colaboradores de Detektor Costa Rica.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Objetivo General:** Capacitar a los colaboradores de la Empresa sobre la Ley de Tránsito para lograr la disminución de accidentes e inconvenientes a nivel vehicular.

**Objetivos específicos:**

- Ampliar el conocimiento de los colaboradores de esta ley.
- Concientizar sobre la importancia de esta ley para un manejo más seguro y eficiente en las carreteras.
- Disminuir las faltas a esta ley para beneficio de la empresa y del colaborador.

**GRUPO TRISAN**

**Nombre: Trisan S.A.**

**Objetivo General:** Fomentar en los choferes de distribución conocimientos mecánicos y eléctricos básicos de mantenimiento preventivo de los camiones para que puedan dar soporte en alguna avería que se presente en sus rutas de distribución, además de actualizar los conocimientos en materia de conducción de las unidades y seguridad vial.

**Objetivos específicos:**

- Evitar que los choferes de distribución transiten con daños mecánicos o eléctricos menores por falta del conocimiento para dar el mantenimiento básico.
- Mejorar la agilidad o práctica de los choferes de distribución en el manejo de los camiones nuevos que se adquieren, para evitar daños en los vehículos o accidentes de tránsito.
- Lograr en los choferes de distribución una mayor conciencia de respeto en el tema de seguridad vial.

**DISCAR S.A.**

**Nombre: Seguridad en carretera.**

Población meta:

Choferes de DISCAR S.A y personal de tráfico.

**Objetivo General:** Incentivar al conductor para que comprenda la importancia de la vida, el peligro que diariamente se vive en la carretera y la necesidad de cumplir con la ley 7600.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Objetivos específicos:**

- Realizar un análisis profundo del quehacer de la vida en carretera.
- Concientizar a los conductores sobre el exceso de vehículos, (en las calles, el atraso constante y la actitud preventiva como parte del quehacer del oficio de conductores.
- Conocer la importancia del respeto al adulto mayor y de las personas con discapacidad.

**Empresa SAVVA**

**Nombre: SIAVE**

Población meta:

-  Encargados de flotilla y choferes de Honda

**Objetivo General:** Sistematizar los controles internos de la flotilla de Honda Motos

**Objetivos específicos:**

-  Llevar un control detallado y unificado del consumo de combustible, mantenimiento y colisiones
-  Capacitar al personal en diferentes áreas, como mecánica básica, ley de tránsito entre otros
-  Desarrollar un control médico anual a los conductores de la flotilla
-  Llevar un control de licencias e implementar la licencia Honda

**CATSA**

**Nombre: Control de licencias tipo y puntaje.**

Mejoras en Señalización interna.

Población meta: Todos los colaboradores que conduzcan una unidad de la empresa.

**Objetivo general:** Tener el personal con la licencia adecuada, vigente y habilitada.

Prevención en información para los usuarios.

**Objetivos específicos:**

- Evitar multas
- Poder hacer efectiva la póliza en caso de siniestro.
- Prevenir accidentes

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- Indicar rutas y destinos
- Facilitar servicios de apoyo

## **UNOPETROL**

**Nombre: Certificación de conductores y liga de transportistas.**

Población meta: Conductores de flota y subcontratada por UNOPETROL Costa Rica SRL.

**Objetivo General:** Brindar una capacitación intensiva que permita dotar a los conductores e una cultura de prevención de accidentes homologando los conocimientos y procedimientos de la empresa. Manejo Seguro.

### **Objetivos específicos:**

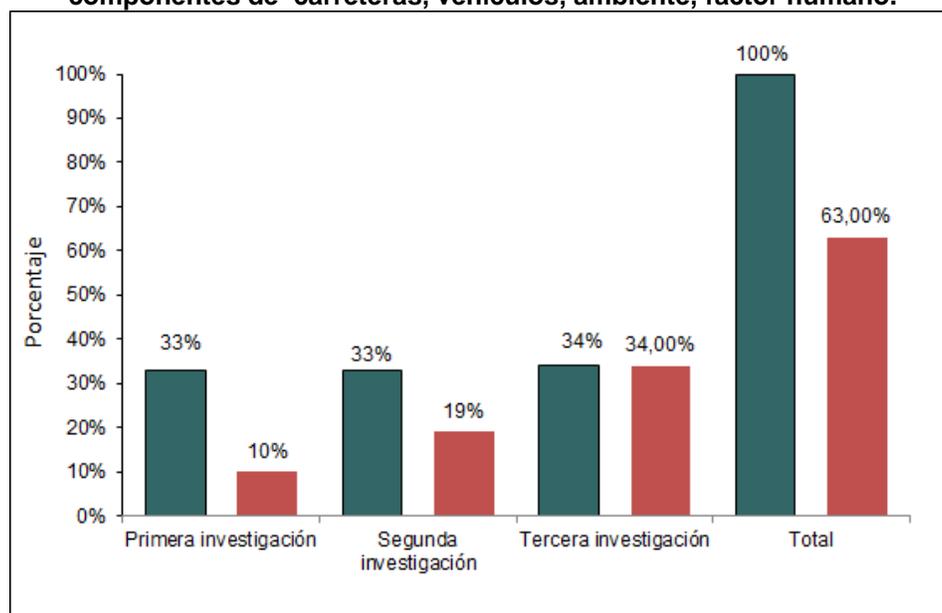
- Evitar accidentes en carretera
- Premiar las buenas acciones y comportamientos.

**- Elaboración de 3 investigaciones de Seguridad Vial en los componentes de carreteras, vehículos, ambiente, factor humano.**

Se presentó un avance físico de un 63%; que correspondió al avance que se obtuvo entre las tres investigaciones tal y como se indica a continuación (gráfico N°10).

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

**Gráfico N° 10**  
**Meta 1.16.1-Elaboración de 3 investigaciones de Seguridad Vial en los componentes de carreteras, vehículos, ambiente, factor humano.**



Fuente: Datos suministrados del Área de Investigación y Estadísticas de la Dirección de Proyectos. Año 2015.

En la primera investigación; sobre el estudio del uso de dispositivos de seguridad pasiva y distractores, se obtuvo un avance de un 10%, que correspondió a un 8% en la elaboración de los requerimientos de la contratación del estudio, así como un 2% al envío de la solicitud de materiales con los requerimientos para que se procediera a la contratación de una empresa que desarrollará el trabajo de campo y elaboración de la base de datos de los observación del uso del cinturón y casco en motociclistas.

Con respecto a la segunda investigación; Estudiar las condiciones de riesgo, desde la perspectiva sociocultural, que pudieran incidir en la seguridad en carretera de todos los usuarios de la ruta 32 San José – Limón, ante su eventual ampliación, se ha obtenido un avance de un 19%, que correspondió al 13% al realizar el contacto inicial e identificación de actores locales en los cantones de Limón, Bataan, Siquirres y Guápiles, gestionando la colaboración con la Cruz Roja, Bomberos, INS, Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, JAPDEVA entre otros.

Se estableció y caracterizo un área sociocultural de impacto directo y de influencia para la prevención de accidentes de tránsito para los usuarios de la Ruta 32 y futuros proyectos de mejora y ampliación.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

El área de influencia directa de la Ruta 32 y sus posibles ampliaciones lo comprenden los cascos urbanos de los cantones de Pococí, Guácimo, Siquirres, Matina y Limón. En el caso de Pococí, se considera el principal centro comercial del Caribe, concentrando gran parte del comercio de bienes y servicios, tanto públicos como privados de la región; si bien el centro se ubica a 400m de norte de la Ruta 32, todos los accesos y salidas dan a dicha autopista, a su vez, sobre la misma se han extendido grandes complejos comerciales y de servicios, como lo es la Municipalidad local, los Tribunales de Justicia, Poder Judicial y OIJ, además de gasolineras, hoteles, zonas de comida, centros comerciales y grandes almacenes como Maxi Pali, Pequeño Mundo, Cervecería de Costa Rica, entre otras; dentro del mismo cantón se identifican importantes poblados sobre la vía como La Marina y La Unión, entre otras. Así mismo, el acceso desde y hacia grandes comunidades como Roxana y Cariari se da desde la Ruta 32.

Para el cantón de Guácimo, su interacción es menor con la Ruta 32 pero igualmente significativa, al ser la única entrada/salida hacia su cabecera y casco urbano, ubicado a 200m de la vía. Gran parte de su población se debe trasladar por razones educativas, laborales, de salud o para el acceso de bienes y servicios hacia el centro de Guápiles, para lo cual utilizan la Ruta 32. En Guácimo se inicia con la presencia de extensas zonas de cultivo de diversos productos como piña, banano, plantas ornamentales, entre otros; gran parte de la población, sobre todo masculina, se dedica a este sector, predominando el traslado peatonal, de ciclistas y en los últimos años, de motociclistas. Después de río Guácimo se pueden observar los monocultivos a ambos lados de la Ruta 32 en dirección a Limón, dinámica de uso del suelo que se mantiene con especial prevalencia en Siquirres y Matina. La comunidad de Pocora se localiza en el límite de Guácimo con Siquirres, siendo el poblado más grande después de la cabecera del cantón y se ubica directamente sobre la Ruta 32, siendo su población dedicada al sector agropecuario y en menor medida al comercio en las inmediaciones.

En el cantón de Siquirres se localizan algunas de las mayores extensiones de monocultivos del Caribe, dando continuidad a las plantaciones que empiezan a identificarse desde Guácimo, a lo largo de toda la Ruta 32, principalmente piña y plantas ornamentales; Tiene el tercer mayor centro urbano (después de Guápiles y Limón) con una importante concentración de bienes y servicios, públicos y privados. El principal acceso/salida es sobre esta vía principal, a su vez, es la intersección que comunica con la zona de Turrialba y Cartago por la Ruta 10. Cuenta con importantes comunidades distribuidas a lo largo de las márgenes de la Ruta 32 como Germania, La Herediana, La Francia y un poco más alejadas: Florida, la Alegría y El Cairo, pero todos con acceso/salida hacia esta vía nacional. Sobre la ruta 32 en este mismo espacio, se localizan algunas de las principales empresas agropecuarias empleadoras de la región, como FRUCTA, CODELA, Del Monte, entre otras, en su mayoría plantas procesadoras y empacadoras, además

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

de las múltiples fincas de cultivo; gran cantidad de la población local encuentra trabajo en este sector y se traslada a pie, en bicicleta o en motocicleta.

El cantón de Matina es el que tiene la menor exposición a la Ruta 32 por cuanto su cabecera de cantón se encuentra a varios kilómetros hacia el norte de la misma, sin embargo, la única ruta de salida/entrada sigue siendo la 32. Además, uno de los principales poblados es Bataan que se encuentra a 1km de la Ruta 32. En este cantón, la principal actividad es el sector agropecuario, con muy poca presencia de comercio y servicios; Muchas de las fincas, sobre todo de banano, se ubican a lo largo de la Ruta 32 y hacia el norte de la misma. La población local tiende a trasladarse en bicicleta, aunque la motocicleta se ha ido convirtiendo en uno de los principales medios de transporte. Gran parte de este cantón es susceptible a inundaciones, aunque no así la Ruta 32.

El último cantón sobre la ruta es la cabecera de provincia, Limón, el principal centro urbano de toda la zona Caribe. Es el único puerto sobre el mar Caribe, por lo que es la principal puerta de entrada/salida de la gran mayoría de exportaciones del país y la región, de ahí que la Ruta 32 concentre el mayor flujo de tránsito pesado del país. A su vez, después del río Chirripó (en donde se ubica el puente fluvial más largo del país con 420m) se localizan las principales extensiones de plantación de banano para exportación y plantas empacadoras, además de almacenes fiscales, aduanas, depósitos y almacenamiento de contenedores, lo que aumenta significativamente el flujo de vehículos pesados, de carga, maquinaria agrícola y viandantes. La Ruta 32 separa la ciudad de Puerto Limón en dos, con numerosos barrios populosos tanto al norte como al sur, siendo que todas las vías alternas entran o salen sobre esta vía principal. A su vez, es desde su finalización en el centro urbano que entronca con las rutas que comunican los cantones de Sixaola y Valle de la Estrella. Desde el puente sobre el río Chirripó y hasta el centro de Limón, la Ruta 32 divide una importante cantidad de poblados como Estrada, B-Line, Venecia, Búfalo, Liverpool, Loma Linda, Limón 2000, Moín, entre otros; además, sobre la carretera se localizan los planteles de Recope, la penitenciaría local, empresas aduaneras, Dos Pinos, ICE, Policía de Tránsito, y otros.

Respecto a los perfiles de movilidad de usuarios vulnerables, ciclistas, peatones y motociclistas en los cantones vinculados a la Ruta 32 y su área de captación e influencia, preliminarmente debido a que se está en el proceso de elaboración de documento, se pueden definir tres modalidades de usuarios: los automotores, los ciclistas y los peatones. En el caso de Guápiles, el principal conflicto sucede entre vehículos de todo tipo y los peatones; los vehículos porque deben interactuar con complicadas intersecciones en el paso de la ruta 32 por Guápiles (con las vías 249, 149 y 247 hacia el norte; gran cantidad de calles vecinales hacia el sur); después del cruce de Guácimo y ante el aumento de las empresas agroexportadoras y zonas de cultivo, aumenta la presencia de ciclistas, sobre todo

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

en las horas de salida/entrada a los horarios laborales, que por el tipo de actividad suelen estar entre las 4 y 5 de la mañana; 1 y 2 de la tarde, 9 y 10 de la noche. Este comportamiento de ciclistas y peatones continúa hasta la intersección con Bataan, en donde es fácil observar importantes contingentes de estos usuarios sobre la Ruta 32, en su mayoría sin iluminación, ropa o elementos retroreflectivo, además de ropa oscura y carente de otras medidas de seguridad. La ruta 32 no cuenta con aceras, ciclo vías ni iluminación adecuada.

Entre el cruce de Bataan y Estrada en Limón disminuye la circulación de peatones y ciclistas. Ya en la comunidad de Venecia y hasta el centro de Limón empieza a darse una importante circulación de ciclistas y peatones, sobre todo en la interacción hacia centros de población, que la mayoría se ubican en ambos márgenes de la vía, centros de estudio y lugares de trabajo, además del aumento en la presencia de vehículos de carga.

Después de los barrios de Loma Linda y Buenos Aires (a la altura de los planteles de Recope y el cruce a Moín) aumenta el flujo de peatones y ciclistas, además de vehículos particulares y motocicletas, sobre todo en los alrededores a barrio Juan Pablo II en donde se ubican varios centros de estudio como la sede de la UCR, el INA, el colegio Científico, entre otros. Desde este punto y hacia el este, hasta finalizar la ruta 32 en el muelle Alemán, la presencia de peatones y ciclistas es constante y aumenta en algunos puntos importantes de intersección (del cementerio municipal; con la ruta 241 o con la ruta 36 y calle 9).

Así como el 3% programado en la revisión bibliográfica.

**En la tercera investigación que corresponde al Perfil psicológico e intervención del conductor de motocicletas temerario de la Provincia de Puntarenas, segunda etapa, la misma viene desde el año 2014;** En cuanto a la intervención psicológica a 5 motociclistas temerarios, se obtuvo un avance de un 33%, que comprendió al 20% en la elaboración del diagnóstico psicológico para la mejor comprensión de las conductas temerarias en las que incurrieron y su intervención psicológica para el cambio de actitudes en la conducción.

El 2% programado en el análisis de la intervención de los 5 motociclistas, en donde 3 conductores presentan conductas temerarias como es la alta velocidad y 2 conductores con problemas de alcoholismo y que llevan sus problemas a su conducción.

Para la intervención se les administró la prueba psicológica CPS. El CPS es un instrumento de evaluación de la personalidad que parte de una aproximación conductual y tiene en cuenta las características de la persona y su interacción con las situaciones concretas. Este test consta de 15 variables de personalidad: Estabilidad emocional, Ansiedad, Auto Concepto, Eficacia,

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

Confianza en sí mismo, Independencia, Dominancia, Control Cognitivo, Sociabilidad, Ajuste social, Agresividad, Tolerancia, Inteligencia Social, Integridad y Liderazgo.

Otras técnicas utilizadas fue la entrevista a profundidad, la sensibilización por medio de videos y el análisis de lo que estipula la Ley de Tránsito, en cuanto a la conducción de motocicletas, así como el estudio del manual del motociclista 2014 de AIMA (Asociación de importadores de motocicletas y afines), avalado por el COSEVI, ya que se detectó con el análisis de la primera parte de este proyecto, que el 100% de los entrevistados nunca ha leído, ni escuchado nada sobre la conducción de motocicletas o lo que estipula la ley al respecto.

En cuanto las conclusiones se obtuvo el 2% de avance, en donde se determinó que a pesar de contar con el apoyo de las jefaturas de las instituciones donde se realizan las intervenciones, se han hallado algunos obstáculos, tales como la falta de espacio físico para realizar las intervenciones y en una ocasión, dos funcionarios no se encontraban en su lugar de trabajo, porque estaban de gira, así como el poco tiempo para realizar una intervención psicológica, ya que 8 sesiones no son suficientes, especialmente cuando surgen traumas de la niñez que tienen que ver en las conductas actuales y que ameritan de más tiempo para su intervención.

Por otra parte, una vez que se realizaron las visitas se optó por continuar con la terapia personal de cada uno, ya que por las patologías presentadas se determinó que ocho sesiones no eran suficientes para trabajar con cada uno de ellos.

En el seguimiento se obtuvo el 10% de avance, para lo cual se realizó una visita mensual a cada uno de los participantes, se les administró la prueba proyectiva HTP, que es el test de la casa, el árbol y la figura humana, esta es una técnica compuesta por tres estímulos definidos y orientados a conocer rasgos puntuales de la persona que lo realiza. En estas visitas se optó por continuar con la terapia personal de cada uno, ya que por las patologías presentadas se llegó a la conclusión de que ocho sesiones no eran suficientes para trabajar con cada uno de ellos.

En este seguimiento también se indagó con las jefaturas los comportamientos obsesivos y/o agresivos de sus funcionarios en sus tratos diarios y con los compañeros.

No se pudo entrevistar a todos los participantes ya que a pesar de que se avisó con anticipación de la visita, uno de ellos se encontraba de vacaciones. Otro de los participantes de otra institución renunció a su empleo.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Lo anterior sumado a que meses antes uno de los participantes había sido trasladado a otro centro de trabajo y a pesar de que fue visitado por mi persona en dos ocasiones para continuar con el seguimiento, el participante no mostró interés en continuar el proceso, aludiendo a que en este nuevo puesto no tenía tiempo como en el anterior.

**- Reconstrucción de 18.000 m de bordillos en la isla medianera de la Ruta Nacional N° 39.** No existe ejecución física ni financiera. Sin avance físico. Pendiente orden de inicio de trabajos. La ejecución se encuentra mediante carta de crédito (5.02.02 -Vías de comunicación terrestre). Contrato COP-2015-001 por \$338.267.200,00 hasta por un máximo de 20km de bordillo, con la empresa DICOPRO S.A, plazo entrega 163 días (incluyendo días de lluvia). Contrato refrendado con oficio N° 18629 (DCA-3359 del 16/12/2015).

**- Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de captaluces y colocación de señales verticales en 250 km geográficos de carretera nacional, con énfasis en cantones con mayor accidentalidad y muertes.** Al corte de la evaluación se han demarcado 247 km que representa un 98.8% de avance físico de la meta programada.

La demarcación se ha realizado en los siguientes tramos:

En marzo: 47 km geográficos en las Rutas Nacionales N°2 Tramo: Pilar de Cajón – San Pedro (16 km), N° 242 Tramo: San Isidro de Pérez Zeledón – San Gerardo de Rivas (18.5 km) y N° 322 Tramo General Viejo – Pilar de Cajón (12.5 km).

En abril: 38 km geográficos en la Ruta Nacional N°142 entre Tilarán y La Unión.

En junio: 34 km geográficos de la Ruta Nacional N°142 entre los tramos de La Unión de Tilarán - Tabacón y La Fortuna de San Carlos - El Tanque de la Fortuna y sobre 9 km geográficos de la Ruta Nacional N°35 entre Pavón y Santa Rosa de Pocosol.

En agosto: 33,8 km geográficos de la Ruta Nacional N°248 y N°810 entre los tramos de Guácimo - B° El Jardín y Jiménez - San Luis.

En noviembre: 36 km geográficos en el Cantón de Pococí: Ruta N°247 Tramo Guápiles – las Palmitas.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

En diciembre: 49 km geográficos en el Cantón de Puntarenas; rutas 131, 606 y 622 (San Mateo – Esparza, Rancho Grande – Guacimal, Esparza – Entroque Ruta 27).

- **Dotar de sistemas fotovoltaicos a 80 sistemas de semáforos del Sistema Centralizado de Semáforos en el año 2015.** No existe ejecución física ni financiera. Pendiente orden de inicio de trabajos. (EN CARTA DE CREDITO); la ejecución se encuentra mediante carta de crédito; 5.02.02 -Vías de comunicación terrestre; con la empresa Sistemas Empresariales RC S.A, por USD\$1.008.125,00 (¢553.934.443,75 al TC ¢549,47), Contrato legal CB-2015-001, Contrato Merlink #0422015001100051-00. 3/11/2015). Licitación 2015LN-000005-0058700001. Refrendado por la CGR con oficio N° 18239 (DCA-3298 del 11/12/2015). OCTUBRE: Adjudicación en firme, con la empresa Sistemas Empresariales Rc S.A, por USD\$1.008.125,00, Contrato legal CB-2015-001, Contrato Merlink #0422015001100051-00. Marca HELIOTEC, Modelo BP2000 Solar. Plazo de entrega es de 300 días naturales contemplando dentro de este plazo los días estimados de lluvia y tiempo de importación de equipos y materiales. La garantía es de 18 meses calendario. Se REDUCE LA CANTIDAD DE 92 a 77 sistemas.

- **Señalamiento horizontal, vertical y colocación de captaluces en 18 intersecciones de alto riesgo en el Gran Área Metropolitana.** No existe ejecución física. Se realizó la compra de materiales y equipos; especialmente las demarcadoras de pintura termoplástica y se encuentran varias compras en carta de crédito a saber:

-2.01.04 -Tintas, pinturas y diluyentes: Con Pinturerías de Costa Rica S.A, por pintura termoplástica.

-5.01.99 -Maquinaria y equipo diverso: Con Tecnologías en Equipos para Pintores TEPSA S.A, por máquinas demarcadoras de pintura termoplástica, contrato 0432015001100062-00.

- **Colocación de elementos marcadores (tachuelones) en 26 islas canalizadoras del GAM.** No existe ejecución física. Se dará orden de inicio DVT-GDIT-SV-2015-2559 a partir del 18 de enero 2016, para concluir el 1 febrero del año 2016. (CARTA DE CREDITO)

Ejecución se encuentra mediante carta de crédito (5.02.02 -Vías de comunicación terrestre), con la empresa Horizontes de Vías y Señales Centro América S.A, por USD\$32.193,50 (aproximadamente ¢17.689.362,45 al TC ¢549,47), contrato Merlink 0432015001100063-00, Licitación 2015LA-000029-0058700001, Plazo de

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

entrega 15 días naturales. Se adjudicaron solo 9 de los 26 sitios, las cuales comprende 12 islas:

1. Intersección R108-R100 (Bomba Delta Uruca): 1 isla.
2. Intersección R3-R106 (La Valencia): 1 isla.
3. Cruce Ipís- Coronado (R218): 1 isla.
4. Rotonda Y Griega: 2 islas.
5. Rotonda de La Bandera: 1 isla.
6. Rotonda San Sebastián: 2 islas.
7. Rotonda Garantías Sociales: 2 islas.
8. Intersección Pipiolo (Plaza Víquez): 1 isla.
9. Intersección ruta 210- La Lía: 1 isla.

Actualmente la Unidad Ejecutora se está valorando si se interviene la Rotonda de la Y Griega.

**- Diseño y suministro de 5 estructuras de pórtico con sus respectivas señales informativas aéreas en la Ruta Nacional 39.** No existe ejecución física. La orden de inicio DVT-GDIT-SV-2015-2561 es a partir del 18 de enero y termina el 17 marzo del 2016).

La ejecución se encuentra mediante carta de crédito en la subpartida 5.02.02 - Vías de comunicación terrestre, con la empresa Horizontes de Vías y Señales Centro América S.A, por ¢65.806.800,00, contrato Merlink 0432015001100064-00, Licitación 2015LA-000041-0058700001, Plazo de ejecución de 60 días, garantía técnica de 10 años.

Se adjudicaron 4 de las 5 estructuras: Diseño e Instalación de cuatro estructuras de tipo pórtico, Elaboración y colocación de 8 señales informativas elevadas y diseño e instalación de los sistemas de contención lateral en:

Rotonda Y Griega:

- Zapote - Paso Ancho (a 150 m Sur-Oeste del puente peatonal en Las Luisas).
- Paso Ancho - Zapote (a 250 m Sur-Oeste del puente peatonal del Parque de La Paz).

Rotonda San Sebastián:

- Paso Ancho - Alajuelita (cercana al puente peatonal, en la cara Este del mismo, para no afectar la visibilidad de las señales).
- Alajuelita - Paso Ancho (a 150 metros Oeste del puente peatonal de la Colonia Kennedy).

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

- **Señalamiento horizontal y vertical de 9 pistas y recorridos de las rutas de las pruebas de manejo de las sedes regionales de la Dirección General de Educación Vial.** No existe ejecución física. Se realizó la compra de materiales y equipos (especialmente las demarcadoras de pintura termoplástica). Está pendiente la entrada de las máquinas demarcadoras en pintura termoplástica, que incluye una inducción/ capacitación de uso, teniéndose programado iniciar los trabajos a más tardar en el mes de marzo del año 2016.

- **Colocación de 43 dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios, constituidos por el cruce del tren con la carretera.** No existe ejecución física ni financiera.

Mediante Resolución R-DCA-1043-2015 de las 15:40 horas del 15 de diciembre del 2015; la Contraloría General de la República declara sin lugar el recurso de apelación interpuesto por el consorcio FAPCOM-ELECTRANS y ANULA de oficio el acto de adjudicación.

En la Licitación 2015LI-000001-0058700001. Participaron las siguientes empresas:

- Semex Sociedad Anonima de C.V.
- Consortio Fapcom-Electrans (Fapcom Cr S.A y Electrosistemas Bach S.L)
- Consortio Metropar-Cesa (Octo metrología Automacao Industria e servicios limitada y Control Electrónico Sociedad Anónima.

La adjudicación anulada fue realizada a la empresa SEMEX, S.A. de C.V, Suministro e Instalación de 42 Sisternas Semafóricos para cruces con el Ferrocarril Corredores Pavas- Curridabat y San José - Heredia y remoción (retiro) de las señales existentes, por un monto total de ¢2.051.436.083,20 (USD\$ 3.663.278,72 al TC ¢560,00) (con 23 sistemas de nivel 2 y 19 de nivel 3), plazo de ejecución de 300 días, Garantía de 24 meses).

- **Colocación de 44 dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios, constituidos por el cruce del tren con la carretera.** No existe ejecución física ni financiera.

Mediante Resolución R-DCA-1038-2015 de las 15:55 horas del 16 de diciembre del 2015; la CGR declara sin lugar el recurso de apelación interpuesto por el consorcio FAPCOM-ELECTRANS y ANULA de oficio el acto de adjudicación.

En la licitación 2015LI-000002-0058700001, participaron las siguientes empresas:

- Semex Sociedad Anónima de C.V.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

-Consortio Fapcom-Electrans (Fapcom Cr S.A y Electrosistemas Bach S.L)  
-Consortio Metropar-Cesa (Octo Metrología Automacao Industria e servicios limitada y Control Electrónico Sociedad Anónima).

La adjudicación anulada fue realizada a la empresa Semex SA de CV por USD\$3.293.193,13, suministro e Instalación de 49 Sistemas Semafóricos para cruces con el Ferrocarril Corredor San José-Cartago y remoción (retiro) de las señales existentes por un monto total de ¢1.844.188.182,80 (USD\$ 3.293.193,13 al TC ¢560,00) (con 28 sistemas de nivel 1 y 21 de nivel 2), plazo de ejecución de 300 días; Garantía de 24 meses).

**- Implementación de acciones de seguridad vial en 120 centros educativos.**

No existe ejecución física ni financiera. La orden de inicio de trabajos a partir del 5 de enero 2016. (CARTA DE CREDITO). Ejecución se encuentra mediante carta de crédito en la subpartida 5.02.02 -Vías de comunicación terrestre.

Se adjudicó a la empresa Consortio Publivías, por ¢225.981.190,00, contrato Merlink 0432015001100037-00. Licitación 2015LN-000007-0058700001. Plazo de entrega 25 días sin contar días de lluvia.

Se reduce la cantidad de 120 a 109 centros educativos y de salud.

**2. ¿Cuáles son los principales factores excepcionales que incidieron en la gestión del programa/proyecto?**

En primer término la valoración del comportamiento respecto al tipo de usuario, donde se evidencia enfáticamente que el problema de los últimos años, es el aumento del tipo de usuario motociclista y una falta de reglamentación y cultura en un comportamiento adecuado que se debería tener en carretera, tanto de los motociclistas como de los conductores de vehículos en cuatro ruedas.

Los motociclistas para los últimos 4 años son el tipo de usuario con mayor número de fallecidos, superando a los peatones que años atrás manejaban ese lugar. Para el año 2015 los peatones y acompañantes de moto presentan una disminución de 5 personas cada uno, la mayor disminución se da en los acompañantes de carro, todo esto con respecto al año 2014.

Otros actores como los ciclistas y conductores presentan un aumento.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

El cuadro 19 muestra los fallecidos en carretera por tipo de usuario, donde el perfil de las personas víctimas de los siniestros del tránsito enfocado desde el concepto de vulnerabilidad, deja ver una reincidencia de ocurrencia en la mortalidad mayor en los conductores de motocicletas y peatones, ambos manteniéndose a través de los años.

**Cuadro 19  
Costa Rica: Muertos en sitio por tipo de usuario  
Periodo 2010-2015**

<b>Tipo de usuario</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Motociclista	70	63	87	75	105	149
Acompañante Moto	2	9	3	12	17	12
Peatón	79	76	78	73	76	71
Conductor	77	56	68	54	62	81
Acompañante	39	55	66	46	65	46
Ciclista	31	30	27	28	31	39
Otro	0	0	1	0	3	0
<b>Total</b>	<b>298</b>	<b>289</b>	<b>330</b>	<b>288</b>	<b>359</b>	<b>398</b>

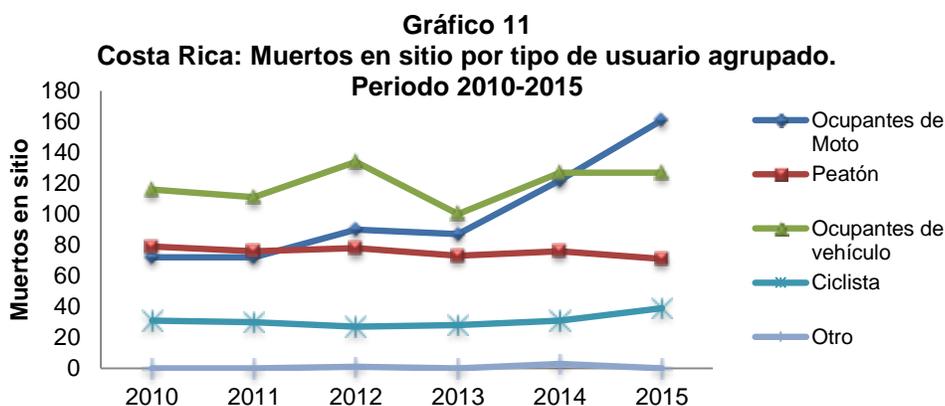
**Fuente:** COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

Los motociclistas para los últimos 4 años son el tipo de usuario con mayor número de fallecidos, superando a los peatones que años atrás manejaban ese lugar. Para el año 2015 los peatones y acompañantes de moto presentan una disminución de 5 personas cada uno, la mayor disminución se da en los acompañantes de carro, todo esto con respecto al año 2014.

Otros actores como los ciclistas y conductores presentan un aumento.

En el Gráfico 11 se presenta los tipos de usuario agrupados, en donde se observa el crecimiento de fallecidos ocupantes de moto, y que hasta el último año logran sobrepasar a los ocupantes de vehículos. Esto es bastante grave, ya que si se considera el tamaño de cada una de las flotas la diferencia es muy grande.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**



Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

Asimismo, otro factor que ha incidido es que la mayor cantidad de muertes en sitio había sido en la noche luego de las 18 horas para los años 2010-2012 y en los años 2014-2015 vuelve a tomar el mismo comportamiento. La franja de la madrugada continua siendo la segunda con más víctimas, seguida por las franjas de la tarde y la mañana. Siendo en las horas nocturnas donde se registra el menor número de oficiales de tránsito en acciones de vigilancia y control en carretera.

La franja de la tarde y mañana tienden a tener más regularidad, mientras el crecimiento se presenta más en la franja noche-madrugada, según se evidencia en el cuadro N°20.

**Cuadro 20**  
**Costa Rica: Muertos en sitio por Franja Horaria**  
**Periodo 2010-2015**

Franja Horaria	2010	2011	2012	2013	2014	2015
00-06	82	83	77	83	98	124
06-12	68	53	56	62	61	61
12-18	51	61	89	63	79	79
18-24	97	92	108	80	121	134
Total	298	289	330	288	359	398

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

El anterior factor (ocurrencia en horas nocturnas de muertes – presencia limitada de oficiales de tránsito), se confabula con los días en donde se registran mayor muertes que son los fines de semana, donde de igual forma la presencia policial es limitada.

Lo anterior se evidenciar en el cuadro N°21 donde los fines de semana siguen siendo cuando más muertes se presentaron, sin embargo, para el año 2015 el viernes tiende a tener una disminución considerable.

**Cuadro 21  
Costa Rica: Muertos en sitio por día  
Periodo 2010-2015**

<b>Día</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Lunes	35	34	42	27	41	50
Martes	34	25	24	25	27	43
Miércoles	24	23	25	38	35	46
Jueves	30	39	45	34	42	45
Viernes	43	45	45	33	60	37
Sábado	59	67	64	68	70	94
Domingo	73	56	85	63	84	83
<b>Total</b>	<b>298</b>	<b>289</b>	<b>330</b>	<b>288</b>	<b>359</b>	<b>398</b>

**Fuente:** COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

**3. Describa de manera sintetizada las limitantes que incidieron directamente en los desfases negativos del programa o proyecto.**

Entre las limitaciones de mayor impacto que tiene el programa, son los procesos licitatorios que se convierte en grandes murallas que debe escalar un proyecto para poder desarrollarse, es decir procesos de contratación administrativa que se caracterizan por su alta complejidad y que limitan o atrasan la ejecución de proyectos, con el consiguiente alto costo - beneficio para el desarrollo nacional y la población en general.

Además, el Consejo de Seguridad Vial, es la entidad encargada de establecer las políticas en materia de seguridad vial, mientras que los proyectos sobre esta temática son ejecutados por otras dependencias técnicas pertenecientes al MOPT, a saber: Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito, lo cual limita el rendimiento de cuentas que

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

deben suministrar dichas dependencias, al no tener el Cosevi competencias sobre ellas.

Asimismo, la política nacional de recorte presupuestario en partidas y subpartidas muy susceptibles para la función específica que deben cumplir las instituciones del Estado, sin medir el impacto o la relevancia que tiene para una institución dicha subpartida en la solución de problemas para la sociedad que debe atender.

Por otro lado, se está ante un escenario de agotamiento acelerado de la vida útil de la infraestructura vial y sus componentes, por causas climáticas, vandálicas y el poco mantenimiento que reciben por falta de recursos para sus sostenibilidad, aunado a un incremento en los niveles de violencia de la población y por ende en muertes por accidentes de tránsito.

A lo interno de las diferentes instituciones que velan directamente por el funcionamiento del Estado Costarricense (Contraloría General de la República, Ministerio de Hacienda; Autoridad Presupuestaria, Ministerio de Planificación y Política Económica), los técnicos no aplican criterios unificados para analizar y emitir criterio sobre los diferentes asuntos institucionales sometidos a su valoración.

También se debe luchar por la débil incorporación del componente de seguridad vial en las carreteras, en su Planificación, diseño, construcción y operación, inclusive en obras ejecutadas por instituciones del Sector Transportes.

Incipiente cultura vial que posee el usuario del sistema de tránsito, aplicando hábitos y comportamientos temerarios e inseguros.

Alto porcentaje de la flota vehicular (entre un 35% y 40%), que no asiste actualmente a la revisión técnica, lo que interfiere en contar con estudios confiables sobre el estado de la flota en circulación y en el mantenimiento preventivo vehicular y se une a los factores de riesgo que pueden potenciar accidentes, muertes y lesionados en carretera.

Uso creciente del celular y otros artículos tecnológicos distractores por parte de los conductores en las vías lo que eleva los riesgos para que ocurran accidentes de tránsito; según investigaciones recientes determinaron que conforme más personas hablan y conducen, el índice de accidentes subirá,

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**  
**INFORME ANUAL 2015**

ya que ambas acciones conduce en un momento a la distracción, lo que podría alterar la capacidad del conductor para reaccionar ante un eventual incidente.

**4. Para las metas con rezagos, ¿Cuáles son las consecuencias directas de no haberse logrado los compromisos, sobre todo en la población objetivo beneficiaria?**

Las consecuencias directas de no lograr el avance según lo programado en este programa o proyecto del PND, es el incremento en el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito, y sobre todo los años potenciales de vida que se pierden por dichos fallecimientos.

Aunado a lo anterior, el impacto económico que generan los accidentes de tránsito en la economía del país, debido a que involucran una serie de situaciones y actores que incrementan los gastos. Entre los más significativos se citan los siguientes:

- Gastos médicos, principalmente por la atención de las lesiones y pago de incapacidades de las víctimas de un accidente. Cuando estas son serias, generalmente requieren de un tratamiento especializado, constituyéndose en una carga importante para los centros de salud.
- Gastos materiales, a razón de pagos por daños en la propiedad.
- Los gastos administrativos en los que incurren las instituciones que tienen participación directa en el problema (hospitales, autoridades de tránsito, instituciones aseguradoras, autoridades judiciales, entre otras). Nuestro país utiliza una gran cantidad de recursos económicos y humanos para la atención de las consecuencias de los accidentes, que por su utilización básicamente curativa no son recursos que contribuyen a la disminución de esta problemática.

Estas sumas cuantiosas en las que incurre el Estado dejan claro las implicaciones económicas que producen estos accidentes, recursos que pudieran ser utilizados en la prevención de esta problemática o bien en la atención de otras necesidades de la población.

Por otro lado, las implicaciones económicas no se circunscriben solamente al ámbito nacional sino que trascienden a la esfera individual y familiar, mismas que pueden prolongarse por un largo período; siendo necesaria, en algunos casos, la intervención institucional para paliar sus consecuencias.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

Las implicaciones físicas de las personas involucradas en un accidente de tránsito, se ubican en un continuo cuyos extremos van desde las heridas leves hasta la muerte. Cualquier punto del continuo produce un estado de crisis en el individuo implicado, puesto que se enfrenta a experiencias que no esperaba, como son, lesiones en extremidades, discapacidades temporales o permanentes, muertes, u otras. Estas situaciones obligan a los individuos a adaptarse a esa nueva condición, lo cual lo induce a experimentar etapas en las que sufren ansiedad, depresiones, culpabilidad, vergüenza y otras situaciones que producen crisis en el individuo.

**5. Especifique al menos dos acciones de mejora que se deben implementar para solventar cada uno de los obstáculos descritos para el logro de las metas de programas y proyectos**

- **Intensificar la operación policial en factores de riesgo en seguridad vial en nivel nacional, con énfasis en los cantones San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Pococí, Puntarenas y San Carlos, horas y días y lugares que según la estadística oficial presentan el mayor riesgo; a saber las horas nocturnas y fines de semana**

Según los datos mostrados existe un espacio en el cual se puede mejorar la acción policial con impacto en la mortalidad, al atender las horas donde se producen el 60% de las muertes, reforzando la aplicación de la norma en factores de riesgo en horas y días de mayor mortalidad en vehículos y motocicletas.

Esta acción también debe considerar el espacio donde se producen las mayores aportaciones de la mortalidad, para ello se elaboró una serie histórica de los muertos totales producidos en el país durante 13 años, donde los cantones de San José, Alajuela, San Carlos, Pococí, Pérez Zeledón y Puntarenas encabezan la lista año tras año.

- **Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento - efectividad de la ley de tránsito (infracción). Retomando con ello, la implementación de la vigilancia y control en carretera con cámaras.**

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

- **Promocionar y aplicar en forma conjunta el Plan de Motos 2015 - 2018**

- 6. Relacione las contribuciones de los programas y proyectos (cuando proceda) con políticas de gobierno como Tejiendo Desarrollo, Puente al Desarrollo, Estrategia Nacional de empleo, Telecomunicaciones, entre otras.**

No aplica.

- 7. Emita criterio sobre los recursos presupuestarios ejecutados respecto de lo estimado de las metas de programas/proyectos.**

El Programa N° 2 – Administración Vial es el que contempla las acciones que en materia de seguridad vial, promueve, financia y evalúa el Consejo de Seguridad Vial y las cuales están contempladas dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2015 - 2018, denominado “Alberto Cañas Escalante”, donde se estableció como línea de intervención el Programa Seguridad Vial, cuyo objetivo es desarrollar acciones de seguridad vial que generen como resultado el reducir a 10,75 la tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes. 2015: 13,16, 2016: 12,46, 2017: 11,66 y 2018: 10,75.

A su vez, ese programa sectorial tiene su referente en el Plan Estratégico Nacional en el Marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. “construyendo una cultura de paz en las carreteras”, una década de acción le servirá al país para establecer las bases políticas y la necesidad de priorizar las acciones y las agendas públicas nacionales sobre la seguridad vial.

Este programa registró una ejecución presupuestaria al 31 de diciembre del 2015 de un 50,95% (¢8.397.169.509,96), incluyendo las cargas salariales. Sin embargo, tomando en consideración solamente los montos ejecutados sin cargas salariales (¢7.092.043.202,24), se obtiene un porcentaje de ejecución para los cinco subprogramas de un 47,24%, tal y como se muestra en el cuadro N°22.

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

**Cuadro N°22  
Ejecución Presupuestaria de Egresos  
del Programa 2-Administración Vial.  
Año 2015**

<b>PROGRAMA 2-AMINISTRACIÓN VIAL.</b>						
<b>Unidad</b>	<b>Total Asignado</b>	<b>Cartas de Crédito</b>	<b>Gasto Efectivo</b>	<b>Total Ejecutado</b>	<b>Saldo</b>	<b>Porcentaje de ejecución</b>
Dirección General de Ingeniería de Tránsito	8.305.922.138,59	65.806.800,00	1.833.265.640,08	1.899.072.440,08	6.406.849.698,51	22,86
Dirección General de Policía de Tránsito	1.396.158.000,00	284.177.996,70	512.086.843,31	796.264.840,01	599.893.159,99	57,03
Dirección General de Educación Vial	1.530.501.690,33	507.351.824,04	430.580.813,82	937.932.637,86	592.569.052,47	61,28
Dirección de Proyectos	2.032.505.228,15	35.374.532,00	1.677.560.484,90	1.712.935.016,90	319.570.211,25	84,28
Obras de Ingeniería en Seguridad Vial	1.746.123.600,00	1.700.000.000,00	45.838.267,39	1.745.838.267,39	285.332,61	99,98
<b>Subtotal del Programa (sin salarios)</b>	<b>15.011.210.657,07</b>	<b>2.592.711.152,74</b>	<b>4.499.332.049,50</b>	<b>7.092.043.202,24</b>	<b>7.919.167.454,83</b>	<b>47,24</b>
Salarios	1.470.520.137,93	0,00	1.305.126.307,72	1.305.126.307,72	165.393.830,21	88,75
<b>Total General</b>	<b>16.481.730.795,00</b>	<b>2.592.711.152,74</b>	<b>5.804.458.357,22</b>	<b>8.397.169.509,96</b>	<b>8.084.561.285,04</b>	<b>50,95</b>

**Fuente:** Elaboración propia del Área de Planificación y Evaluación del COSEVI con base en la Ejecución Presupuestaria del año 2015 y Registros Contables del Departamento de Presupuesto del COSEVI. Año 2015

Es importante indicar que del 47,24% ejecutado en el año 2015 sin incluir salarios, el 36,56% corresponde a cartas de crédito, es decir que la mayoría de los recursos presupuestarios ejecutados no guardan relación directa con los avances o alcances físicos obtenidos en las 20 acciones - metas relacionadas con la disminución de la tasa de mortalidad por cien mil habitantes en accidentes de tránsito, dado que esos recursos constituyen medios de pago que se hacen efectivos una vez recibido el bien o el servicio en el año 2016 e inclusive en al año 2017 dependiendo del tiempo determinado por la empresa adjudicada para el desarrollo de la acción.

Además, debe señalarse que el mayor saldo que presenta el Programa 2-Administración Vial; sin incluir salarios, corresponde a dos acciones -

**SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN  
INFORME ANUAL 2015**

proyectos que mediante Resolución R-DCA-1043-2015 de las 15:40 horas del 15 de diciembre del 2015; de la Contraloría General de la República declara sin lugar el recurso de apelación interpuesto por el consorcio FAPCOM-ELECTRANS y ANULA de oficio el acto de adjudicación.

Esos proyectos son:- **Colocación de 43 dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios, constituidos por el cruce del tren con la carretera y - Colocación de 44 dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios, constituidos por el cruce del tren con la carretera, los cuales representan la suma de ₡5.931818.182,60**, es decir un 74.90% del total disponible del programa sin incluir salarios y un 92,59% correspondiente al disponible de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

- 8. Principales avances, limitaciones asociadas a la región y como resolverlas, que inciden en el cumplimiento de la meta del programa o proyecto Regional a diciembre 2015.**

No aplica.

- 9. Brindar información para el cumplimiento del Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN (Artículo 8) del 16 de diciembre del 2014 del Programa “COSTA RICA DESDE EL CARIBE”, con relación a la ejecución de programas o proyectos que son de PND, y del Decreto 39121-PLAN (artículo 9º) del 7 de agosto del 2015 Implementación del Programa “Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral”. Se solicita a la institución(es) que tienen metas de programas o proyectos regionales, incluyan en el informe que remiten los Ministros Rectores la consulta a la institución(es) responsable en la región con sus valoraciones y aportes desde la región.**

No aplica.