

*INFORME AL 31 DE DICIEMBRE DEL  
2017*

*INDICADORES – METAS DEL PLAN  
NACIONAL DE DESARROLLO 2015 -2018.*



# Informe PND, Año 2017

## Sector Transporte e Infraestructura Análisis de la meta – Consejo de Seguridad Vial

### 1. Enunciar la(s) meta(s) sectorial(es) que se van analizar.

#### 9.1.8 Programa de Seguridad Vial.

9.1.8.1.1 2015-2018: 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

2018: 10,75

MATRIZ DE SEGUIMIENTO Y CUMPLIMIENTO METAS DE PROGRAMAS/PROYECTOS DEL PND 2015-2018. AL 31 DICIEMBRE 2017. COSEVI

Sector: Transporte e Infraestructura

Ministro Rector Ing. Germán Valverde González.

Instituciones que conforman el Sector: MOPT, CONAVI, COSEVI, CNC, DGAC, INCOP, INCOFER.

PROGRAMACIÓN PND 2017					PROGRAMACIÓN ANUAL 2017			CUMPLIMIENTO ANUAL METAS PROGRAMAS/PROYECTOS. AL 31 DICIEMBRE 2017						Responsables	Observaciones
NIVEL	PROGRAMA PND 2015-2018	INDICADOR DEL PROGRAMA PND 2015-2018	LINEA BASE	META PERIODO 2015-2018	Metas Anuales PND 2017	Estimación presupuestaria (Millones €)	Fuente de financiamiento y programa presupuestario	Cumplimiento Anual		Clasificación de la Meta	Ejecución Presupuestaria (Millones €)	Avance Acumulado 2015-2016-2017 (Tomar en cuenta Informe de Verificación 2016)			
								Resultado	%			Resultado Acumulado	%		
9.1.8 Programa de seguridad vial.															
SECTOR- INSTITUCIONAL (COSEVI)	9.1.8 Programa de seguridad vial.	9.1.8.1.1 Tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes	2015: 13,66	9.1.8.1.1 2015-2018: 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 2018: 10,75	11,66	18.325.798,52	Fuente interna; Fondo de Seguridad Vial Programa 2- Administración Vial	18	6,34	Con atraso crítico	6.894.369,57	2015: 16,95 2016: 19,14 2017: 18		Licda. Cindy Coto Calvo	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 cilindrada, 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.

2. Análisis de la evolución<sup>1</sup> en los últimos 4 años de la meta sectorial con énfasis en el 2017. Si la meta sectorial no tiene histórico, realizar referencia a los años vigentes del PND. (Todos).

El comportamiento de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito del año 2015 al año 2017, evidencia la realidad que se está viviendo en el país, registrándose para el año 2017 (dato preliminar) los valores más altos de todos los años en 18, siendo la programada de 11,66, encontrándose una diferencia de 6,34 mayor que la establecida en la meta, tal y como se puede observar en el cuadro 1.

Cuadro 1

Costa Rica: Tasas de mortalidad con muertes totales y en sitio por accidentes de tránsito, Meta de reducción Periodo 2015-2018

Año	Población	Muertos en el sitio		Muertos totales						
		Datos reales		Datos Estimados		Datos reales				
		Muertes sitio	Tasa de mortalidad muertes sitio	Muertes totales	Tasa de mortalidad muertes totales	Muertes totales		Meta	Diferencia a Tasa-Meta Datos reales	Diferencia acumulada Tasa- Meta
				Muertes	Tasa de mortalidad					
2013	4.713.168	288	6,11	644	13,66	644	13,66	13,66		
2014	4.773.124	359	7,52	744**	15,58**	682	14,29	-		
2015	4.832.234	398	8,24	795**	16,95*	795	16,45	13,16	3,29	
2016	4.890.380	456	9,32	936**	19,14**	758	15,5	12,46	3,04	3,04
2017	4.947.490	458	9,26	891**	18*	—	—	11,66		9,38
2018								10,75		

Nota:\*\*Dato provisional Poder Judicial. \*\*Estimación de muertes totales y tasa 2016 realizadas con muertes en sitio con el factor histórico (2,0529). \*\*Estimación de muertes totales y tasa realizadas con muertes en sitio con el factor histórico (2,0575) del 2003 al 2014. 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/>

<sup>1</sup> Este análisis debe ajustarse según corresponda, especificando los ajustes metodológicos y aclarando las consideraciones que sean necesarias para las metas plateadas.

Hay dos elementos relevantes a destacar, la disminución de un punto en la tasa de mortalidad total entre los años 2015-2016 y en términos de fallecidos en sitio, una reducción en el crecimiento de la cantidad de fallecidos en sitio entre 2016-2017, lo que hace que el comportamiento de la tasa de mortalidad en sitio sea similar en el periodo (Ver cuadro 2).

**Cuadro 2**  
**Costa Rica: tasas de mortalidad por 100.000 habitantes con muertes totales y en sitio en accidentes de tránsito con población cerrada.**  
**Periodo 2003 - 2017**

<b>Año</b>	<b>Muertes totales</b>	<b>Muertes en sitio</b>	<b>Población cerrada</b>	<b>Tasa de mortalidad muertes totales</b>	<b>Tasa de mortalidad muertes sitio</b>	<b>% de muertes sitio</b>
2003	625	363	4.086.405	15,29	8,88	58,08
2004	628	321	4.151.823	15,13	7,73	51,11
2005	620	278	4.215.248	14,71	6,60	44,84
2006	681	329	4.278.656	15,92	7,69	48,31
2007	709	340	4.340.390	16,33	7,83	47,95
2008	751	355	4.404.090	17,05	8,06	47,27
2009	721	315	4.469.337	16,13	7,05	43,69
2010	592	298	4.533.894	13,06	6,57	50,34
2011	594	289	4.592.149	12,94	6,29	48,65
2012	675	332	4.652.454	14,51	7,14	49,19
2013	644	298	4.713.168	13,66	6,32	46,27
2014	682	365	4.773.124	14,29	7,65	53,52
2015	795	398	4.832.234	16,45	8,24	50,06
2016	758	456	4.890.380	15,50	9,32	60,16
2017	*891	458	4.947.490	*18,00	9,26	-

Nota: \*Estimación de muertes totales y tasa 2017 realizadas con muertes en sitio con el factor promedio de los últimos 5 años (1,94). Fuente: Cosevi. Área de investigación y estadística. Muertes en sitio antes 2012 y el provisional 2015-2017 suministrado por Dirección General de la Policía de Tránsito, 2012-2014 del parte oficial de tránsito. Número de muertes totales del 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/>.

Entre los elementos más relevantes de la parte sociodemográfica se tiene: El comportamiento en relación con tipo de usuario sufre algunos cambios, en relación con el incremento que se venía dando de los ocupantes de motocicleta. Tanto el usuario de motocicleta como el de carro, presentan una disminución en los fallecidos como conductores de cada vehículo, pero tienen un incremento en los acompañantes de esos vehículos (Ver cuadro 3).

**Cuadro 3**  
**Costa Rica: cantidad de muertos en sitio por año según**  
**tipo de usuario. Periodo 2015-2017**

Tipo de usuario	Año		
	2015	2016	2017
Conductor moto	149	180	170
Acompañante Moto	12	20	33
Peatón	71	82	88
Conductor carro	81	87	71
Acompañante	46	35	58
Ciclista	39	40	38
Pasajero bus	0	12	0
<b>Total</b>	<b>398</b>	<b>456</b>	<b>458</b>

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

El ocupante de motocicleta sigue teniendo el porcentaje más alto de todos los usuarios, representando cerca del 44% de los fallecidos en sitio, sin embargo, es de destacar que para el último año tiende a tener una estabilidad y a disminuir la magnitud del crecimiento que venía presentando.

Otro aspecto es que los fines de semana continúan siendo los días donde más ocurren los fallecidos en sitio (Ver cuadro 4). En horas de noche-madrugada siguen siendo los periodos donde se presenta mayor cantidad de fallecidos en sitio (Ver cuadro 5).

**Cuadro 4**  
**Costa Rica: cantidad de muertos en sitio por año**  
**según día. Periodo 2015-2017**

Día	Año		
	2015	2016	2017
Lunes	50	53	56
Martes	43	41	48
Miércoles	46	46	34
Jueves	45	54	57
Viernes	37	61	54
Sábado	94	91	101
Domingo	83	110	108
Total	398	456	458

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

**Cuadro 5**  
**Costa Rica: cantidad de muertos en sitio por año**  
**según franja horaria. Periodo 2015-2017**

Franja horaria	Año		
	2015	2016	2017
00-06	124	120	125
06-12	61	79	72
12-18	79	98	91
18-24	134	159	170
Total	398	456	458

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

**3. Razones que explican el resultado obtenido (factores de éxito / rezago) en el año 2017. (Todos)**

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 .

Asimismo, el hecho de que se esté incrementando el uso de la motocicleta debido a su versatilidad, bajos costos de adquisición y mantenimiento, facilidad de manejo, entre otros, también ha contribuido a esa situación, el transporte público del país que se caracteriza por su poca integración tanto interna como con los demás sistemas urbanos y de transporte.

El modelo actual de transporte público muestra cada vez mayores señales de obsolescencia, al suplir un servicio que no satisface las demandas actuales de los usuarios, además, por su baja calidad, lo hace menos atractivo que los modos privados, evitando que sea una opción viable para que las personas que se trasladan en vehículos privados lo dejen de usar, siendo este último modo, el de más alto uso.

Por lo anterior, es necesario que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el gobierno lidere políticas públicas dirigidas a coadyuvar a liberar la congestión actual en la infraestructura vial, como podría ser acciones como carriles únicos dedicados la circulación del transporte público de alta capacidad, con estaciones

y terminales que permitan un rápido abordaje y descenso de personas, mediante un sistema eficiente de cobro electrónico antes de abordar, reorganización de la circulación de vehículos por zonas según tipo de actividad que se trate, integralidad de los modos de transporte público, sectorización, entre otros, pero sobre todo, brindar un servicio integral, ágil y oportuno que desestime el uso frecuente de la movilidad privada, inclusive promocionar y crear infraestructura vial segura y sostenible que estimule el uso de otros medios de movilidad no motorizada.

4. En caso de existir rezagos en las metas sectoriales, indicar las medidas correctivas planteadas por el sector para superarlos. (Todos)

La meta de Reducir a 10,75 la tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes durante el período 2015 – 2018, no se ha logrado en los diferentes años programados a saber: 2015: 13,16, 2016: 12,46, 2017: 11,66 y por último 2018: 10,75.

Los esfuerzos institucionales para contribuir al Programa Nacional de Reducción de la Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito, no han sido suficientes para detener y luego disminuir las muertes en carretera, es así como la tasa meta para el año 2016 fue de 12,46 y la alcanzada según estimación de 19,14, encontrándose una diferencia de 6.68 mayor que la establecida en la meta, e inclusive casi dos veces más que la diferencia en el año 2015.

#### **Medidas correctivas programadas en el año 2015.**

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

#### **Medidas correctivas programadas en el año 2016.**

- Se trabaja en la iniciativa país que consiste en un Plan Nacional de Pacificación de las Vías Públicas, que incluye la promoción de un nuevo concepto de movilidad basado en la “Jerarquía de Movilidad Urbana”, la cual prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañan menos el medio ambiente. En total se recolectaron 89 iniciativas, clasificadas en iniciativas de: Educación,

**Medidas correctivas programadas en el año 2017.**

Continuar con la implementación de las acciones programadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y en el Plan de Motos.

5. En caso que los indicadores de metas sectoriales permiten la desagregación por sexo y regionalmente, se solicita realizar el análisis de la información.

No aplica.

6. En función de las metas sectoriales, se solicita incorporar en el análisis la siguiente información adicional y aportando la explicación correspondiente:

- ✓ Inversión realizada según modo de transporte. (Todos).

Como parte de la inversión programada y ejecutada por el Consejo de Seguridad Vial para el desarrollo del programa 9.1.8 Programa de Seguridad Vial, contenida el Plan Nacional de Desarrollo y meta 9.1.8.1.1 2015-2018: Reducir a 10,75 la tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes, se ha asignado la suma de ¢42.233.854.619,38 para acciones, metas, proyectos y programas en seguridad vial desarrollados durante el período 2015 – 2017, de los cuales se ha ejecutado la suma de ¢20.131.081.631,66, que representa un 471,67% de ejecución incluyendo el pago de la planilla, según se evidencia en el cuadro 6.

### **Cuadro 6**

Presupuesto asignado y ejecutado en seguridad vial en el período 2015 - 2017 (Programa 2- Administración Vial). Incluye el monto correspondiente al pago de la planilla.

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL ASIGNADO</b>	<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>SALDO</b>	<b>PORCENTAJE DE EJECUCIÓN</b>
2015	16.481.730.795,00	8.397.169.509,96	8.084.561.285,04	50,95
2016	7.426.325.303,30	4.839.542.554,99	2.586.782.748,31	65,17
2017	18.325.798.521,08	6.894.369.566,71	11.431.428.954,37	37,62
<b>TOTAL</b>	<b>42.233.854.619,38</b>	<b>20.131.081.631,66</b>	<b>22.102.772.987,72</b>	<b>47,67</b>

Fuente: Ejecución Presupuestarias 2015, 2016 y 2017. Departamento de Presupuesto. Dirección Financiera. Año 2018.

El Programa Nº 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”.

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.

El mayor saldo que presenta el Programa 2- Administración Vial en el año 2015; sin incluir salarios, corresponde a dos acciones - 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  $\text{€}5.931.818.182,60$ , 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, tal y como se evidencia en el cuadro 7 .

**Cuadro N°7  
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	1.407.223.987,60	491.848.452,48	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>3.934.128.340,34</b>	<b>3.157.914.861,90</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>3.934.128.340,34</b>	<b>4.463.041.169,62</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.**

En el año 2016 la baja ejecución presupuestaria respondió a la no gestión de algunos bienes y servicios, producto de la existencia de ellos, como pintura para carreteras cuya vida útil es de tan sólo seis meses, cemento, láminas de construcción de señales, entre otros, con respecto a los resultados, se puede considerar que se hizo uso de lo que dicta las NORMAS TÉCNICAS SOBRE PRESUPUESTO PÚBLICO N-1-2012-DC-DFOE, en el punto 4.3. Fase de

ejecución, 4.3.2 Alcance., cuando se refiere a que “Aun cuando, la asignación presupuestaria autoriza a la institución a realizar los gastos, esa asignación no puede considerarse por su existencia como una obligación para la actuación administrativa, sino que debe ejecutarse dentro de las posibilidades técnicas, jurídicas y financieras de la institución”. Por lo anterior, aunque se contaba con el contenido aprobado para la ejecución de acciones, eso no implicaba que por razones de conveniencia institucional no fueran aplicados dichos gastos, de forma tal que, bajo el principio de uso racional de los recursos se valoró y determinó la no adquisición de bienes y servicios presupuestados, sin menoscabo de los beneficios que debe recibir el ciudadano en cuanto a servicios eficientes y eficaces en seguridad vial.

Aunado a lo anterior, es importante tomar en consideración el monto de disponible que se registró en salarios, debido a que la proyección realizada para el Plan Operativo y Presupuesto 2016 fue mucho mayor a los aumentos salariales aprobados por el Gobierno, por lo cual también a nivel de registro de costo de la meta se identifica un porcentaje sin ejecutar por este concepto.

El año 2017 registra la ejecución más baja de los tres años de vigencia del Plan Nacional de Desarrollo, alcanzándose una ejecución de un 37,62% que corresponde en mayor grado a la baja ejecución de los proyectos financiados a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, que sólo registró una ejecución de un 22.86%, registrándose saldos presupuestarios de ¢6.406849689,51 de un presupuesto asignado de ¢8.305.922.138,59.

Lo anterior tiene su sustento en las siguientes consideraciones: para el Proyecto **Demarcación horizontal con pintura de tránsito, colocación de captaluces y de señales verticales sobre 250 km geográficos de carretera nacional con énfasis en cantones y rutas con mayor accidentalidad y muertes**, presentó un

saldo principal: ¢34.062.000,00, producto que se rescindió el Contrato 0432070001100125-00, con Pinturerías de Costa Rica S.A, de la 2017LA-000008-0058700001, según resolución administrativa DE-2017-2466 del 24/10/2017 por incumplimiento en las especificaciones técnicas de la pintura de carretera entregada por la empresa, por lo que se revierte el monto al disponible según solicitud de la DGIT oficio DVT-DGIT-2016-1136 del 29/11/2017. Aunque se realizó una nueva contratación 2017CD-000243-0058700001, Contrato 0432070001100355-00 por un total de ¢11.048.844,00, con Celco de Costa Rica S.A por 6150 litros de pintura AMARILLA de carretera, marca Celcolor, Modelo Celco, la entrega y pago está para en el 2018.

Además, el proyecto -Dotar de sistemas fotovoltaicos a 152 sistemas de semáforos del Sistema Centralizado de Semáforos en el año 2017. (Correspondiente a 76 sistemas programados para el año 2017 por ¢643.720.000,00 y 76 sistemas adjudicados en la licitación 2016LN-000001-0058700001 del año 2016 para ejecución y pago durante el año 2017 por ¢612.978.000,00), presentó un saldo de ¢140.044.631,90, correspondiente a diferencial cambiario a favor de la Administración y además, el costo de los sistemas fue menor al proyectado, aun cuando la proyección de costos de la DGIT se había realizado tomando como referencia los precios de la última adjudicación.

Para el proyecto **Demarcación horizontal y colocación de tachuelones en 21 islas de canalización de tránsito en el Gran Área Metropolitana**, se registró un saldo de ¢65.000.000,00. Se realizó la licitación 2017LA-000004-0058700001 adjudicado al Consorcio: Horizontes de Vías y Señales Centro América S.A (Integrantes: Horizontes de Vías y Señales Centro América SA, Publivias SA, Publiseñales de Costa Rica SA, J L Señalización y Arquitectura SA, Servicios de Señalamiento Vial SA), por USD 112.775,14 (¢64.845.705,50 al tipo de cambio de ¢575,00), con el contrato 0432017001100092-00 (adjudicación parcial de 20 de 21 sitios). Los trabajos se habían iniciado con la orden de inicio DVT-DGIT-SV-2017-

0884 del 16 de junio del 2017, aunque la DGIT encontró inconsistencias en la pintura usada en la demarcación horizontal, respecto a las especificaciones técnicas contratadas, por lo que se encuentra pendiente la resolución legal. Los trabajos se encuentran suspendidos y no se realizó pago en 2017 (es un solo pago).

Los mayores montos sin ejecutar se registraron para los proyectos -Colocación de 42 dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios, constituidos por el cruce del tren con la carretera (corredor San José – Curridabat y San José – Heredia), que registró un saldo de ¢ 2.100.000.000,00. Se inició la Licitación 2017LI-000002-0058700001 adjudicada al consorcio conformado por las empresas ELECTROSISTEMAS BACH, S.A. y FAPCOM CR S.A, por \$3.260.270,44 (aproximadamente ¢ 1.874.655.503,00 al TC proyectado de ¢ 575,00).

Principalmente se presentaron atrasos debido a los tiempos de resolución de los recursos de apelación presentados en contra del acto de adjudicación (recursos declarados sin lugar por la CGR) y además como recomendación de la Auditoría Interna del Cosevi, se firmó el "Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Consejo de Seguridad Vial y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, para coordinar las actividades de instalación de sistemas semafóricos para cruces ferroviarios y remoción de señales existentes", esto previo a que la DGIT diera la orden de inicio. El plazo de entrega de los trabajos es de 270 días naturales. Por lo que no se logró dar inicio a los trabajos y no se realizó ningún pago parcial. Asimismo, el proyecto de -Colocación de 49 dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios, constituidos por el cruce del tren con la carretera (corredor San José – Cartago), presentó un SALDO: ¢2.450.000.000,00. Se inició la Licitación 2017LI-000001-0058700001 adjudicada al consorcio conformado por las empresas ELECTROSISTEMAS BACH, S.A. y FAPCOM CR S.A, por \$3.759.374,49 (aproximadamente ¢2.161.640.331,75 al TC proyectado de ¢575,00).Principalmente se presentaron atrasos debido a los tiempos de resolución de los recursos de apelación presentados en contra del acto de adjudicación

(recursos declarados sin lugar por la CGR) y además como recomendación de la Auditoría Interna del Cosevi, se firmó el "Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Consejo de Seguridad Vial y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, para coordinar las actividades de instalación de sistemas semafóricos para cruces ferroviarios y remoción de señales existentes", esto previo a que la DGIT diera la orden de inicio. El plazo de entrega de los trabajos es de 270 días naturales. Por lo que no se logró dar inicio a los trabajos y no se realizó ningún pago parcial.

Para el proyecto Demarcación sobre 250 km geográficos, aparte del contrato 0432070001100125-00 por ₡34.062.000,00 que se rescindió; La solicitud de materiales inicial de la pintura de carretera era por ₡46.600.000,00 y se habían adjudicado ₡34.062.000,00 del contrato 0432070001100125-0 que se rescindió, por lo que también se enviaron al disponible ₡12.538.000,00 al haberse adjudicado precios menores a los proyectados inicialmente.

Asimismo, se registró un sobrante de ₡34.332.000,00 por viáticos sin utilizar, esto se debe principalmente a que con la emergencia ocasionada por el huracán Nate, que causó destrucción en muchas de las carreteras, no se pudo cumplir con la programación de los trabajos de la DGIT, al cerrarse la comunicación con diversos sitios o problemas con el traslado de materiales y personal de cuadrilla para intervenir los tramos de carretera programados en la meta, posible destrucción de la vía a intervenir y además que el personal disponible también debió atender otras necesidades fuera de la meta, para atender la emergencia.

El proyecto de Señalización en 30 intersecciones del GAM presenta un sobrante de ₡7.038.290,91, principalmente debido a que se adjudicaron precios menores a los proyectados en las compras de pintura termoplástica y en solventes para pintura.



La unidad ejecutora de la Dirección General de Policía de Tránsito también registró una ejecución presupuestaria baja de un 27,20%, que es equivalente a ¢1.923.758.136,74 de un total de presupuesto asignado de ¢7.071.341.000,00, principalmente por:

En cuanto a la Dirección General de Educación Vial se registró una ejecución presupuestaria de un 63.80%, el saldo de presupuesto mayor se ubicó en la meta de emisión de licencias de conducir, con por un monto de ¢446.363.955,67, principalmente porque los servicios de transferencias electrónicas de información”, no ejecutó el monto de ¢17.400.000,00, del proyecto de validación de huella digital, por cuanto ATI y RACSA estaban solucionando los problemas de conectividad, de acuerdo a lo indicado por ATI, el contrato se confeccionó muy tarde para que se ejecutara en el 2017, por lo que se llevará a cabo este proyecto en el año 2018, donde ya existe un presupuesto aprobado para ejecución del mismo. Otro monto importante de saldo era para el Mantenimiento y reparación de equipo y mobiliario de oficina por ¢20.081.694,97, como diferencial de la contratación que corresponde a mantenimiento preventivo y correctivo de aires acondicionados y fotocopiadores, lo anterior según acuerdo de Junta Directiva Acuerdo Artículo X, Sesión Ordinaria 2853-2016, Fecha: 22/08/2016; para dar campo a la tercerización de los servicios de emisión de licencias. Además, para el mantenimiento y reparación de equipo de cómputo y sistemas de información, que registró un remanente de ¢26.710.787,36, como diferencial de la contratación que corresponde al mantenimiento preventivo y correctivo de las impresoras de inyección de tinta, lo anterior según acuerdo de Junta Directiva Acuerdo Artículo X, Sesión Ordinaria 2853-2016, Fecha: 22/08/2016; para dar paso a la tercerización de los servicios de emisión de licencias.

Por otra parte, para la adquisición de “Tintas, Pinturas y Diluyentes”, quedó un remanente de ¢7.664.125,78, como diferencial de la compra de tintas para las impresoras multifuncionales, lo anterior según acuerdo de Junta Directiva Acuerdo

Artículo X, Sesión Ordinaria 2853-2016, Fecha: 22/08/2016; para dar campo a la tercerización de los servicios de emisión de licencias.

Asimismo, no se ejecutó el monto de ¢11.331.519,00, que correspondía a la compra de materiales de licencias en el área de computo, lo anterior por cuanto se dieron avances en la tercerización, lo que motivo a la compra únicamente del 50% de los materiales programados para el 2017, lo anterior según acuerdo de Junta Directiva Acuerdo Artículo X, Sesión Ordinaria 2853-2016, Fecha: 22/08/2016; pero por atraso del Mba. Hugo Jiménez en la autorización de la compra de la mitad de los materiales programados, el contrato se aprobó con fecha que no dio la oportunidad de que el Proveedor entregara dicho material, por lo que se tendrá que cubrir con presupuesto del 2018 y no se ejecutó el monto de ¢243.060.000,00, que correspondía a la compra de materiales de licencias, lo anterior por cuanto se dieron avances en la tercerización, lo que motivo a la compra únicamente del 50% de los materiales programados para el 2017, lo anterior según acuerdo de Junta Directiva Acuerdo Artículo X, Sesión Ordinaria 2853-2016, Fecha: 22/08/2016; pero por atraso del Mba. Hugo Jiménez en la autorización de la compra de la mitad de los materiales programados, el contrato se aprobó con fecha que no dio la oportunidad de que el Proveedor entregara dicho material, por lo que se tendrá que cubrir con presupuesto del 2018.

Otro remanente por la suma de ¢10.219.060,00, se dio como diferencial al realizar las compras respetivas de ponchos, chalecos reflectivos y la compra de bolsos, además de ¢10.219.060,00, producto del diferencial al realizar las compras respetivas de llaveros, pulseras, reglas, entre otros.

Respecto a la Dirección General de Policía de Tránsito del remanente del Programa por la suma de ¢5.147.582.863,26, solamente el saldo que presentó la subpartida de Equipo de transporte significó un 51.05% de ese total. Se tenía programado la adquisición de 2 montacarga, 21 Pick up doble cabina, 11 plataforma 3 pasajeros,

10 microbús 10 pasajeros, 10 microbús 6 pasajeros, adaptadas para Control de Emisiones, 2 plataforma grande 3 pasajeros, 1 camión 3 pasajeros, 8 remolque (carreta) de motocicletas, 30 motocicletas, sin embargo se presentaron inconsistencia en el proceso de licitación y la misma unidad ejecutora realizó cambio de especificaciones que contribuyeron a que en tiempo no se pudiera ejecutar la totalidad del monto asignado, solamente se pudo recibir una entrega parcial, por lo cual se tendrá que disponer de presupuesto 2018 para responder a la otra parte de la licitación. Además, la licitación para la compra de motocicletas tiene un recurso de objeción, que limitó continuar con ese proceso a finales del año 2017.

Otra subpartida que registró un saldo relevante fue la de Equipo de comunicación, que se tenía para la compra de cinemómetros tipo pistola (Radares láser), cámaras de video policiales, radiobases, repetidoras de radio de comunicación, con 17.14% de total del saldo del programa, es decir un monto de ¢882.591.420,00, principalmente debido a que declaro infructuosa la licitación para la compra de radares laser.

Además, la subpartida de textiles y vestuarios presentó un remanente de ¢434.564.000,00, es decir un 8.44% del saldo total, monto que se presupuestó para la compra de botas para motociclista, botas patrullero, capa para motorizado y jacket fosforescente, entre otros, sin embargo la unidad ejecutora vario especificaciones y al final sólo gestionó la compra de implementos para las oficiales de tránsito.

Por otra parte se presentó un saldo relevante en la subpartida de Mantenimiento y reparación de equipo de transporte, sin embargo el proceso de contratación no se concretó, quedando el total de lo asignado por un monto de ¢250.000.000,00.

La Unidad Ejecutora de la Dirección de Proyectos registró un saldo presupuestario de ¢779.912.992,51, el mayor monto corresponde a la subpartida de Publicidad y Propaganda por ¢276.368.302,00 que presentó un 82.73% del presupuesto total

asignado, programado para realizar pagos pendientes de la campaña el chasis sos vos, el patrocinio del programa de brigada Vial, debido a que las mismas estaban programadas para concluirse en el mes de diciembre del 2017 y la Dirección Financiera determinó que la fecha máxima para gestionar los trámites de pago era hasta el 15 de diciembre del 2017, por lo cual la institución no podía gestionar el pago sin que se concluyeran las pautas, de ahí que las empresas deben gestionar el cobro mediante reclamo administrativo en el año 2018, así como a remanentes.

También se registró un saldo de ¢123.298.800,00 que representó un 96.33% de lo asignados en la subpartida de Servicios en ciencias económicas y sociales, debido a si bien se le adjudicó al Sinart la producción audiovisual de los spots de Brigada Vial, la evaluación post campañas y el servicio de grabación de información digital del programa de empresas seguras, la misma no pudo hacer entrega de esos productos, porque los procesos de contratación por parte del Sinart fueron declarados desiertos y además, dado el volumen de trabajos, por lo cual harán la entrega hasta principios del año 2018.

El saldo de ¢162.646.249,00 que representó un 91.07% en la subpartida Otros servicios de gestión y apoyo, si bien se adjudicó la realización del estudio tipo observacional para la medición del uso del dispositivo de seguridad pasiva y el estudio de cascos, elementos retroreflectivos y uso del cinturón de seguridad a nivel nacional, se presentaron apelaciones, afectando lo tiempos, también para el levantamiento de características de intersecciones de rutas nacionales, implementos de protección, no se realizó el pago a la empresa, debido a que cuando la empresa hizo entrega del producto y se realizó la revisión presentaba defectos, por lo cual la próxima revisión técnica, se concluirá hasta el año 2018 y se tendrá que cancelar con presupuesto del año 2018.

Otros saldos que se presentaron en diferentes subpartidas se debió a que los proveedores ofertaron precios menores que los presupuestados para la

contratación de los diferentes bienes y servicios, también a que los recursos presupuestados para cubrir el hospedaje y alimentación de los funcionarios que participarían en el desarrollo de las actividades de la Semana de Seguridad Vial, fueron asumidos por la Dirección Ejecutiva y por los programas de la Dirección de Proyectos. Además, no se concretó con la Dirección de la Policía de Tránsito la capacitación en el tema de inspección Técnica a Pie, también a que los casos para la atención de las víctimas de accidentes tránsito y el seguimiento de las personas que realizaron el servicio de utilidad pública, se ubicaron dentro del área metropolitana, por lo cual no se utilizaron viáticos y a que en forma coordinada con los programas y con el Ministerio de Educación Pública, se realizó la entrega de material educativo y a que optó por reducir los periodos de fiscalización a las estaciones de revisión técnica vehicular.

Por otra parte, a pesar de que se adjudicó al SINART, impresión de material educativo, guías Bribri, Cabécar, Malecu, Bruncaj, Térraba y Ngabe e impresión de libros didácticos y actividades de seguridad vial para segundo ciclo, diseño y arte final de cuadernos, brochures, separadores, carpetas, servicio de grabación de información digital del programa de empresas seguras, la misma no pudo hacer entrega por el volumen de trabajos y el trámite de los procesos administrativos, debido a ello la entregan hasta principios del año 2018.

Otro inconveniente que se presentó fue que algunas contrataciones, se declararon infructuosas y otras presentaron apelaciones, a pesar de que se volvió a realizar los concursos, esto afectó el tiempo restante para el cierre de año 2017 y los proveedores no pudieron entregar el bien o servicio en el año 2017, como: material promocional reflectivo, gafas de deterioro, polarizado de vehículos y la compra de normas.

- ✓ Inversión del sector transporte respecto al PIB. (Todos)

La infraestructura es fundamental para potenciar la producción y el crecimiento. Costa Rica ha sufrido un retraso en el proceso de modernización en este campo, principalmente en lo referente a transportes.

Como parte del Índice de competitividad; pilar de infraestructura en carretera y de los indicadores de Desarrollo Sostenible; componente de seguridad personal, se evidencia como uno de los desafíos más importantes a intervenir, la seguridad vial traducida en el incremento de número de personas fallecidos como consecuencias de accidentes viales. Se considera que en Costa Rica fallecen más personas por esa causa, que por homicidios. No obstante, como uno de los beneficios en la ejecución de las acciones en seguridad vial, se registra el hecho de dos motociclistas menos que murieron en carretera, al cierre del año 2017 en comparación al mismo período 2016, sobre todo tomando en cuenta que este es el tipo de usuario que registra el mayor número de muertes en sitio.

MATRIZ DE SEGUIMIENTO A METAS DE OBJETIVOS SECTORIALES PND 2015-2018										
31 DICIEMBRE 2017										
Sector: Transportes e Infraestructura										
Ministro Rector:										
PLAN NACIONAL DESARROLLO 2015-2018					CUMPLIMIENTO ANUAL METAS OBJETIVOS SECTORIALES AL 31 DICIEMBRE 2017					
Objetivo Sectorial	Resultados Sectoriales	Indicadores del Resultado	Línea Base 2013	Meta período y anual		CUMPLIMIENTO		Clasificación de la meta	Acumulado período 2015+ 2016 + 2017	
				2015-2018	2017	Resultado	%		Resultado acumulado (Nota: Tomar en cuenta Resultado Matriz Verificación de metas 2016)	%
1. Mejorar la infraestructura de transportes en sus diferentes modalidades	Mejora en la competitividad del país respecto a la calidad de la infraestructura de los diferentes modos de transporte.	Posición del país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en carreteras.	2014: Posición 119	2015-2018: Posición de país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en carreteras: 114. 2015: 118 2016: 117 2017: 116 2018: 114	2017: 116	123	-7	No cumplida	123 (2015: 115 2016: 125 2017:123)	-7

Costa Rica se ubicó en la posición 54 de un total de 138 países analizados dentro del Índice Global de Competitividad 2016-2017 elaborado por el Foro Económico Mundial. Costa Rica se ubica en el cuarto lugar en la región de América Latina, precediéndolo Chile (puesto 33), Panamá (42) y México (51).

Con este retroceso el país frenó una tendencia de mejora dentro de este reporte. A pesar del atraso histórico y acumulado en infraestructura, fue de las áreas donde el país mejoró su nota. Hay una mejoría en la calidad de la infraestructura portuaria y vial, lo que está alineado con los esfuerzos del Gobierno por modernizar los puertos en el Atlántico (con la construcción del puerto de transferencia de contenedores por concesión), la inversión en obras viales y el aumento de la oferta de asientos, con la llegada de más rutas de aviación.

Las conclusiones más valiosas del estudio reflejan una economía cuyas fortalezas se basan en la calidad de nuestro sistema educativo, principalmente en primaria, educación superior y capacitación, así como en la calidad de nuestro sistema de salud, resaltando una fuerza de trabajo saludable y bien educada, capaz de realizar tareas complejas y adaptarse rápidamente a los cambios y las necesidades del sistema de producción.

De la misma forma, Costa Rica se posiciona como un líder regional en cuanto a la sofisticación empresarial y a la innovación, factores especialmente importantes para economías en etapas avanzadas de desarrollo.

Los cuellos de botella siguen siendo los principales problemas; una alta burocracia gubernamental, un ineficiente uso de recursos públicos, sumado a una inadecuada infraestructura, especialmente cuando se habla de la calidad de carreteras, ubicadas entre las peores del mundo; las altas tasas de impuestos, y el acceso al financiamiento que impide que el país avance.

En Costa Rica el rezago en la inversión en infraestructura de carreteras se ha convertido en un “cuello de botella” para el crecimiento económico. A la vez, y dado que dicho rezago afecta especialmente las zonas rurales del país, alejadas de los lugares donde se instalan las empresas de mayor dinamismo y donde se encuentra la mayor proporción de pobres, la infraestructura no está contribuyendo a reducir la pobreza ni la desigualdad del ingreso.

Lograr tener más y mejor infraestructura vial en Costa Rica se convierte, por lo tanto, en un instrumento básico para bajar la incidencia de la pobreza en el país.

- ✓ Inversión realizada de recursos externos, públicos y privados. (Todos)

No aplica para Cosevi.

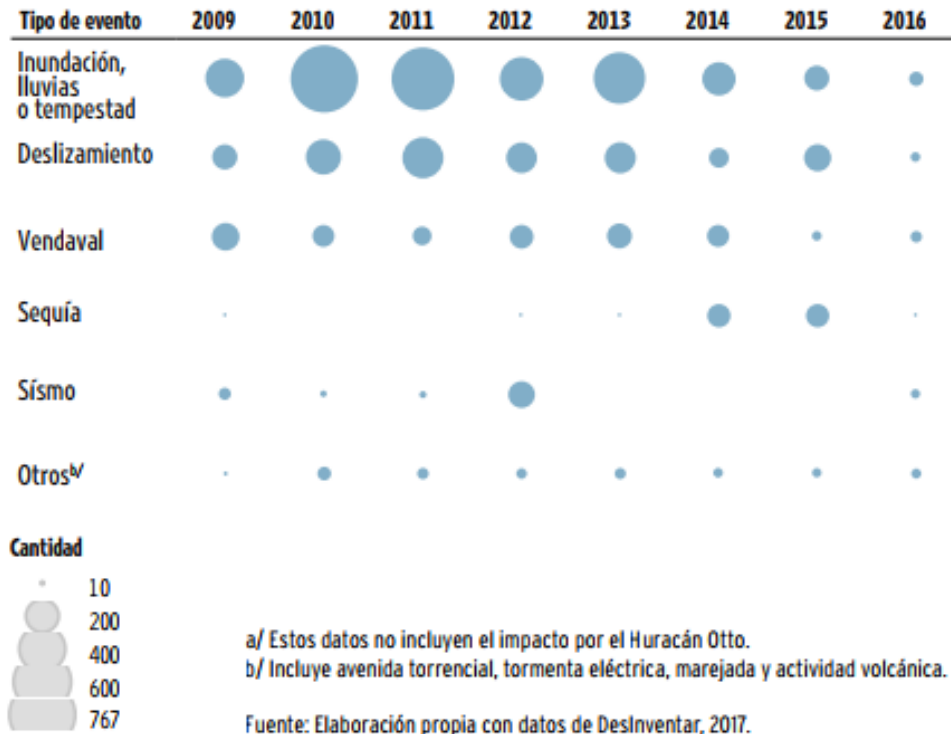
- ✓ Estimación de pérdidas como resultado de desastres naturales en los últimos cuatro años. (Todos)

Durante los años 2015, 2016 y 2017 Se registraron sucesos volcánicos, meteorológicos, deslizamientos, flujos de lodo y detritos, inundaciones urbanas y sismos por fallas locales, entre otros. Según datos de DesInventar (2017), las inundaciones, vientos y sismos fueron los más frecuentes. Como se aprecia en el gráfico 1, los fenómenos de tipo hidrometeorológico (inundación, lluvias, tempestad) son los que suelen generar más casos que derivan en desastres.



Gráfico 1

**Cantidad de eventos registrados en la base de datos DesInventar<sup>a/</sup>, según tipo**



En 2016 hubo dos episodios sísmicos originados en fallamiento local. El 2 de julio un sismo de 5,4 magnitud de momento (Mw) impactó el cantón de Upala. A nivel de infraestructura vial, los expertos encontraron deterioro en tres puentes; en al menos cinco comunidades se reportaron derrumbes sobre las vías, desprendimientos y agrietamientos en taludes. Este evento generó inestabilidad en laderas de la zona que luego sería afectada por el huracán Otto (Sánchez, 2016). El 30 noviembre se registró un sismo de 5,5 de Mw con epicentro dos kilómetros al este de Capellades, en Cartago (UCR-ICE, 2016). Las réplicas persistieron por varios días y se dieron deslizamientos en un radio de 35 kilómetros cuadrados alrededor del epicentro.

El 2016 también fue un año particular por el comportamiento del volcán Turrialba. El 18 de mayo hizo una de sus mayores erupciones desde que aumentó su actividad en 2014, lanzando columnas de ceniza de entre 3.000 y 4.000 metros de altura (E: Mora, 2017), que afectó varios cantones de la GAM, en especial de las zonas este-oeste y sureste-suroeste.

Por su parte, el fenómeno El Niño Oscilación del Sur (ENOS)<sup>21</sup> ocasionó en la vertiente del Pacífico una severa sequía que inició en mayo de 2014, se mantuvo en 2015 y alcanzó niveles históricos en Liberia; paralelamente generó más precipitaciones en la vertiente del Caribe. En mayo de 2016, el Instituto Meteorológico Nacional (Alvarado, 2016b) reportó la normalización de los indicadores de temperaturas del mar y las presiones atmosféricas en el Pacífico ecuatorial, lo cual significa que, después de dos años, “El Niño” finalizó. Sin embargo, en agosto de 2016 empezó a manifestarse “La Niña”, que alcanzó su máxima intensidad en octubre, acarreando un aumento en las precipitaciones. En este contexto, un fenómeno llamativo es la recurrencia de inundaciones urbanas en épocas de intensa lluvia, de manera particular en el casco central de San José. Sin duda, el principal acontecimiento del año en materia de gestión del riesgo se dio en noviembre, cuando el país recibió el efecto directo del huracán Otto, el primero de esa intensidad en atravesar el territorio continental de Costa Rica en 165 años de registros de ciclones tropicales (Alvarado, 2016a). Al igual que el huracán Mitch (1998), uno de los de mayor impacto en Centroamérica, Otto ocurrió en una fase de “La Niña” (Alvarado, 2016a). El fenómeno se dio en la última etapa de la temporada normal de huracanes en el océano Atlántico, el golfo de México y el mar Caribe.

En general es importante señalar que los desastres naturales impactan en mayor medida al sector de infraestructura, generando los mayores costos en reparaciones de carreteras y puentes, como muestra de ello, en el cuadro 7, se puede observar que el Sector de Infraestructura registra los montos mayores en daños atendidos como primer impacto como consecuencia del huracán Otto para el año 2016.

Cuadro 7

**Costos de daños atendidos como primer impacto producto de desastres naturales; Según Sector de Intervención.**

SECTOR		MONTO
Red Vial (Nacional y Cantonal)	Carreteras	28.275.685.584,73
	Puentes	24.286.525.676,93
	Alcantarillas y Vados	1.720.837.930,00
Ríos y Quebradas		7.884.300.000,00
Obras de Control de Daños		201.000.000,00
Centros Educativos		237.837.120,00
Sistemas de Agua		1.273.992.256,73
Edificios Públicos		1.159.988.323,74
Vivienda		4.155.500.000,00
Ambiente		316.315.000,00
Agropecuario		26.439.667.949,91
Empresarial		4.659.624.100,00
Daños atendidos como primer impacto		5670938665
<b>TOTAL</b>		<b>€106.282.211.601,13</b>

**Fuente:** Vallejo A, MG, 2017, con base en los Cuadros de Daños, Pérdidas por Sector (Huracán Otto, 2016). PPT Carlos Picado, CNE

Durante el año 2017, el país se vio afectado por "Nate" considerado como uno de los desastres naturales más grandes que ha vivido el país en las últimas décadas, siendo sus efectos más grandes que los del huracán Otto".

El fenómeno afectó aproximadamente 500 tramos de las carreteras nacionales, considerándose que el costo de los trabajos de limpieza de escombros y reaperturas de vías, consumió USD 35 millones.

La Comisión Nacional de Emergencia tiene identificados los sitios de mayor vulnerabilidad en todo el país. De acuerdo con los registros históricos de la CNE, se tienen identificadas 1400 comunidades con alguna condición de riesgo por diferentes amenazas como inundaciones, actividad volcánica, deslizamiento, entre otras. Específicamente, sobre esta última problemática, se contabilizó que 43 cantones (un 50% del país) cuentan con una alta vulnerabilidad a problemas de inestabilidad de laderas.

- ✓ Estrategias desarrolladas en Seguridad Vial, interinstitucionales e intersectoriales. (COSEVI, CONAVI, INCOFER, MOPT).

Se elaboró una metodología de intervención con base en los datos estadísticos del año 2012, para la Identificación Nacional de Espacios de Incidencia de Accidentes de tránsito para Costa Rica: **denominada “Una Priorización de la Atención”**.

En dicha metodología se identifican los cantones de riesgo a partir del indicador de frecuencia de muertos y heridos graves por cantón, así como el mismo indicador por kilómetro de cada una de las rutas. Asimismo, para la categorización de los cantones se consideró las coincidencias entre frecuencia por espacio territorial y frecuencia por kilómetro de ruta, para ello, se realizó un 29,37% de los accidentes en forma manual (2897 partes), se contabilizó un total de 9954 accidentes con víctimas, tal y como se muestra en el cuadro 8.

Cuadro 8

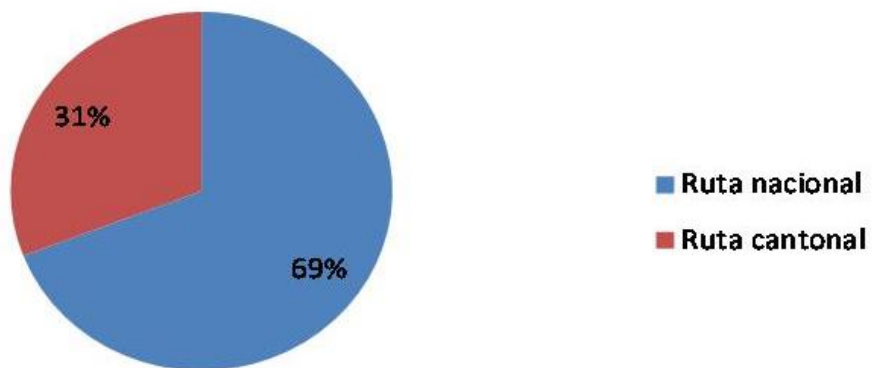
<b>Estadísticas Generales</b>	
<b>Periodo</b>	2012
<b>Accidentes totales</b>	63129
<b># de accidentes con víctimas</b>	9954
<b># de personas involucradas</b>	22495
<b>Muertos totales</b>	675
<b>Muertos en sitio según partes</b>	337
<b>Accidentes no georeferenciados</b>	92

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística. Accidentes de Dirección General de Policía de Tránsito y Muertes totales del Poder Judicial

Asimismo, se identificó que la mayoría de accidentes de tránsito con víctimas se localizaron en rutas nacionales con un 69% y el restante 31 en rutas cantonales, destacándose que el 56% de los accidentes se localizaron en el Valle Central, según distribución que se muestra en el gráfico 2.

Gráfico 2

**Costa Rica: Número de accidentes de tránsito con heridos graves y fallecidos según tipo ruta**



Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística.

El análisis se realizó desde dos perspectivas:

- A nivel cantonal: identificando los cantones de mayor incidencia en accidentes para desarrollar un modelo de gestión local donde el municipio llevará el liderazgo de acciones integrales para una movilidad y transporte seguro.
- A nivel de carreteras nacionales: identificando tramos de carretera que tienen una mayor incidencia de accidentes de tránsito, para desarrollar acciones integrales con las instituciones que tienen competencia nacional sobre estas vías.

No obstante, el conjunto de acciones en los dos niveles deberá estar necesariamente articulado.

Como parte del análisis se identificaron seis áreas geográficas que presentaron los mayores registros en accidentes de tránsito con personas graves o fallecidas a saber; Puntarenas, Pérez Zeledón, San José, San Carlos, Alajuela y Pococí, que representan un 27% del total de muertos y heridos graves para intervención en los cantones de alto riesgo, tal como se evidencia en el cuadro 9 y cuadro 10.

**Cuadro 9**  
**Estadísticas del grupo con indicadores**  
**Estadísticas del grupo con indicadores mayores. Período 2012.**

	Indicador					
	Fallecidos		Heridos graves		Fallecidos + Heridos graves	
	n	%	n	%	n	%
Grupo de cantones con índice más alto	100	29,7%	555	26,6%	655	27,0%
Total	337	100,0%	2089	100,0%	2426	100,0%

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística.

**Cuadro 10**

**Estadísticas del grupo con indicadores mayores. Período 2012.**

Cantón	Indicador							
	Fallecidos en sitio		Heridos graves		Fallecidos en sitio + Heridos graves		Accidentes con al menos un herido grave o fallecido en sitio	
	n	%	N	%	n	%	n	%
San José	19	5,6%	114	5,5%	133	5,5%	110	5,6%
Alajuela	13	3,9%	100	4,8%	113	4,7%	102	5,2%
Puntarenas	15	4,5%	93	4,5%	108	4,5%	93	4,7%
Pococi	26	7,7%	81	3,9%	107	4,4%	77	3,9%
Pérez Zeledón	6	1,8%	94	4,5%	100	4,1%	87	4,4%
San Carlos	21	6,2%	73	3,5%	94	3,9%	71	3,6%
<b>Total de grupo de cantones con índice más alto</b>	<b>100</b>	<b>29,7%</b>	<b>555</b>	<b>26,6%</b>	<b>655</b>	<b>27,0%</b>	<b>540</b>	<b>27,5%</b>
<b>Total Costa Rica</b>	<b>337</b>	<b>100,0%</b>	<b>2089</b>	<b>100,0%</b>	<b>2426</b>	<b>100,0%</b>	<b>1966</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística.

Respecto al análisis de incidencia por rutas nacionales se utilizó el indicador “Número de accidentes con al menos un grave o fallecido en el sitio por kilómetro lineal”.

Para la identificación de tramos se utilizaron 1443 accidentes con al menos un muerto y/o grave que ocurrieron en rutas nacionales en el año 2012, generándose 3 categorías de tramos:

- 1 accidente.
- 2 accidentes.
- 3 o más accidentes.

## Cuadro 11

Estadísticas de los tramos con mayor número de accidentes con al menos un herido grave y/o fallecido. Periodo 2012

Tramos	Indicador				Cantón
	Accidentes con heridos graves y/o fallecidos		Personas graves y fallecidas		
	N	%	N	%	
R-17 K-3	10		10		Puntarenas
R-17 K-4	9		10		Puntarenas
R-3 K-8	8		12		Heredia
R-17 K-5	6		6		Puntarenas
R-32 K-61	6		8		Pococí
R-141 K-51	6		9		San Carlos
R-1 K-213	5		5		Liberia
R-2 K-137	5		5		Pérez Zeledón
R-2 K-139	5		5		Pérez Zeledón
R-219 K-0	5		5		Cartago
<b>Total</b>	<b>65</b>	<b>3,31%</b>	<b>75</b>	<b>3,09%</b>	
84 tramos	314	15,97%	377	15,54%	
<b>Total de país</b>	<b>1966</b>	<b>100,00%</b>	<b>2426</b>	<b>100,00%</b>	

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística.

En general se identificaron a nivel de ruta nacional un total de 84 tramos a intervenir en los cantones de Puntarenas, Heredia, Pococí, San Carlos, Liberia, Pérez Zeledón y Cartago.

Debido a lo anterior, en el año 2011 el Cosevi formuló el Plan Nacional Decenio de Acción de la Seguridad Vial y su replanteamiento 2015-2020, denominado **“CONSTRUYENDO UNA CULTURA DE PAZ EN LAS CARRETERAS”** el cual



tiene como Objetivo General: “Articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cien mil habitantes en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012”.

Con los siguientes objetivos específicos:

- 1) Fortalecer la gestión de la seguridad vial mediante la conformación de un sistema integrado de intervención con los programas de Gestión Municipal, Empresas Seguras, Centros Educativos Seguros, Promoción y Comunicación Interinstitucional, principalmente en los cantones con tramos de alto riesgo en accidentes de tránsito, según los resultados de las diferentes investigaciones que señale el Observatorio de la Seguridad Vial del país, con el fin de proteger a los usuarios vulnerables.
- 2) Mejorar las medidas de seguridad en la infraestructura vial con componentes tecnológicos, tanto en la vía existente como en la nueva, para potenciar una movilidad segura en las carreteras del país.
- 3) Incorporar nuevas medidas de aplicación tecnológicas dentro de reglamentación de la Revisión Técnica Vehicular, que potencie mejoras continuas en la Fiscalización Vehicular del Parque Automotor.
- 4) Desarrollar e implementar protocolos de intervención para la aplicación de la norma y su cumplimiento, por parte de la Dirección General de Policía de Tránsito, que contribuya en la sostenibilidad y disminución de accidentes de tránsito.

5) Mejorar los procesos de atención de accidentes y personas lesionadas mediante foros de atención de emergencias, el uso de dispositivos de protección y protocolos de actuación, para fortalecer la atención pre - hospitalaria y hospitalaria, así como los servicios de rehabilitación para todas la víctimas de traumatismos viales.

7. Principales retos/desafíos del sector para cumplir con la(s) meta(s) sectorial(es). (Todos)

La acción sustantiva del Consejo de Seguridad Vial que viene desarrollándose por medio del Programa de Seguridad Vial contenido en el Plan Nacional de Desarrollo, tiene como propósito el de articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas y lesionadas por accidentes de tránsito.

No obstante, el sistema de tránsito mejorado y/o movilidad vial segura sostenible, es el resultado de la interrelación de múltiples variables donde no solo el vehículo, el entorno y las personas están presentes, sino también se interrelacionan otras variables políticas, económicas, sociales, tecnológicas, diseño y mantenimiento de las infraestructuras viarias, los responsables de la gestión vial, las acciones de la industria automovilística, la conformación de los espacios geográficos - uso del suelo, culturales, entre otras, las cuales impactan en la vida cotidiana de un país y podrían contribuir a potenciar la ocurrencia de accidentes de tránsito. Sin embargo, la situación deseable a alcanzar sería que el número de accidentes y víctimas sea prácticamente igual a cero, resultado de una movilidad preventiva, autónoma y responsable.

Precisamente, los esfuerzos institucionales para contribuir a la política nacional de reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, no han sido

suficientes para detener y luego disminuir las muertes en carretera, según se puede constatar en las estadísticas; donde el usuario motociclista es el que está siendo mayormente impactado por accidentes de tránsito y quienes mantienen el mayor incremento de los últimos años. Dicha situación también se está manifestando en la Región de las Américas; según el Informe de la Situación Sobre la Seguridad vial en la Región de las Américas, realizado por la Organización Mundial de la Salud (2015), las motocicletas se han convertido en una forma más común de transporte y en una fuente de preocupación cada vez mayor. Un análisis reciente de los datos de mortalidad de la Región permitió observar que las tasas de mortalidad relacionadas con el uso de motocicletas habían subido de forma considerable en todas las subregiones entre 1998 y el 2010, incluso en las subregiones donde las tasas eran bajas. Casi una quinta parte (17%) de las muertes acaecidas en colisiones viales en la Región de las Américas fue de personas que usaban modalidades distintas o no especificadas de transporte.

Los accidentes de tránsito son una importante causa de muerte en América Latina y el Caribe (ALC), así como un problema de desarrollo de los países. Se estima que cada año, más de 130.000 personas mueren, unos 6 millones de personas resultan heridas y centenares de miles de personas siguen con discapacidad como consecuencia de las deficiencias en seguridad vial. La tasa de mortalidad debida a la inseguridad vial es de 26 muertes por cada 100.000 habitantes, más de tres veces la tasa de los países europeos, con un promedio de 8 muertes por cada 100.000 habitantes. En América Latina y el Caribe los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre personas de 15 a 44. Se estima que el coste de muertes por accidentes de tráfico puede alcanzar el 2% del Producto Interno Bruto (PIB). Los muertos y heridos en accidentes de tráfico representan un coste estimado de mil millones de EE.UU. \$ cada año. Esto significa que los países, no sólo soportan la carga de muerte y discapacidad, sino que además económicamente les supone un coste importante.

Actualmente, el Consejo de Seguridad Vial al igual que muchos países latinoamericanos se encuentran en un marco de desarrollo de políticas relativamente bueno, basado en las buenas prácticas en el ámbito mundial en seguridad vial, se invierten en campañas de concienciación ciudadana, se construyen nuevas infraestructuras y se han desarrollado importantes normativas con respecto a la seguridad vial, en especial las relacionadas con el alcohol y la conducción, el uso obligatorio del cinturón de seguridad y del casco, los límites máximos de velocidad para zonas rurales y urbanas, entre otros. Sin embargo, el déficit de su aplicación es una característica general que afecta a casi todos los países de la zona. **Es decir, América Latina presenta una situación general de falta de aplicación, control, seguimiento y evaluación del cumplimiento de las normas.**

## Unidad de Seguimiento

### Análisis de los Programas/Proyectos y sus Metas

#### 1. Interrogantes respecto a logros, factores de éxito y áreas prioritarias del Sector en el periodo 2015-2017. Favor responder según lo indicado.

¿Cuáles son los principales cinco logros que el Sector considera son destacables al cabo de tres años de gobierno en el marco del PND 2015-2018?

1) Elaboración de una Plataforma de Datos Abiertos que es la apertura a una interacción más fluida y estrecha entre usuarios e institución, éste espacio web permite a quienes así lo requieran poder tener acceso a la información estadística más reciente generadas desde el área de investigación del COSEVI: Muertes en Sitios, Accidentes, Infracciones y Personas Accidentadas, son algunas de las colecciones de datos que están a disposición de toda la población.



Es importante destacar que la labor institucional referente a la accesibilidad de datos se vio reflejada en el último Índice de Experiencia Pública Digital del INCAE, posesionando la Página Web del Consejo de Seguridad Vial ([www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)) en el puesto número 17 de 172 páginas analizadas.



La importancia del portal de datos abiertos radica en que se puede contar con una herramienta para la toma de decisiones y para la generación de acciones en busca de lograr la contención y disminución de la mortalidad y lesiones graves causadas en accidentes de tránsito, dirigiendo así los esfuerzos a zonas específicas del país y a usuarios vulnerables dentro de nuestro sistema de movilidad, como ejemplo de la importancia de la creación de una herramienta así, se puede citar la producción de la campaña dirigida a motociclistas denominada “El Chasis Sos Vos”, comprendiendo gracias al análisis y a la información existente, que esos usuarios se han constituido como uno de los grupos más vulnerables en nuestras carreras.

El Observatorio Costarricense de Seguridad Vial, es la única institución en América Latina con un compendio estadístico de datos tan amplios y disponibles en la Web, si bien es cierto, muchos otros países cuentan con similares, ninguno de ellos facilita las bases de datos complejas, ni comparten toda la información generada.

Esta plataforma facilita realizar el cruce de datos por medio de tablas dinámicas, lo que permite al usuario filtrar la información que requiere.

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

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

4) El Consejo de Seguridad Vial ha venido desarrollando su accionar sustentado en un marco de desarrollo de políticas basado en las buenas prácticas en el ámbito mundial de la seguridad vial, se invierten en campañas de concienciación ciudadana, se construyen nuevas infraestructuras y se han desarrollado importantes normativas con respecto a la seguridad vial, en especial las relacionadas con el alcohol y la conducción, el uso obligatorio del cinturón de seguridad y del casco, los límites máximos de velocidad para zonas rurales y urbanas, entre otros.

5) El Consejo de Seguridad Vial también ha trabajado en normativa que contribuye a la protección del motociclista, para el caso, a finales del año 2016 se emitió una Norma Técnica INTE 43-01-01: 2016 "Cascos de seguridad para motocicletas. Requisitos." que regulará los estándares de calidad en cascos que se importen en el país, para garantizar que éstos sean seguros y así disminuir las fatalidades por accidentes en este tipo de transporte.



La normativa desarrollada por el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO), regulará que todos los cascos para motocicletas que se importen en el país cumplan con estándares de seguridad y calidad internacionales. Las disposiciones de esta reglamentación incluyen parámetros en base a pruebas destructivas, así como requisitos técnicos como el que la carcasa o armazón exterior sea resistente, el protector de mandíbula soporte impactos, así como pruebas sobre el material del relleno protector, forro interno, sistema de retención y el visor. La parte del visor tiene que asegurarse que transmita luz, al igual que los que son oscuros, los sistemas de sujeción que se usan para sujetar el casco a la cabeza, son probados, así como los sistemas de apertura y la información de lo que declara el productor por ejemplo los aditamentos, la fecha de producción y la recomendación de que si ya fue impactado no puede ser utilizado de nuevo.

Otro de los aspectos a regular es el tipo de casco que se permitirá en el país, de manera que se prohibirá la venta de los cascos conocidos como tropicales, los cuales solo cubren la parte superior de la cabeza.

## Cascos deben cumplir con estándares de calidad y seguridad certificados

Una vez que entre a regir la normativa, no se podrán importar al país cascos que no cumplan con estos parámetros.

### Ergonómico

El casco debe ser colocado sobre la forma de cabeza correspondiente a su tamaño, donde se debe verificar que no impida la visión.

### Visor

Debe ser resistente a impactos. No debe confundir entre el color de los señales de tránsito y los luces señalizadoras.

### Ajuste en la cabeza

Se debe hacer por medio de una correa de mandíbula fija a la carcasa. La correa debe poder ajustarse y tensarse.



### Carcasa dura

Debe contener un medio para absorber la energía de un impacto; la superficie debe ser lisa.

### Protección de mandíbula

Los cascos integrales proporcionan más protección que otros cascos, ya que brindan una cobertura de toda la cabeza, incluida la mandíbula.

### Contacto con la piel

El fabricante no debe usar materiales que puedan causar irritación en la piel o dificultades para la higiene del casco.



### Casco semiabierta

Este tipo de casco tiene el visor móvil para la entrada de aire y mayor flexibilidad. Es bastante seguro.



### Casco abierto

No aseguran la protección en la mandíbula. Deben decir: "No protege ante impactos en la mandíbula".

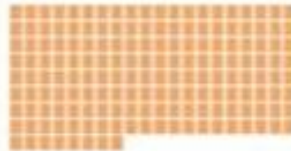


### Casco tropical

Diseñados para lugares donde la flota vehicular es principalmente motociclistas. Estos ya no serán permitidos.

### Los cascos deben tener una etiqueta que incluya como mínimo la siguiente información:

- a) Advertencia (después de un impacto severo, el casco debe ser desechado)
- b) Prohibición de hacer modificaciones al casco.
- c) Materiales que pueden dañar el casco.
- d) Talla.
- e) Peso.
- f) Nombre del fabricante o importador.
- g) Fecha de fabricación.
- h) País de origen.
- i) Designación del modelo.
- j) Código de la norma.



168 MOTOCICLISTAS MURIERON DE ENERO A NOVIEMBRE ESTE AÑO.

FUENTE: ANEPOL

FUENTE: ANEPOL Y ESTADÍSTICA DE LOS ACCIDENTES

¿En cuáles aspectos prioritarios debe enfocarse el Sector para cumplir con los compromisos establecidos en el PND 2015-2018? (aspectos legales, presupuestarios, de procesos, de contratación administrativa, de coordinación, entre otros).

Estos elementos han sido retomados en los diferentes apartados del informe.

**2. Respecto a los resultados de los programas/proyectos y sus metas anuales. Favor completar para cada programa/proyecto la información solicitada.**

<b>Programa #8: De Seguridad Vial</b>	<b>Clasificación:</b>	De acuerdo con lo programado  ( )
		Con riesgo de incumplimiento  ( )
		Atraso crítico (X) 

- ¿Cuáles han sido los principales obstáculos o limitaciones que se presentaron al ejecutar el programa y sus metas que no permitieron obtener los resultados deseados en el 2017? Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que no lograron los resultados de esperados.

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 .

Asimismo, el hecho de que se esté incrementando el uso de la motocicleta debido a su versatilidad, bajos costos de adquisición y mantenimiento, facilidad de manejo, entre otros, también ha contribuido a esa situación, el transporte público del país que se caracteriza por su poca integración tanto interna como con los demás sistemas urbanos y de transporte.

El modelo actual de transporte público muestra cada vez mayores señales de obsolescencia, al suplir un servicio que no satisface las demandas actuales de los usuarios, además, por su baja calidad, lo hace menos atractivo que los modos privados, evitando que sea una opción viable para que las personas que se trasladan en vehículos privados lo dejen de usar, siendo este último modo, el de más alto uso.

Por lo anterior, es necesario que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el gobierno lidere políticas públicas dirigidas a coadyuvar a liberar la congestión actual en la infraestructura vial, como podría ser acciones como carriles únicos dedicados a la circulación del transporte público de alta capacidad, con estaciones y terminales que permitan un rápido abordaje y descenso de personas, mediante un sistema eficiente de cobro electrónico antes de abordar, reorganización de la circulación de vehículos por zonas según tipo de actividad que se trate, integralidad de los modos de transporte público, sectorización, entre otros, pero sobre todo, brindar un servicio integral, ágil y oportuno que desestime el uso

frecuente de la movilidad privada, inclusive promocionar y crear infraestructura vial segura y sostenible que estimule el uso de otros medios de movilidad no motorizada.

- Explicar los principales motivos de aquellos casos en los que el acumulado de la meta de periodo sea menor al 75%. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten las mismas condiciones de rezago. No aplica para el Cosevi.

- Explicar las razones por las cuales se registra subejecución y/o sobreejecución presupuestaria en las metas de programas y proyectos.

Como parte de la inversión programada y ejecutada por el Consejo de Seguridad Vial para el desarrollo del programa 9.1.8 Programa de Seguridad Vial, contenida el Plan Nacional de Desarrollo y meta 9.1.8.1.1 2015-2018: Reducir a 10,75 la tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes, se ha asignado la suma de ¢42.233.854.619,38 para acciones, metas, proyectos y programas en seguridad vial desarrollados durante el período 2015 – 2017, de los cuales se ha ejecutado la suma de ¢20.131.081.631,66, que representa un 471,67% de ejecución incluyendo el pago de la planilla, según se evidencia en el cuadro 12.

Dicho monto de ejecución presupuestaria evidencia una subejecución de recursos a través de los tres primeros años del Plan Nacional de Desarrollo.

**Cuadro 12**

Presupuesto asignado y ejecutado en seguridad vial en el período 2015 - 2017 (Programa 2- Administración Vial). Incluye el monto correspondiente al pago de la planilla.

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL ASIGNADO</b>	<b>TOTAL EJECUTADO</b>	<b>SALDO</b>	<b>PORCENTAJE DE EJECUCIÓN</b>
2015	16.481.730.795,00	8.397.169.509,96	8.084.561.285,04	50,95
2016	7.426.325.303,30	4.839.542.554,99	2.586.782.748,31	65,17
2017	18.325.798.521,08	6.894.369.566,71	11.431.428.954,37	37,62
<b>TOTAL</b>	<b>42.233.854.619,38</b>	<b>20.131.081.631,66</b>	<b>22.102.772.987,72</b>	<b>47,67</b>

Fuente: Ejecución Presupuestarias 2015, 2016 y 2017. Departamento de Presupuesto. Dirección Financiera. Año 2018.

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”.

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.

Esta su subejecución en forma general tiene su fundamento en varios aspectos como: cotización menor de empresas sobre los bienes y servicios que se tienen programados a comprar, no obstante que preliminarmente como parte del proceso de la formulación del Plan Operativo – Presupuesto Institucional, las unidades ejecutoras realizan un análisis de precios en el mercado, situación que genera saldos

importantes una vez recibidos conforme el bien o servicio. Asimismo, otro elemento que contribuye a los remanentes es la inestabilidad del tipo de cambio con respecto al dólar, lo cual genera sobre todo en proyecto o bienes de una cuantía alta saldos importantes. También se han presentado grandes saldos producto de que el monto programado para la planilla y según las proyecciones preliminares del Ministerio de Hacienda respecto al costo de la vida, han sido mucho menor a las decretadas en los últimos tres años. Además, se han presentado en los procesos de licitaciones apelaciones, objeciones e inclusive se han tenido que declarar infructuosas licitaciones porque tienen la característica de ser ruinosas para la administración. Esta situación no obstante de los esfuerzos en superar las limitaciones varias, impactan directamente en que las mismas se puedan concretar dentro del período presupuestario que rige, entre otros elementos.

- Ilustrar, incluir cuadros o gráficos que resuman los principales resultados del sector (desagregadas regionalmente, cuando corresponda), además, documentos, informes y estudios realizados por el sector sobre los programas o proyectos comprometidos en el PND. Está contenido en varios de los puntos de respuesta anteriores.

- Para el cumplimiento del Decreto 39121-PLAN (artículo 9º) del 7 de agosto del 2015 Implementación del Programa “Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral” y del Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN (Artículo 8) del 16 de diciembre del 2014 del Programa “COSTA RICA DESDE EL CARIBE”, suministrar la información de los programas o proyectos incluidos en dichos Decretos en el mismo instrumento (Requerimientos Cuantitativos). Además, se deben incluir datos de la población afrodescendiente beneficiada, continuando con el cumplimiento del Oficio DM-230-17 del 18 de abril de 2017, suscrito por la Señora Ministra de Planificación Nacional y Política Económica.

No aplica.

### 3. Requerimientos Acciones de Mejora correspondientes a metas de

#### MATRIZ DE ACCIONES DE MEJORA DE METAS DE PROGRAMAS/PROYECTOS DEL PERÍODO DEL PND 2015-2018 CON REZAGOS AL 31 DE DICIEMBRE 2017

Sector: Transporte e Infraestructura

Ministro Rector:

Programa / Proyecto	Indicador-Meta período con rezago	Resultado Acumulado (2015-2017)		Pendiente cumplimiento 2018		Causas del rezago de cada meta de periodo	Acciones de Mejora Propuestas por la Rectoría	Proyección porcentual del cumplimiento al 2018	Institución Responsable	Observaciones
		Absoluto	%	Abso luto	%					
#8 Seguridad Vial	2015-2018: Reducir a 10,745 la tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes	9.38			10.75	Crecimiento en forma considerable del uso de la moto como una forma de desplazamiento rápida y barata.	Se debe continuar con la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y el Plan de Motos.	10.75	COSEVI	Se debe continuar con la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y el Plan de Motos.

Descripción de los componentes

(1) **Meta período con rezagos:** las metas con rezago se originan cuando el porcentaje de avance de las metas programadas para cuatro años (25% por año) tienen un acumulado con respecto al período inferior a 75%; asimismo, las metas programadas para ejecutarse en tres años (33.33% por año) tienen un acumulado con respecto al periodo inferior al 66,66%; para el caso de las metas programadas para dos años (50% por año) tienen un acumulado con respecto al periodo inferior al 50%. Válido para las metas regionalizadas.

(2) **Resultado Acumulado al 31 de diciembre 2017:** es el resultado absoluto y porcentual de la meta del período correspondiente a la suma de los avances reportados del período 2015-2017. Válido para las metas regionalizadas.

(3) **Pendiente de cumplimiento al 2018:** diferencia entre la meta programada en el PND para el cuatrienio y el resultado acumulado (2015-2018). Válido para las metas regionalizadas.

(4) **Causas de los rezagos:** la Rectoría indica los motivos del rezago con respecto a la meta del período. Válido para las metas regionalizadas.

(5) **Acciones de Mejora:** conjunto de acciones propuestas por la Rectoría tendientes a eliminar o disminuir el rezago de la meta del período y su implementación rige para el 2018. Válido para las metas regionalizadas.

(6) **Proyección porcentual:** es el porcentaje máximo proyectado que la Rectoría considera puede la meta alcanzar en lo que resta al 2018. Válido para las metas regionalizadas.

(7) **Institución (es) Responsable (es):** Ministerio o institución descentralizada establecida por la Rectoría como responsable directa de diseñar y ejecutar las acciones o medidas correctivas. De ser posible indicar el nombre del funcionario responsable. Válido para las metas regionalizadas.

(8) **Observaciones:** Se refiere a información adicional excluida en las columnas anteriores y consideradas de importancia por la Rectoría. Válido para las metas regionalizadas.