

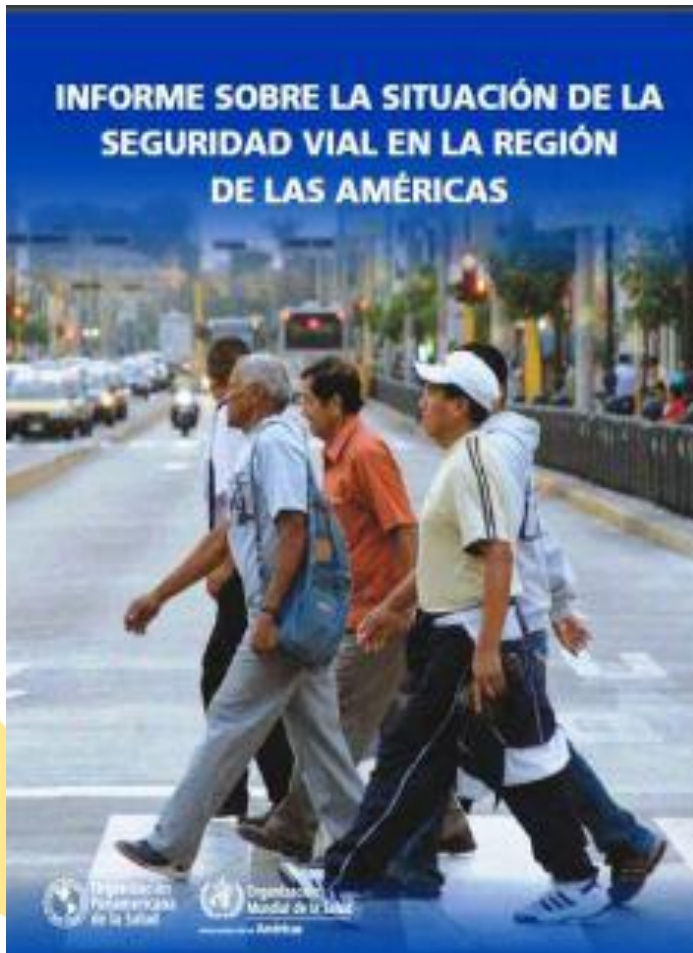


PNSVMoto-CR: 2015-2020
Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas – Costa Rica
2015-2020





Mortalidad de motociclistas en Región de las Américas

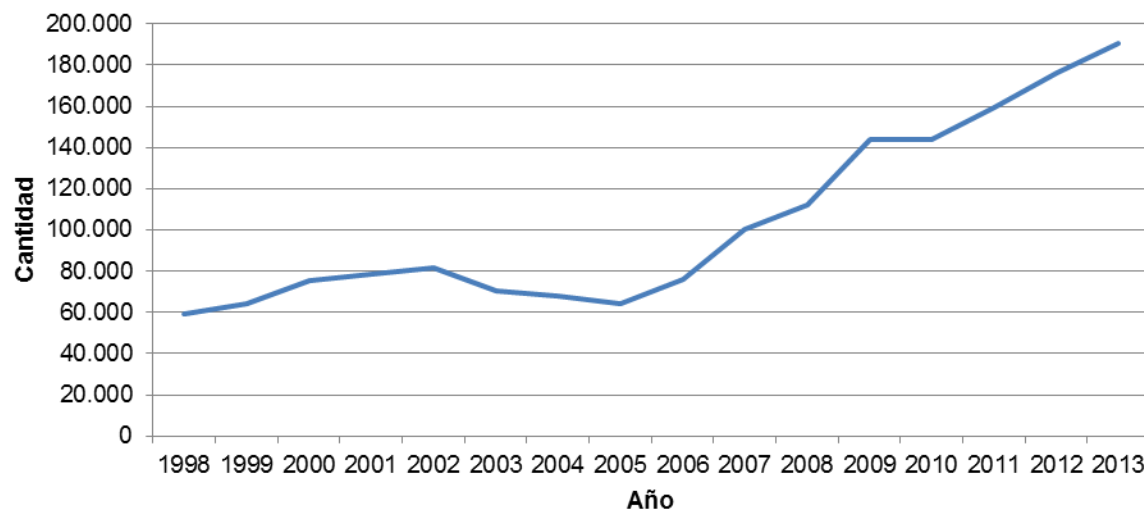


- Muertes relacionadas con motociclistas aumentaron un 227% en 12 años, al pasar de 3.209 en 1998 a 10.505 en 2010.
- Víctimas : Hombres entre 25 a 34 años
- 15% del total de fallecidos son motociclistas
- Países más pobres, más afectados
- Inequidad social de la movilidad
- Colombia 3.6 tasa más alta RA

La situación de las motocicletas en Costa Rica

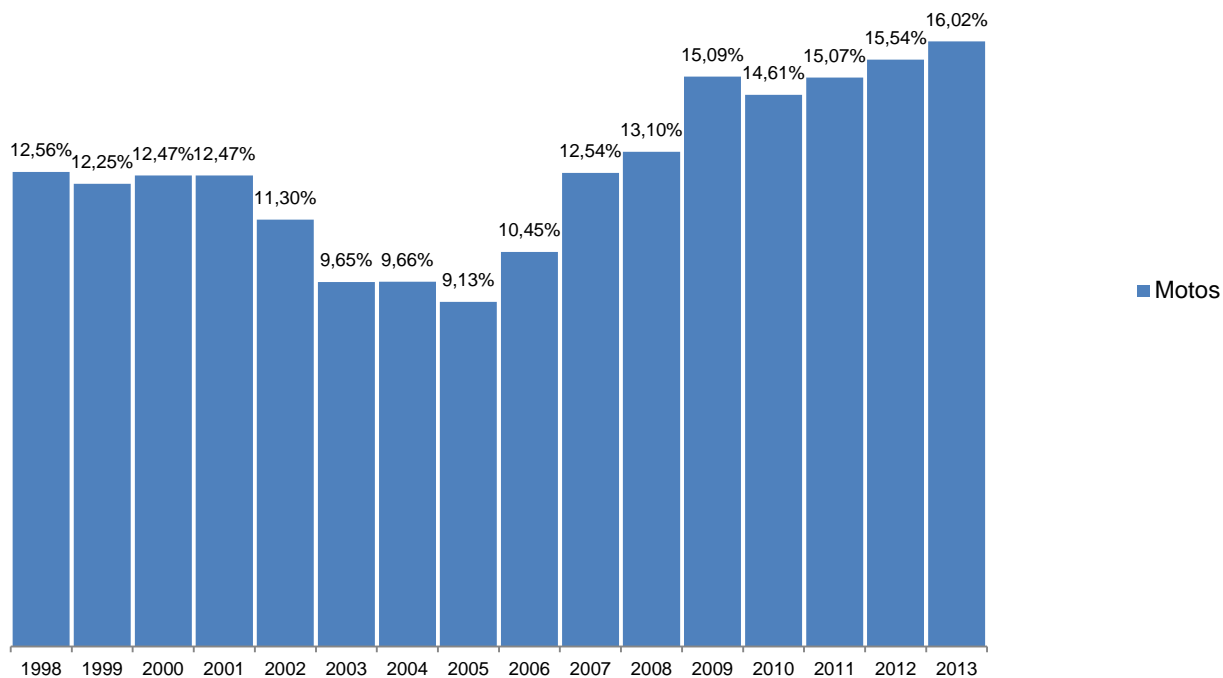


**Costa Rica: Cantidad de motocicletas que pagaron derecho de circulación.
Periodo 1998-2013**



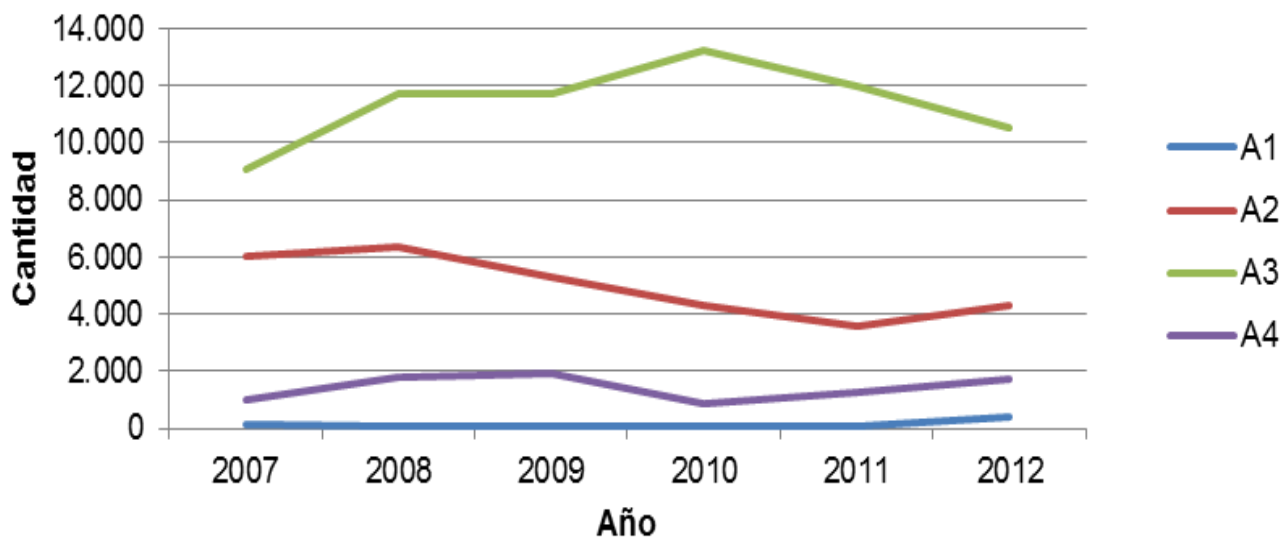
Fuente: Depto. Obligatorio de Vehículos Automotores. INS Elaboración: Área de Investigación y Estadística. (vehículos que pagaron su derecho de circulación) COSEVI, 2015

**Costa Rica: Distribución porcentual de la flota motocicletas respecto a otros vehículos.
Período 1998-2013**



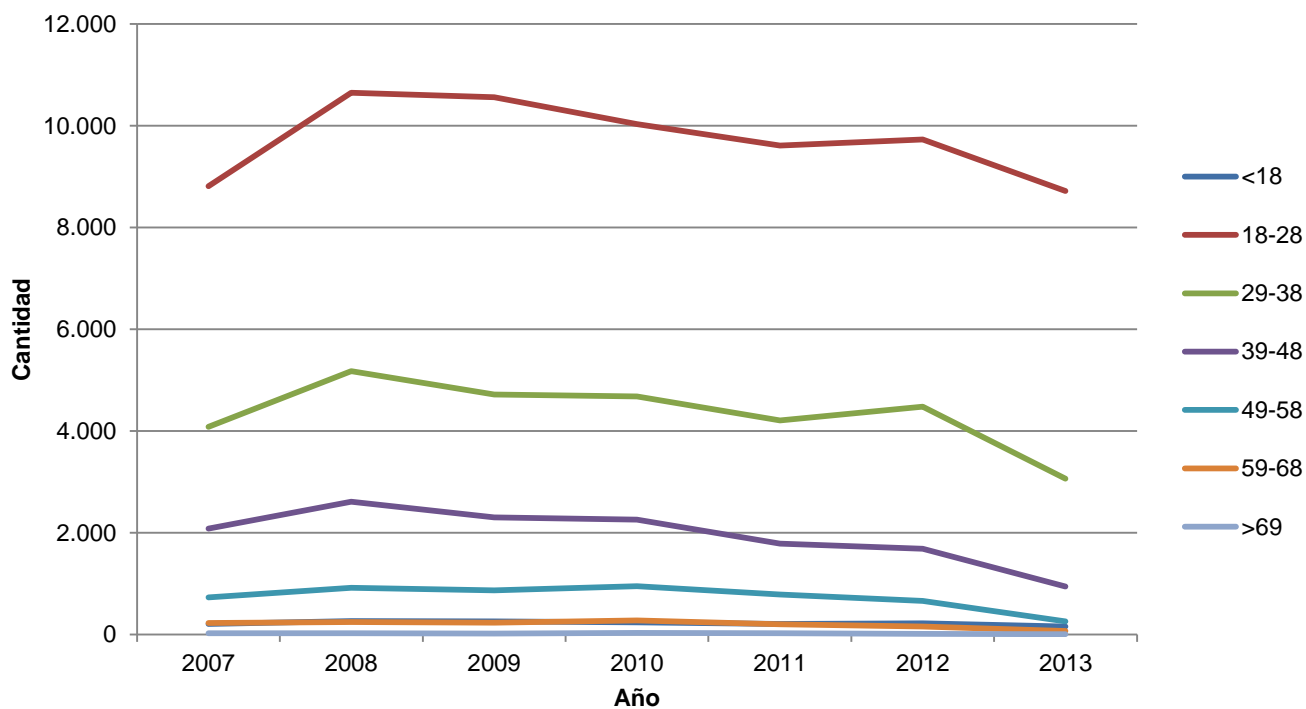
Fuente: Depto. Obligatorio de Vehículos Automotores. INS Elaboración: Área de Investigación y Estadística. (vehículos que pagaron su derecho de circulación) COSEVI, 2015

Cantidad de licencias emitidas por primera vez de motociclistas por tipo de licencia. Periodo 2007-2012



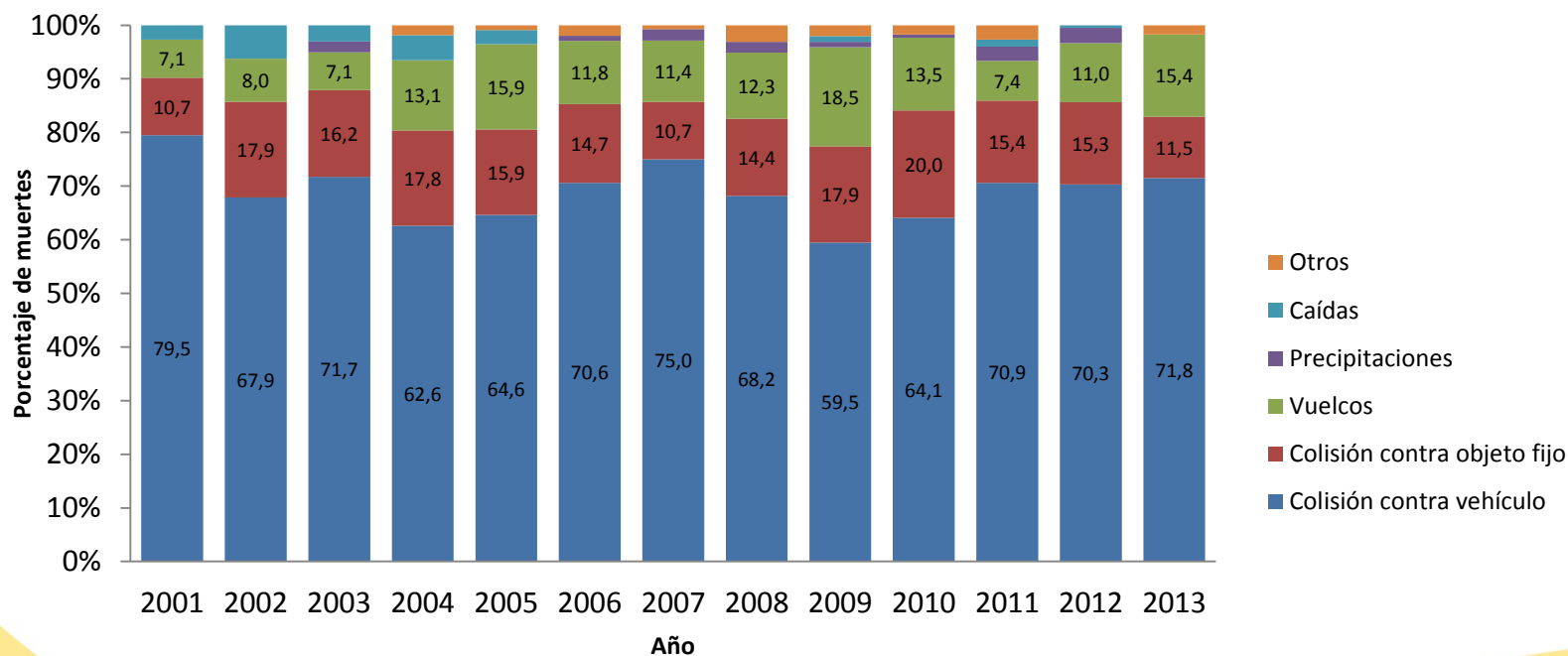
Fuente: COSEVI. Asesoría en Tecnologías de la Información. Elaboración: Área de Investigación y Estadística. Nota: A1 de 0 a 90cc; A2 de 91 a 125cc; A3 de 126 a 500cc; A4 mayor a 501cc

Cantidad de licencias emitidas por primera vez de motociclistas por grupo de edad. Periodo 2007-2013



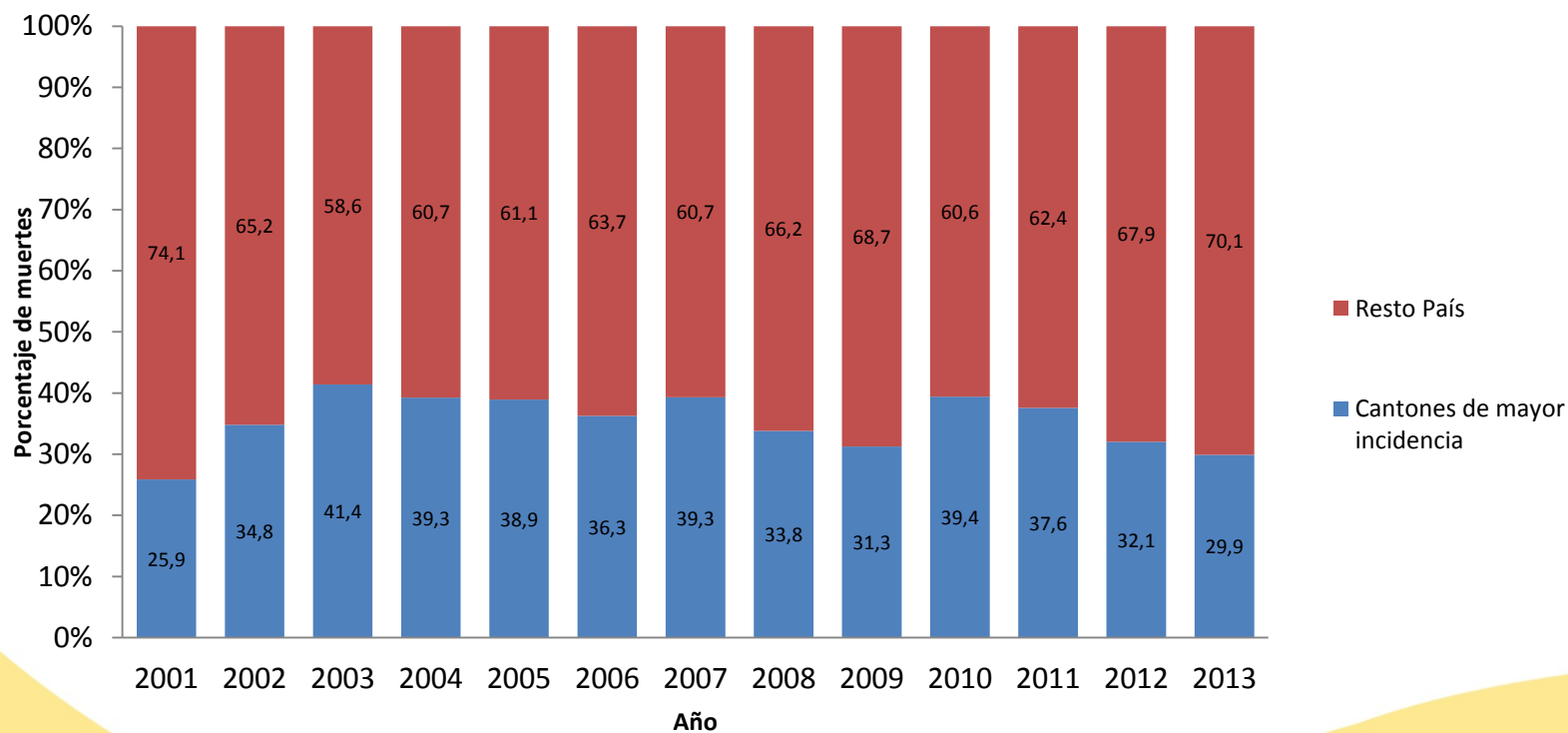
Fuente: COSEVI. Asesoría en Tecnologías de la Información. Elaboración: Área de Investigación y Estadística.

Costa Rica: Porcentaje de muertes en motocicleta según tipo de accidente para el periodo 2001-2013 (Cifras relativas)



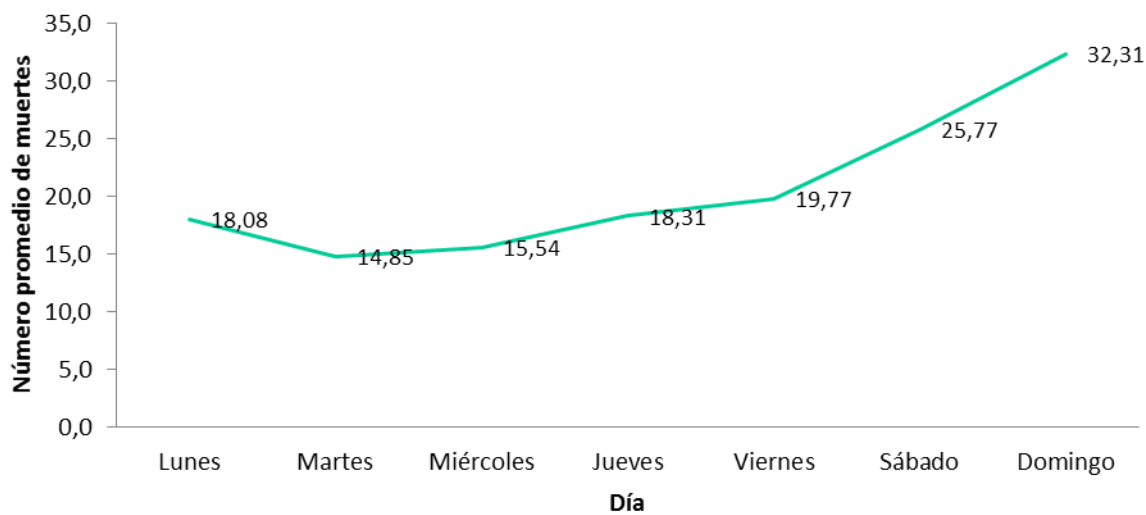
Fuente: COSEVI-Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial

Costa Rica: Evolución de las muertes por accidentes en motocicleta en cantones de mayor incidencia para el periodo 2001 - 2013



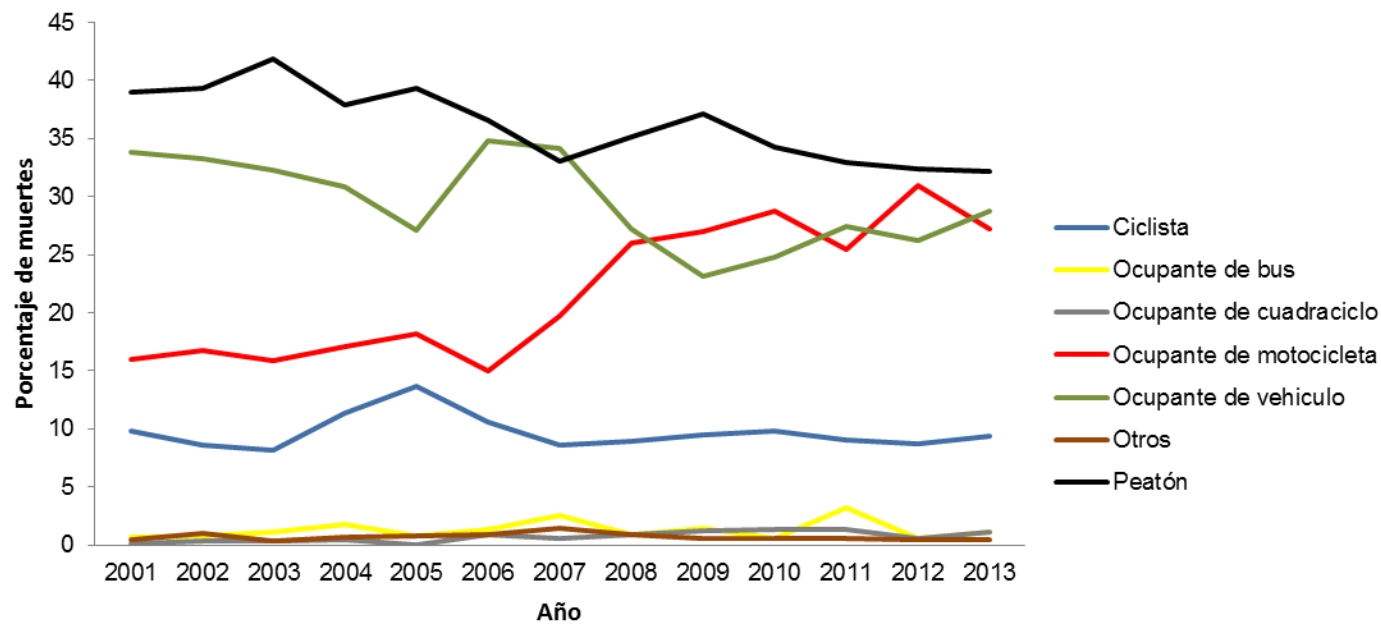
Fuente: COSEVI-Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial

Gráfico 10
Costa Rica: Cantidad promedio de muertes ocurridas por accidentes en motocicleta según día de la semana para el periodo 2001-2013.



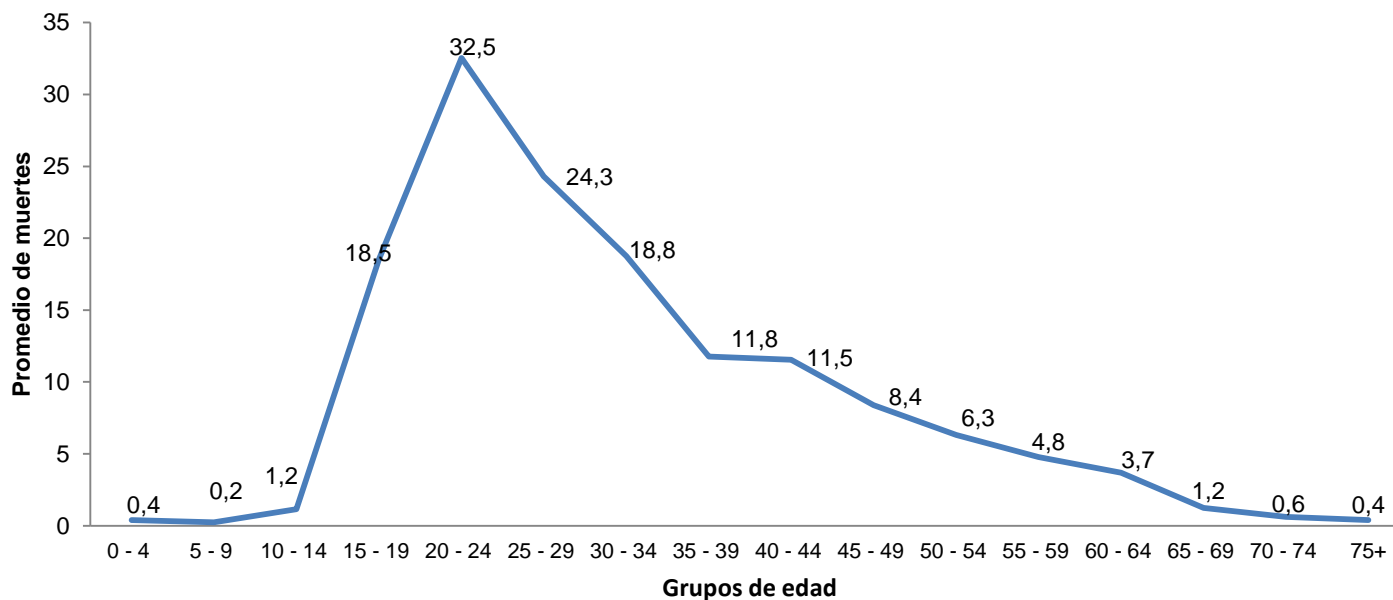
Fuente: COSEVI-Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial

Porcentaje de muertes por accidentes según rol de la víctima . Periodo 2001-2013



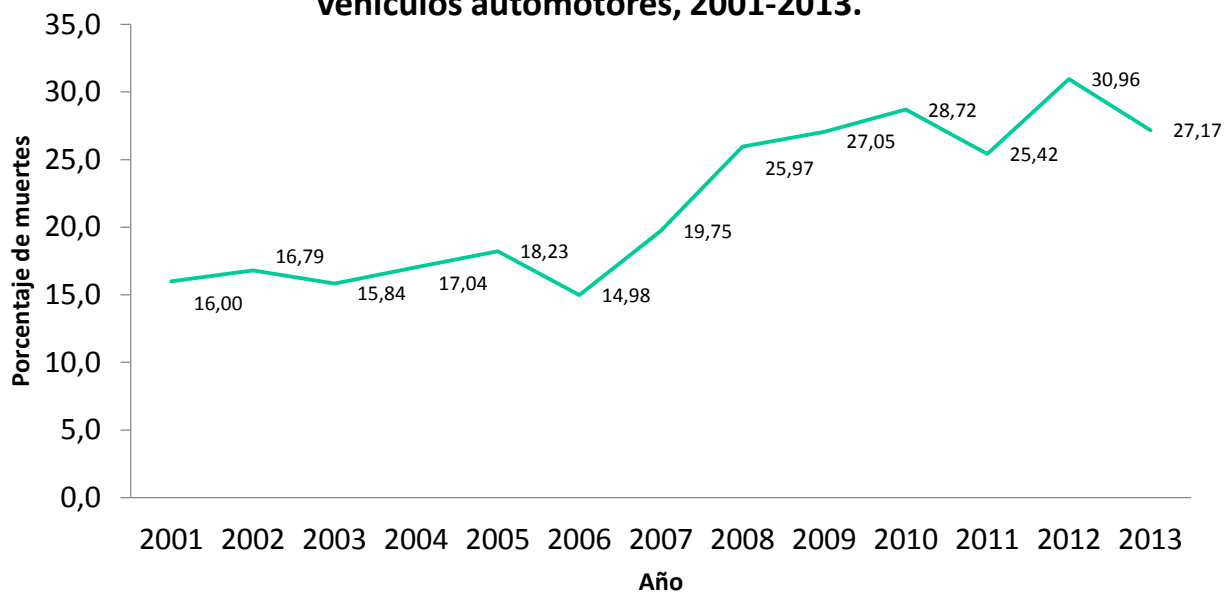
Fuente: COSEVI-Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial

Costa Rica: Número promedio de muertes en motociclistas para el periodo 2001-2013



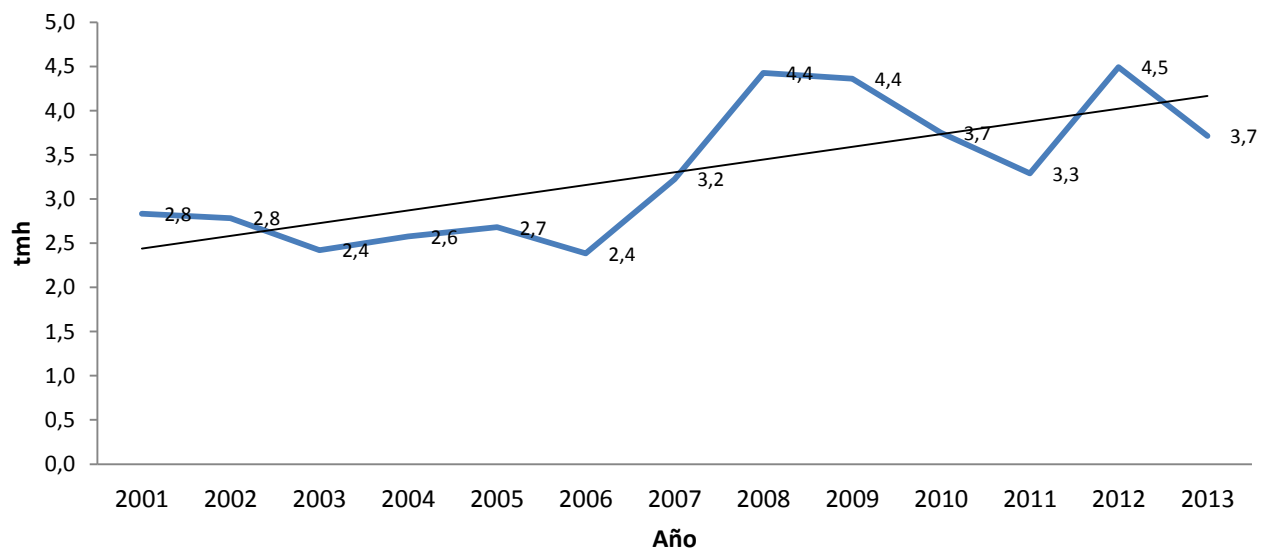
Fuente: COSEVI-Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial

Costa Rica: Proporción de las muertes por accidentes en motocicleta respecto al resto de muertes ocurridas en vehículos automotores, 2001-2013.



Fuente: COSEVI-Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial

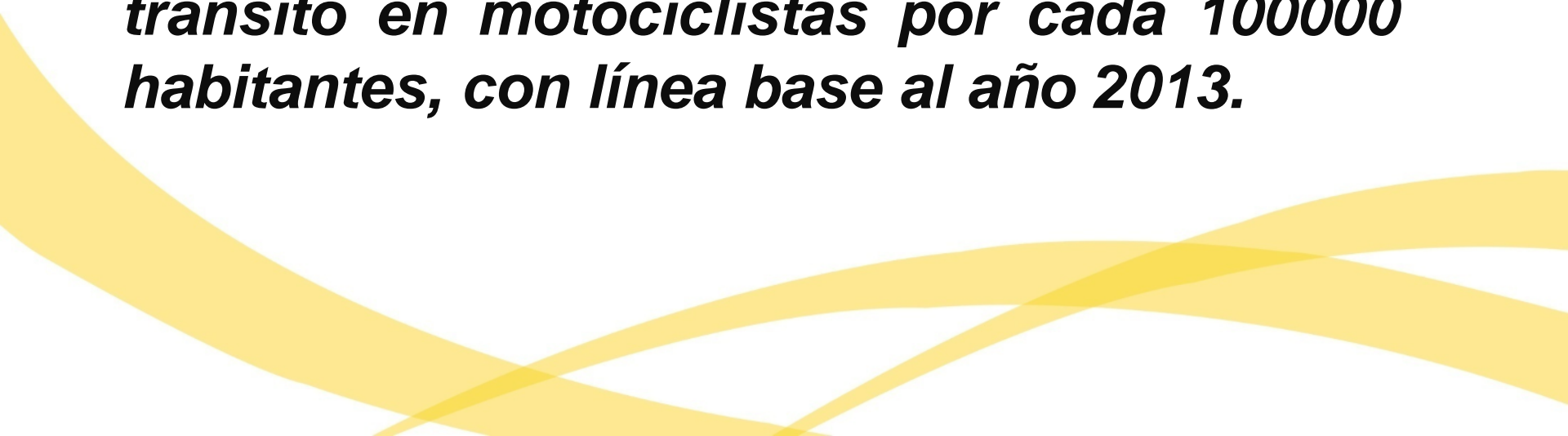
**Costa Rica: Tasa de mortalidad por cada 100000 habitantes (tmh)
para el periodo 2001-2013**



Fuente: COSEVI-Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial

Desafío del Plan Nacional de Motos 2015-2020

Detener la tendencia de crecimiento en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en motociclistas por cada 100000 habitantes, con línea base al año 2013.

The bottom of the slide is decorated with several overlapping, wavy yellow bands that create a sense of movement and depth.



Metodología

Fase 1: Diagnóstico

Fase 2: Encuesta

Fase 3: Mejores prácticas

Nueve ejes: Formación, Vigilancia y Control, Normativa, Vehículo, Infraestructura, Trabajo en moto, Asistencia a víctimas, Datos, Campañas.

Fase 4: Taller (con la participación de Ana Ferrer y Pere Navarro, consultores)

- 29 y 30 de octubre, 2014

Fase 5: Talleres regionales

- San Carlos
- Pérez Zeledón
- Pococí
- Puntarenas
- Corredores

Fase 6: Ordenamiento y priorización de las medidas

- Revisar y reordenar lista de medidas.
- Enviar listado a actores.
- Enviar listado de asistentes.
- Aplicar matriz a cada medida por todos los actores:
 - Prioridad: "alta"; "media"; "baja"
 - Viabilidad: "alta"; "baja"
 - Efectividad: "alta"; "media" y "baja"

Fase 7: Redacción de las medidas

- Priorización
- Fichas de medidas base
- Revisión y contrastación con evidencia científica nacional e internacional

Fase 8: Aprobación del Plan

- Presentación, discusión y aprobación en la Dirección de Proyectos y COSEVI
- Presentación a actores

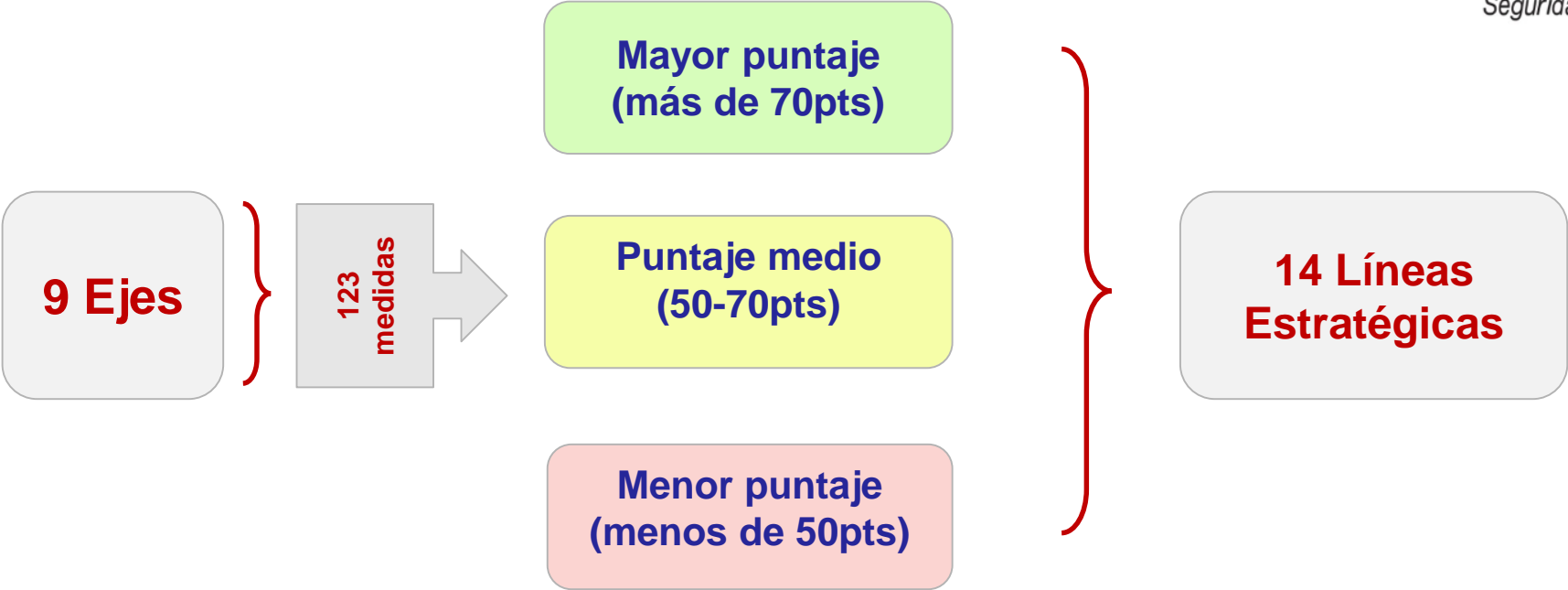


Resultados

Eje		Cantidad	%
Problemas identificados	Formación	14	15
	Vigilancia y control	20	22
	Normativa	10	11
	Vehículo	9	10
	Infraestructura	10	11
	Trabajo en moto	9	10
	Víctimas	5	5
	Datos	3	3
	Campañas	12	13
	Total	92	100
Medidas propuestas	Formación	18	15
	Vigilancia y control	27	22
	Normativa	14	11
	Vehículo	11	9
	Infraestructura	12	10
	Trabajo en moto	12	10
	Víctimas	11	9
	Datos	5	4
	Campañas	13	11
	Total	123	100

Sector	Cantidad	%
Policía	1	3
Policía Tránsito	2	7
Salud	6	21
Municipios	1	3
Seguros	3	10
Emergencias	2	7
Otros (CNE/ICE)	2	7
Licencias	1	3
Vehículos	1	3
Infraestructura	3	10
Motoristas	7	24
Total	29	100

PNSVMoto-CR: 2015-2020: Estructura



Línea de tiempo



EJE	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN NACIONAL	ACCIONES 2015-2020
-----	---------------------------------------	-----------------------

Líneas Estratégicas del PNSVMotos

2015-2020

The bottom portion of the slide is decorated with several overlapping, wavy, yellow bands that create a sense of movement and flow across the page.

Línea Estratégica

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

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

Actividad 3- Programa de Centros Educativos Seguros en todos los ciclos del sistema educativo en los cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococí y San Carlos.

Meta:2015-2020- Aplicación del 100% de las etapas de intervención en centros educativos que demanden los servicios del programa y trabajo con las poblaciones indígenas del país.

Descripción/Detalles:

Incorporar en los programas de Centros Educativos Seguros, Educación Vial y otros organismos, los contenidos referentes al motociclismo y su práctica, asociados a un viaje seguro y prevención de factores de riesgo.

- Revisar y actualizar contenidos del programa Centros Educativos Seguros para incorporar la movilidad en motocicleta.
- Incluir de forma integral el eje del motociclismo en los programas de Educación Vial.
- Revisar los contenidos de la Brigada Vial para validar la presencia de la prevención para una movilidad segura en motocicleta.

Indicadores:

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

Actividades inmediatas:

- Definir mapeo de actores vinculados al tema de educación en SV.
- Conformar mesa de coordinación con actores fundamentales del MEP, Educación Vial y COSEVI.
- Hacer un análisis de la información existente y espacios para la inclusión de nuevos ejes temáticos del motociclismo.

Co-responsables:

Dirección de Proyectos (COSEVI)
Educación Vial

Facilitador:

Área de Comunicación y Promoción
Zeneida Rodríguez

Cronograma:

- Mesa de coordinación, II semestre 2015.
- Primeras propuestas para II semestre 2015.
- Aprobación de propuestas, II semestre 2015.
- Vigencia de nuevo material, 2016+.

Referencias científicas que respaldan esta Línea:

- McMahon, K., & O'Reilly, D. 2000 Evaluation of road safety education and novice driver safety measures in Great Britain. The ICTCT-workshop of 2000 in Corfu.
- Harrison, W.; Penman, I.; Panella, J. 1997 Investigation of traffic Safety Education in Victorians Schools. (Report No. 110). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Congiu, M.; Whelan, M.; Oxley, J.; Charlton, J.; D'Elia, A.; Muir, C. 2008 Child pedestrian: factors associated with ability to cross roads safely and development of a training package. (Report No. 283). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Tingvall, C. and Haworth, N. 2000 Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility. Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 Sep 1999.
- Senserrick, T. y Haworth, N. 2005 Review of Literature Regarding National and International Young Driver Training, Licensing and Regulatory Systems. Report to Western Australia Road Safety Council Commissioned by the WA Office of Road Safety. (Report No.. 239). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Haworth, N.; Kowadlo, N. and Tingvall, C. 2000 Evaluation of pre-driver education program. (Report No. 167). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.

Número de medida: **1**

Eje temático: **(1) Formación**

Línea Estratégica

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

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

Actividad 3- Programa de Centros Educativos Seguros en todos los ciclos del sistema educativo en los cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococí y San Carlos.

Meta:2015-2020- Aplicación del 100% de las etapas de intervención en centros educativos que demanden los servicios del programa y trabajo con las poblaciones indígenas del país.

Descripción/Detalles:

Desarrollar estrategias de formación temprana para potenciales y futuros conductores de motocicletas dentro del sistema educativo formal.

- Coordinar con el MEP la implementación de un programa especial de formación de manejo seguro de motocicletas en los programas de Cívica, Artes Industriales o similares.
- Propiciar cursos especializados en mecánica básica para mantenimiento de motocicletas, conducción segura de motocicletas y educación vial en general.
- Coordinar con Educación Vial los parámetros técnicos para la gestión de tales cursos.
- Establecer alianzas estratégicas con MC y Asociaciones de motos para implementar talleres de manejo de motos y mantenimiento.

Indicadores:

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

Cronograma:

- Mesa de coordinación, II semestre 2015.
- Propuesta de curso, I semestre 2016.
- Plan Piloto 2017
- Implementación permanente 2018+.

Referencias científicas de respaldo a Línea:

- Maag, U., Laberge-Nadeau, C., Dionne, G., Desjardins, D. & Messier, S. (1999). The effect of the 1991 reform on new licencees in Quebec on crash rates of 16 year olds. Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference XI, May 9-12, Halifax, Nova Scotia, Canada.
- Mullin, B., Jackson, R., Langley, J., & Norton, R. 2000 Increasing age and experience: are both protective against motorcycle injury? A case control study. Injury Prevention, 6, 32-35.
- Simpson, H.M. & Mayhew, D.R. 1990 The promotion of motorcycle safety: training, education and awareness. Health Education Research: Theory and Practice, 5, 257-264.
- Haworth, N.; Kowadlo, N. and Tingvall, C. 2000 Evaluation of pre-driver education program. (Report No. 167). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.

Facilitador:

Área de Comunicación y Promoción
Zeneida Rodríguez

Eje temático: **(1) Formación**

Línea Estratégica**3. Mejorar el control y supervisión de las pruebas prácticas de manejo de motociclismo, autorización de instructores.****Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.****Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.**

Actividad 7-Programa Nacional para motociclistas.

Meta: 2015-2019-Creación de 6 circuitos cerrados y certificados para la práctica de motociclistas en los cantones de Pérez Zeledón, Alajuela, Puntarenas, San Carlos y Pococí.

Descripción/Detalles:

Procurar que la prueba práctica para motociclistas garantice los conocimientos óptimos de manejo seguro por parte del aprobante.

- a. Revisión y propuesta de criterios técnicos internacionales para la medición de competencias específicas dentro de un circuito de manejo para motociclistas en la prueba práctica.
- b. Actualizar los protocolos para mejorar el proceso de supervisión de la prueba práctica de motociclistas en circuito y en carretera.

Indicadores:

- Criterios técnicos sobre manejo seguro de motociclistas.
- Protocolo para supervisión de práctica en motocicleta aprobado.
- Totalidad de instructores autorizados.
- Diseño nuevo circuito de práctica para motociclistas.

Cronograma:

- Equipo técnico para diseño de Protocolo y circuitos, II sem. 2015 (Juan José por COSEVI-DGIT-Licencias-Educación Vial)
- Informe de criterios técnicos, II sem. 2015.
- Protocolo, II semestre 2015.
- Instructores autorizados al I sem. 2016.
- Diseño Nuevo circuito, II sem. 2015.

Referencia científica:

- Haworth, N. and Mulvihill, Ch. 2005 Review of motorcycle licensing and training. In *Report No. 240*; Monash University, Accident Research Center.
- Carstensen, G. 2002 The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 34, 111-121.
- Christie, R. 2001 The effectiveness of driver training as a road safety measure. Royal Automobile Club of Victoria, Melbourne, Victoria.
- Haworth, N., & Smith, R. (1999). Single training course and test for the motorcycle licence. Report prepared for VicRoads. Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Hedlund, J., Shults, R.A. & Compton, R. (2003). What we know, what we don't know, and what we need to know about graduated driver licensing. *Journal of Safety Research*, 34, 107-115.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

**Acompaña: Juan José Monge Salas
Roy Rojas Vargas**

Número de medida: 3

Eje temático: (1) Formación

Co-responsables:

**Educación Vial
MOPT
Licencias
DGIT**

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

Actividad 9- Formación y acreditación de conductores.

Meta: 2016-2020-Evaluación y rediseño del Programa actual e implementación del nuevo Programa de Educación Vial.

Descripción/Detalles:

Mejorar los criterios de otorgamiento de permisos de manejo para motocicletas, con el apoyo de manuales específicos, con atención en la complejidad y el cilindraje del vehículo.

- a. Implementar la obtención de licencia escalonada para motocicletas, garantizando experiencia mínima.
- b. Establecer criterios diferentes para la prueba práctica para motocicletas de velocidad de alto cilindraje. Superior a 500cc.
- c. Autorizar a todo motociclista de los cuerpos de emergencia (policía, cruz roja, bomberos, etc.) en manejo seguro.
- d. Cursos de autorización en manejo seguro de motocicletas para instituciones públicas con flotas motorizadas.
- e. Elaboración de un Manual de Seguridad Vial para Motociclistas para las pruebas teóricas.
- f. Actualizar sistemas de pruebas teóricas en Educación Vial.

Indicadores:

- Reforma al marco legal y reglamentario para licencia escalonada en motocicletas.
- Diseño listo de prueba práctica para manejo de motocicletas de velocidad y alto cilindraje (circuito de prueba especial).
- Programa listo para certificación de motociclistas de cuerpos de emergencia.
- Programa listo para curso de manejo seguro de motocicletas en instituciones públicas.
- Contenidos del manual diseñados.
- Elaboración del manual.
- Elaborar capítulo sobre motociclistas para conductores de vehículos de cuatro o más ruedas.
- Incluir capítulo de motociclistas en manual de conductor.

Cronograma:

- Diagnóstico para reforma legal, II sem. 2015.
- Implementación, reforma legal, II sem. 2016.
- Diseño prueba práctica alto cilindraje, I semestre 2016.
- Implementación prueba práctica alto cilindraje II sem. 2016.
- Programa certificación, I semestre, 2016.
- Implementación programa, II sem. 2016.
- Programa manejo seguro público, I sem. 2016.
- Implementación programa, II sem. 2016
- Ajustes definitivos a programas, II sem. 2017.
- Revisión de programas: cada 5 años a partir de su implementación definitiva.
- Elaborar marco de contenidos, I sem. 2015.
- Elaborar y validar manual, I sem. 2016.
- Aprobación legal del manual (2018)
- Propuesta capítulo motos en manual de conductor, II sem. 2015.
- Diseño y coordinación de inclusión de capítulo, I sem. 2016.
- Valorar estrategia de inclusión de capítulo, II sem. 2016.

Referencia científica que respalda la Línea:

- Haworth, N. and Mulvihill, Ch. 2005 Review of motorcycle licensing and training. In Report No. 240; Monash University, Accident Research Center.
- Lynam, D. 1996 Prospects for improving driver training in Europe. In H. Simpson (Ed.). New to the Road: Reducing the risks for young motorists: Proceedings of the First Annual Symposium of the Youth Enhancement Service, June 8-11, 1995 (pp.103- 114). California: University of California.
- Mayhew, D.R.. & Simpson, H.M. 2001 Graduated licensing for motorcyclists. Traffic Injury Research Foundation: Ottawa, Canada.
- Senserrick, T., & Whelan, M. 2003 Graduated driver licensing: Effectiveness of systems and individual components. (Report No. 209). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Responsable: Educación Vial

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

**Co-responsables: Legal (Carlos Rivas)
MOPT-Policía Tránsito; Educación Vial
ICE-INS-Bomberos; Fuerza Pública
Cruz Roja**

Eje temático: (1) Formación

Número de medida: 5

Línea Estratégica

6. Aplicación de la normativa de tránsito en carretera, enfocado en factores de riesgo, rutas, cantones y tramos de concentración de accidentes.

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

Actividad 1- Programa nacional de control de la norma en carretera basado en factores de riesgo (no uso del cinturón, velocidad, alcohol, no uso del casco, no uso de dispositivos de retención infantil, uso de distractores, irrespeto al señalamiento vial, picones y peatones).

Meta: 2015-2020-Implementación de mediciones de velocidad a conductores en forma anual, a diferentes tipos de vehículo a nivel nacional, con énfasis en cantones y rutas nacionales de riesgo identificados según delegación y Dirección de Proyectos (cantonal y nacional).

Meta: 2015-2020-Implementación de pruebas de alcohol a conductores de diferentes tipos de vehículo en forma anual, a nivel nacional con énfasis en cantones y rutas nacionales de riesgo identificados según delegación y Dirección de Proyectos (cantonal y nacional).

Meta: 2015-2020-Revisión del uso del casco en motociclista al año a nivel nacional, con énfasis en cantones y rutas nacionales de riesgo identificados según delegación y Dirección de Proyectos (cantonal y nacional).

Descripción/Detalles:

Fortalecer el control de las normas de seguridad vial.

- Aumentar cantidad de oficiales de tránsito.
- Aumentar y mejorar operativos de control en carreteras.
- Promover el equipamiento completo en seguridad vial de los policías de tránsito.
- Promoción de la policía de tránsito municipal.

Indicadores:

- Cantidad de motos revisadas por mes/año.
- Cantidad de oficiales de tránsito activos.
- Protocolo sobre indumentaria segura para oficiales de tránsito en carretera.
- Uso de indumentaria completa en seguridad vial por el 100% de los oficiales motorizados.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

Responsable: DGPT

Eje temático: (2) Vigilancia y Control

Número de medida: 6

Cronograma:

- Evaluación de requerimientos en recurso humano y técnico de la PT, II semestre, 2015.
- Implementación de los resultados de la evaluación, I sem. 2016.
- Programa de capacitación a policías de tránsito sobre factores de riesgo, con énfasis en usuarios vulnerables, I sem. 2016.
- Implementación y optimización en estrategias de operativos de tránsito en carretera, I sem., 2016.
- Adquisición y uso de indumentaria completa para oficiales motorizados, I sem. 2017.

Co-responsables:

**Policía de Tránsito
MOPT**

Referencia científica que respalda la Línea:

- de Rome, L; Ivers, R.; Fitzharris, M.; Wei Du; Haworth, N.; Heritier, S.; Richardson, D. 2011 Motorcycle Protective Clothing: Protection From Injury Or Just The Weather? In *Accident Analysis and Prevention*.
- Senserrick, T. y Haworth, N. 2005 Review of Literature Regarding National and International Young Driver Training, Licensing and Regulatory Systems. Report to Western Australia Road Safety Council Commissioned by the WA Office of Road Safety. (Report No.. 239). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Línea Estratégica

7A. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento efectividad de la ley de tránsito (infracción).

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial.

Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI.

Meta: 2015-2018 Revisión y modificación de las Leyes de Administración Vial, Ley N° 8709 Regulación de las Escuelas de Conducción y la Ley de Tránsito N° 9078, en los siguientes puntos: Propuesta y adecuación de la normativa en el uso de tecnologías para el control de casco, uso de silla, uso de cinturón, aplicación de dispositivos para el control automatizado de velocidad, Capítulo III Tipos de Licencia, eliminación del permiso de conducir motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B; eliminación del permiso de licencia para personas menores de edad y cambiar la palabra licencia por permiso, mejora y ampliación de los alcances del artículo N° 108, "Maniobra de adelantamiento", incorporación obligatoria de la implementación de la luz de día en todo tipo de vehículo, de la Ley de Tránsito y otros.

Descripción/Detalles:

Desestimular la apelación de infracciones como práctica dilatoria y de impunidad en la aplicación de la normativa de seguridad vial y la Ley de tránsito.

- Centralizar la tramitación de apelaciones a las oficinas centrales de COSEVI.
- Crear sistema de filtro para apelaciones y simplificación de trámites que reduzcan los tiempos de resolución.
- Calcular el costo económico para la administración de cada apelación de infracciones.
- En toda apelación que sea desestimada, se realice un cobro de costes administrativos al apelante.
- Revisar y mejorar los protocolos de atención de accidentes.

Indicadores:

- Fórmula para calcular costos de la administración en Trámite de multas y apelaciones.
- Diagnóstico para reestructuración del sistema de apelaciones.
- Protocolos actualizados para la atención de accidentes con víctimas.
- Reforma legal y reglamentaria al sistema de cobros administrativos a los apelantes.
- Porcentaje de Implementación de medidas y reformas propuestas.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

Eje temático: (2) Vigilancia y Control

Cronograma:

- Cálculo de fórmula, II sem. 2015.
- Diagnóstico del sistema de apelaciones, I sem. 2016.
- Propuesta de Sistema de Cobro de costos de apelaciones, II Sem. 2016.
- Implementación de todas las reformas al sistema de apelaciones y multas, I sem. 2017.

Co-responsables:

Dirección Ejecutiva – COSEVI
Unidad de Impugnaciones
Legal-COSEVI
Financiero-COSEVI
ATI-COSEVI

Referencia científica que respalda la Línea:

- Maag, U., Laberge-Nadeau, C., Dionne, G., Desjardins, D. & Messier, S. (1999). The effect of the 1991 reform on new licencees in Quebec on crash rates of 16 year olds. Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference XI, May 9-12, Halifax, Nova Scotia, Canada.
- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Diez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Número de medida: 7a

**Línea Estratégica**

7b. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento efectividad de la ley de tránsito (usuarios).

Descripción/Detalles:

Implementar acciones legales que mejoren y amplíen las prácticas de una conducción segura para los motociclistas en la carretera.

- a. Actualizar y modificar la Ley de Tránsito.
- b. Reglamentación de la Ley de Tránsito.
- c. Establecer las normas técnicas internacionales mínimas que deben tener los dispositivos de seguridad: casco, guantes, calzado, indumentaria.
- d. Establecer las normas técnicas internacionales mínimas que deben tener los dispositivos de seguridad: casco, guantes, calzado, indumentaria, para menores de edad.
- e. Homologar estos criterios con INTECO.
- f. Coordinar con Ministerio de Hacienda para la exoneración de todo dispositivo que ingrese al país, sea de personas o empresas.

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.**Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial.**

Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI.

Meta: 2015-2018 Revisión y modificación de las Leyes de Administración Vial, Ley N° 8709 Regulación de las Escuelas de Conducción y la Ley de Tránsito N° 9078, en los siguientes puntos: Propuesta y adecuación de la normativa en el uso de tecnologías para el control de casco, uso de silla, uso de cinturón, aplicación de dispositivos para el control automatizado de velocidad, Capítulo III Tipos de Licencia, eliminación del permiso de conducir motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B; eliminación del permiso de licencia para personas menores de edad y cambiar la palabra licencia por permiso, mejora y ampliación de los alcances del artículo N° 108, "Maniobra de adelantamiento", incorporación obligatoria de la implementación de la luz de día en todo tipo de vehículo, de la Ley de Tránsito y otros.

Meta: 2015-2017-Elaboración de las normas técnicas en 3 componentes; dispositivos de seguridad vial pasiva, importación de vehículos y equipo especial.

Pilar 3- Vehículos Más Seguros.

Actividad 1- Aplicación y promulgación de reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor, elaboradas por el foro mundial de las Naciones Unidas para la armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos (WP 29).

Meta:Revisión de la norma internacional WP 29 durante el periodo 2015 al 2020 en los temas:

-Sistemas de retención infantil

-Cascos.

-Sistemas de Seguridad Pasiva y Activa de los Automotores (Luces, cinturones, Bolsas de Aire, Apoyacabezas, parabrisas, frenos, ventanas...)

-Ruido (reglamento general, ya está para publicación este año).

-Normas de importación de vehículos

-Llantas

-Transporte de personas

-Emisiones contaminantes de vehículos.

Continuación de la 7.b

Indicadores:

- Modificación del Artículo 85 (Cap. 3) sobre conducción de menores de 18 años.
- Modificación del Artículo 86 (Cap. 3) sobre licencia B1.
- Modificación que la licencia de moto no se pueda tramitar con cuadraciclo o triciclo.
- Incluir requerimientos de licencia escalonada para motos según cilindraje.
- Reglamento para uso de bicicletas con motor.
- Cambiar el término "licencia" por el de permiso".
- Informe de estudio técnico sobre especificación de calidades de cascos para motociclistas.
- Informe de estudio técnico sobre especificaciones de calidades en indumentaria para seguridad vial de motociclistas: calzado, rodilleras, coderas, jaquet, guantes.
- Informe técnico sobre tipo de cascos para niños y adolescentes viajantes en motocicleta.
- Normativa de homologación para todos los dispositivos analizados.
- Reglamento para certificación de productos homologados.
- Aprobación por el Ministerio de Hacienda de exoneración.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

**Co-responsables: Legal – COSEVI
Licencias; Educación Vial
Moto Club's**

Eje temático: (3) Normativa

Cronograma:

- Propuestas de modificación, I sem. 2016.
- Modificaciones a la ley, II sem. 2016.
- Aprobación de modificaciones, incluyendo el término "permisos" y licencia escalonada I sem. 2017.
- Reglamento para bicicletas con motor, II sem. 2016.
- Realizar estudios técnicos, II sem. 2015.
- Normativa de homologación, I sem. 2016.
- Proceso de certificación con INTECO, II sem. 2016.
- Aprobación para exoneración de impuestos a todo el equipamiento homologado, II sem. 2016.

Referencia científica:

- de Rome, L; Ivers, R.; Fitzharris, M.; Wei Du; Haworth, N.; Heritier, S.; Richardson, D. 2011 Motorcycle Protective Clothing: Protection From Injury Or Just The Weather? In *Accident Analysis and Prevention*.
- de Rome, L., 2006. The injury reduction benefits of motorcycle protective clothing. NTSB Public Forum on Motorcycle Safety, September 12-13 2006. National Transport Safety Board, Washington DC.
- EU, 2002. Protective clothing for professional motorcycle riders: Jackets, trousers and one piece or divided suits - general requirements. European Committee for Standardization, Brussels.
- EU, 2003. Motorcyclists' protective clothing against mechanical impact: Motorcyclists back protectors - requirements and test methods. . European Committee for Standardization, Brussels.
- Lee, H.Y., Chen, Y.H., Chiu, W.T., Hwang, J.S., Wang, J.D., 2010. Quality-adjusted lifeyears and helmet use among motorcyclists sustaining head injuries. *American Journal of Public Health* 100 (1), 165-170.
- Organización Panamericana de la Salud 2008 Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Washington, DC: OPS, Estados Unidos.
- Senserrick, T. y Haworth, N. 2005 Review of Literature Regarding National and International Young Driver Training, Licensing and Regulatory Systems. Report to Western Australia Road Safety Council Commissioned by the WA Office of Road Safety. (Report No. 239). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Número de medida: 7b

Línea Estratégica

7c. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento y efectividad de la Ley de Tránsito (vehículos).

Descripción/Detalles:

Ampliar la capacidad del motociclista de ser visible en carretera.

- a. Mejorar el control sobre el uso de la luz 24 horas en motocicletas.
- b. Ampliar normativa sobre luz de día en motociclistas.
- c. Modificación a la Ley.
- d. Nuevas tecnologías.
 - a. Investigación sobre tipos de dispositivos existentes, su utilidad y funcionalidad. Análisis de viabilidad.
 - b. Modificación de ley y reglamentación.

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial.

Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI.

Meta: 2015-2018 Revisión y modificación de las Leyes de Administración Vial, Ley N° 8709 Regulación de las Escuelas de Conducción y la Ley de Tránsito N° 9078, en los siguientes puntos: Propuesta y adecuación de la normativa en el uso de tecnologías para el control de casco, uso de silla, uso de cinturón, aplicación de dispositivos para el control automatizado de velocidad, Capítulo III Tipos de Licencia, eliminación del permiso de conducir motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B; eliminación del permiso de licencia para personas menores de edad y cambiar la palabra licencia por permiso, mejora y ampliación de los alcances del artículo N° 108, "Maniobra de adelantamiento", incorporación obligatoria de la implementación de la luz de día en todo tipo de vehículo, de la Ley de Tránsito y otros.

Meta: 2015-2017-Elaboración de las normas técnicas en 3 componentes; dispositivos de seguridad vial pasiva, importación de vehículos y equipo especial.

Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.

Actividad 3- Realización de estudios de factores de riesgo asociados a los usuarios vulnerables (motociclistas, ciclistas y peatones).

Meta 2015-2020: Realización de 11 investigaciones en seguridad vial que incluye en el año 2015: Una investigación en seguridad vial:-Estudio del uso de dispositivos de seguridad pasiva y distractores.

Pilar 3- Vehículos Más Seguros.

Actividad 1- Aplicación y promulgación de reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor, elaboradas por el foro mundial de las Naciones Unidas para la armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos (WP 29).

Meta:Revisión de la norma internacional WP 29 durante el periodo 2015 al 2020 en los temas:

-Sistemas de retención infantil

-Cascos.

-Sistemas de Seguridad Pasiva y Activa de los Automotores (Luces, cinturones, Bolsas de Aire, Apoyacabezas, parabrisas, frenos, ventanas...)

-Ruido (reglamento general, ya está para publicación este año).

-Normas de importación de vehículos

-Llantas

-Transporte de personas

-Emisiones contaminantes de vehículos.

Continuación 7c

Indicadores:

- Informe de estudio técnico sobre uso de luz de día en otros países como buena práctica en seguridad vial del motociclista.
- Estrategia de campaña de comunicación de la medida como buena práctica de seguridad vial.
- Ley de tránsito modificada.
- Informe de estudio técnico sobre uso de dispositivos retroreflectivos en otros países como buena práctica en seguridad vial del motociclista.
- Diagnóstico de viabilidad de nuevos dispositivos retroreflectivos para motociclistas.
- Estrategia de campaña de comunicación aprobada sobre la medida como buena práctica de seguridad vial.
- Ley de tránsito modificada.

Facilitador:

Dirección de Proyectos (COSEVI)

Co-responsables:

Legal – COSEVI
Supervisión RTV / RITEVE
Dirección Ejecutiva – COSEVI
Policía de Tránsito
Colectivos Moto

Cronograma:

- Informe de estudio técnico, II sem. 2015.
- Campaña de promoción y comunicación, I y II sem. 2016.
- Aprobación modificaciones en Ley, I sem. 2017.
- Informe de estudio técnico, II sem. 2015.
- Elaboración de diagnóstico, II sem. 2015.
- Campaña de promoción y comunicación, I y II sem. 2016.
- Aprobación modificaciones en Ley, I sem. 2017.

Referencia científica que respalda la Línea:

- Rechnitzer, G; Haworth, N. & Kowadlo, N. 2000 The Effect of Vehicle Roadworthiness on Crash Incidence and Severity. (Report No. 164). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Harrison, W. y Pronk, N. 1998 An Investigation of the Relationship Between Traffic Enforcement and the Perceived Risk of Detection for Driving Offences. (Report No. 134). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Diamantopoulou, K. & Cameron, M. 2002 An Evaluation of the Effectiveness of Overt And Covert Speed Enforcement Achieved Through Mobile Radar Operations. (Report No. 187). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Comisión Europea 2008 Mejores prácticas de seguridad vial. Manual de medidas a escala nacional. KfV Kuratorium für Verkehrssicherheit (Coordinador).
- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Diez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Número de medida: 7c

Eje temático: (4) Vehículo

Línea Estratégica

8. Evaluar la necesidad de nueva infraestructura o mejoras en la existente, para la disminución de accidentes, incluyendo mejor señalización y demarcación.

Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.

Actividad 1- Implementación de acciones de mejoramiento de la seguridad vial y movilidad en la infraestructura a nivel nacional, con énfasis en cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Pococí, Puntarenas y San Carlos.

Metas 2015-2020: Que incluye (Obras menores en infraestructura vial, Señalamiento horizontal y vertical, Implementación y operación de un sistema de carretera 2+1,

Actividad 3- Realización de estudios de factores de riesgo asociados a los usuarios vulnerables (motociclistas, ciclistas y peatones).

Meta 2015-2020: Realización de 11 investigaciones en seguridad vial que incluye en el año 2015:

Meta 2015: Realización de 2 estudios de tránsito.

Actividad 4- Cumplimiento del Decreto 33148-MOPT.

Meta: 2017-Revisión, reelaboración y validación del Manual de auditorías e inspecciones de seguridad vial (consultoría sueca).

Meta: 2018-Elaboración de Guías Técnicas para gestores y tomadores de decisiones en infraestructura vial.

Indicadores:

- Informe de estudio técnico sobre infraestructura vial segura para motociclistas; análisis de experiencias en otros países.
- Reglamentos y normativa técnica para la construcción de vías seguras para motociclistas.

Cronograma:

- Realización de estudio técnico, I sem. 2016.
- Reglamento y normativa técnica, I sem. 2017.

Referencia científica que respalda la Línea:

- Duncan C, Corben B, Truedsson N and Tingvall C. 2000 Motorcycle and Safety Barrier Crash-Testing: Feasibility Study. (Report No. 201). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Czajka, M. 2000 Designing Roads for Motorcycle Safety. Unpublished Report.
- Sala, & Astori 1998 New concepts and materials for passive safety of motorcyclists. Proceedings of the IRCOBI Conference, September 1998, Göteborg.
- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Diez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

Co-responsables:

**COSEVI
MOPT
CONAVI
LANAMME
CFIA**

Número de medida: 8

Eje temático: (5) Infraestructura

Línea Estratégica

9. Definir acuerdos entre empresa-trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad como el chaleco retroreflectivo, casco, capas retroreflectivas, botas, guantes, etc., que cumplan con las especificaciones técnicas.

Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

Actividad 5- Programa de Empresas Seguras en los cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococí y San Carlos.

Meta: 2015-2019-Un diagnóstico integral anual de la movilidad y seguridad vial, en empresas ubicadas en los cantones de riesgo e implementación de acciones para San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococí y San Carlos.

Meta: 2016-2020-Implementación de un sistema de gestión de la seguridad vial de acuerdo con la normativa ISO 39001, en empresas seguras.

Descripción/Detalles:

Integrar y reglamentar la categoría del trabajador en motocicleta, tanto en el sector público como privado, con miras a la conducción y movilidad segura.

- Ampliar la estrategia del programa **Empresas Seguras** a nivel nacional y de alcance masivo a través de políticas de trabajo, seguros y salud ocupacional.
- Coordinar con Ministerio de Trabajo la inclusión de la categoría de "trabajo en moto" en la legislación laboral.
- Reglamentar cualquier ampliación o modificación de leyes laborales en esta línea.

Indicadores:

- Propuesta actualizada del programa Empresas Seguras. Cantidad de empresas a cubrir anualmente.
- Creación de la categoría "trabajo en moto" dentro de la legislación laboral costarricense.
- Programa estratégico aprobado de buenas prácticas empresariales para trabajadores en motocicleta.
- Norma INTECO de buenas prácticas empresariales en Seguridad Vial.
- Cantidad de empresas públicas y privadas certificadas como promotoras de seguridad vial para sus motociclistas.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)
Responsable: Programa Empresas Seguras

Co-responsables:

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Salud
INS
CCSS
Sector empresarial
INTECO

Cronograma:

- Realizar actualización de programa Empresas Seguras, II sem. 2015.
- Implementación de nuevo programa Empresas Seguras, I sem. 2016.
- Reglamentación de la categoría "trabajador motorizado o trabajo en moto" dentro de la legislación nacional, I sem. 2016.
- Aprobación e implementación de esta reglamentación, I sem. 2017.
- Elaboración de programa estratégico de buenas prácticas empresariales, I sem. 2016.
- Elaboración de una norma técnica para certificación de buenas prácticas en seguridad vial para empresas, I Sem. 2016.
- Certificación de empresas, II sem. 2016.

Eje temático: (6) Trabajo moto

Referencia científica que respalda la Línea:

- Haworth, N.; Tingvall, C.; Kowadlo, N. 2000 Review of best practice road safety initiatives in the corporate and/or business environment. Monash University, Accident Research Center.
- Rechnitzer, G. 2001 The role of design in occupational health and safety: a discussion paper. *Safety in Action* May 1-3, 2001, Melbourne, Safety Institute of Australia.
- FESVIAL 2011 Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales. Manual elaborado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) para la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. España.
- Pardo García, O.F. 2012 Guía de buenas practices en Seguridad Vial para las empresas que conforman el Comité de Transporte CCS. Universidad Estatal de Santander, Facultad de Ingeniería Físico-Mecánica. Colombia.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición

Número de medida: 9

Línea Estratégica

10. Elaborar un protocolo de intervención a motociclistas siniestrados que asegure la trazabilidad de la víctima desde los servicios de emergencias (prehospitalaria) a la atención hospitalaria considerando el lugar del siniestro, los tiempos de llegada de la asistencia sanitaria, el traslado por el servicio de emergencia, la hospitalización, la comunicación a la familia y la orientación en la asistencia legal.

Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.

Actividad 1- Sistema de atención prehospitalaria.

Meta 2016-2020-Elaboración de un diagnóstico del sistema de atención prehospitalaria e implementación de acciones de mejora.

Actividad 2-Sistema de atención del trauma en hospitales.

Meta: 2016-2020-Creación de un sistema de atención del trauma en hospitales localizados en cantones de riesgo.

Actividad 3- Servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de personas fallecidas por accidentes de tránsito.

Meta: 2016-2020-Implementación de acciones de mejora dirigidos al servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de pacientes fallecidos por accidentes de tránsito a nivel nacional con énfasis en cantones de riesgo.

Descripción/Detalles:

Promover la atención de las víctimas como parte de un programa integral que incluye desde el momento del accidente, hasta la completa recuperación de la víctima, en lo físico, psicológico, laboral y social. Garantizar la máxima optimización en los tiempos y recursos necesarios para la atención inmediata de una víctima por accidente de tránsito en todas las etapas posteriores al evento.

a. Mesa de trabajo entre 911-Cruz Roja-Bomberos-CCSS-M. Salud, coordinada por COSEVI para estos protocolos.

b. Programa integral de atención y apoyo a la reintegración plena de las víctimas de accidentes a su cotidianidad.

Continuación 10

Indicadores:

- Estudio - Diagnóstico del estado actual del sistema de atención prehospitalario, hospitalización y post-hospitalario de las víctimas de un accidente de tránsito.
- Mesa de trabajo permanente para revisión de protocolos.
- Protocolos actualizados para la atención de emergencias por tránsito.
- Disminución en los tiempos de respuesta de los cuerpos de emergencia ante un accidente.
- Plan estratégico para la plena reinserción laboral, educativa y social de las víctimas de accidentes de tránsito.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

Co-responsables: 911

Cruz Roja

Bomberos

CCSS

INS

Hospital del Trauma

Ministerio de Salud

CENARE

Colegio de Médicos

Ministerio de Trabajo

Asociaciones de víctimas

Cronograma:

- Estudio diagnóstico, II sem. 2016.
- Conformación de mesa de trabajo, II sem. 2015.
- Actualización de Protocolos, II sem. 2016.
- Implementación de protocolos, I sem. 2017.
- Estrategia de atención integral de las víctimas por accidentes de tránsito, II sem. 2016.
- Implementación de estrategia, I sem. 2017.

Referencia científica que respalda la Línea:

- FESVIAL 2011 Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales. Manual elaborado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) para la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. España.
- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Díez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.
- Lautrédou, G. 2007 Guía práctica de seguridad vial Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Número de medida: 10

Eje temático: (7) Víctimas

Línea Estratégica

11. Promover la atención hospitalaria de emergencias por accidentes de tránsito las 24h del día en los principales centros médicos en las regiones rurales.

Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.

Actividad 1- Sistema de atención prehospitalaria.

Meta 2016-2020-Elaboración de un diagnóstico del sistema de atención prehospitalaria e implementación de acciones de mejora.

Actividad 2-Sistema de atención del trauma en hospitales.

Meta: 2016-2020-Creación de un sistema de atención del trauma en hospitales localizados en cantones de riesgo.

Descripción/Detalles:

- Evaluar la necesidad de unidades de trauma en zonas rurales y cantones de riesgo.
- Evaluación de costos en equipo humano, técnico e infraestructura.
- Protocolo para disminuir al máximo los tiempos de atención de las víctimas.

Indicadores:

- Informe técnico sobre los requerimientos de unidades de trauma en las distintas regiones rurales del país.
- Informe financiero sobre costos de implementar unidades del trauma o ampliar las existentes.
- Protocolo para atención de víctimas politraumatizados elaborado y en funcionamiento.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

Co-responsables:

CCSS

Ministerio de Salud

CENARE

INS

Asociaciones de víctimas

Cronograma:

- Estudio técnico sobre requerimientos, I. Sem. 2016.
- Estudio financiero de costos, I sem. 2016.
- Elaboración de protocolos, II sem. 2016.
- Implementación de protocolos, I sem. 2017.

Número de medida: 11

Eje temático: (7) Víctimas

Referencia científica que respalda la Línea:

- FESVIAL 2011 Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales. Manual elaborado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) para la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. España.
- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Diez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.
- Lautrédou, G. 2007 Guía práctica de seguridad vial Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Línea Estratégica

12. Promover una cobertura de seguros ante accidentes de tránsito que sea óptima, sostenible e integral para motociclistas. Con énfasis en la prevención a partir de las experiencias y vivencias documentadas.

Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.

de atención prehospitalaria e implementación de acciones de mejora.

Actividad 2-Sistema de atención del trauma en hospitales.

Meta: 2016-2020-Creación de un sistema de atención del trauma en hospitales localizados en cantones de riesgo

Actividad 3- Servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de personas fallecidas por accidentes de tránsito.

Meta: 2016-2020-Implementación de acciones de mejora dirigidos al servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de pacientes fallecidos por accidentes de tránsito a nivel nacional con énfasis en cantones de riesgo.

Descripción/Detalles:

Buscar los canales de diálogo entre el Instituto Nacional de Seguros y los usuarios de motocicletas para mejorar la cobertura y alcance de los seguros, tanto del SOA como de los seguros voluntarios, procurando la concientización entre los y las motociclistas de la importancia del seguro contra accidentes; así como del INS en la generación de políticas que incentiven mejor acceso a dichos seguros. Se debe procurar mejorar los índices de cobertura, la capacidad de servicios médicos, psicoemocionales y socio-familiares a las víctimas de un accidente.

- Formar una mesa de diálogo entre el INS y los colectivos de motociclistas que permita generar políticas de promoción y fomento a una cultura de seguros.
- Concientizar al y la motociclista en la importancia de los seguros.
- Ampliar la cobertura del SOA.
- Mejorar la puesta en mercado de seguros complementarios.
- Documentar y comunicar los costos reales e integrales de la atención médica y secuelas de un accidente de tránsito.

Indicadores:

- Conformación de mesa de diálogo.
- Actualización y ampliación de cobertura del SOA.
- Aumento en cobertura de seguros complementarios contra accidentes.
- Informe anual de costos pormenorizados del INS en la atención de accidentes de tránsito, por tipo de usuarios.

Cronograma:

- Mesa de diálogo conformada: I Sem. 2016.
- Actualización y ampliación de SOA, II Sem. 2016.
- Plan de gestión para aumentar la disponibilidad y adquisición de seguros complementarios contra accidentes. II Sem. 2016.
- Informe anual de costos que incluya: tipo de usuarios, tipo de atención, costos médicos directos, costos médicos indirectos, costos sociales y psicoemocionales. II Sem. 2016.

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

Responsable: Superintendencia de Seguros

**Co-responsables: Superintendencia de Seguros
INS**

Colectivos Moto

Asociaciones de víctimas

Eje temático: (7) Víctimas

Número de medida: 12

Línea Estratégica

13. Facilitar los datos sobre accidentes de tránsito, costos, parque automotor, conductores, dedicación, movilidad, etc., a todos los agentes implicados en la seguridad vial de los motociclistas.

Vinculación Plan Estratégico de Seguridad.

Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial

Actividad 4-Creación de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Meta: 2015-2019: Conformación, operación y acreditación de un observatorio de seguridad vial.

Descripción/Detalles:

Establecer una estrategia de difusión efectiva hacia todos los sectores de la población, tanto civil como de grupos específicos, informando sobre el estado de la seguridad vial en Costa Rica, para lo cual se deberá contar con un sistema de información que permita documentar mediante bases de datos actualizadas y fidedignas todos los detalles atinentes a la seguridad vial, como lo es el tipo de accidente, usuario, costos, parque automotor en circulación, conductores, movilidad, lugar, etc.

Indicadores:

- Base de datos activa y actualizada.
- Informes periódicos y anuales.

Facilitador:

Dirección de Proyectos (COSEVI)

Co-responsables: COSEVI-Proyectos

**Policía de Tránsito
Ministerio de Salud
CCSS**

Cronograma:

- Definición de variables para Base de Datos, II sem. 2015.
- Definición de fuentes de información, II sem. 2015.
- Homologación de variables y criterios de recolección de información, I sem. 2016.
- Elaboración y actualización de Base de datos, II sem. 2016.

Referencia científica que respalda la Línea:

- TOI. 2003 Motorcycle safety – a literature review and meta-analysis of countermeasures to prevent accidents and reduce injury. (English summary).
- OMS 2011 Methodological approaches for cost-effectiveness and cost-utility analysis of injury prevention measures. Editors Suzanne Polinder, Hidde Toet, Martien Panneman and Ed van Beeck. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark.
- Comisión Europea 2008 Mejores prácticas de seguridad vial. Manual de medidas a escala nacional. KfV Kuratorium für Verkehrssicherheit (Coordinador).
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Eje temático: **(8) Datos**

Número de medida: **13**

Línea Estratégica

14. Elaborar una planificación y ejecución continua de campañas (en todos los medios y nuevas tecnologías) para una movilidad segura de los motociclistas; involucrando víctimas, policía, grupos organizados y usuarios de motociclistas como imagen y estrategia de campaña y sensibilización/concienciación.

Vinculación Plan Estratégico de Seguridad.

Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

Actividad 6-Diseño de estrategias de comunicación para fomentar una cultura de la seguridad vial.

Meta: 2015-2020:Elaboración 7 estrategias para el diseño y producción de campañas de seguridad vial en temas de: Corazones amarillo, Brigada Vial, Motociclistas, Peatones, Ciclistas, Mantenimiento preventivo y correctivo vehículo (RTV), Ley de Tránsito, así como su evaluación antes y post.

Descripción/Detalles:

Ampliar la capacidad de comunicación del COSEVI en programas y campañas de seguridad vial, vinculando al máximo de autores en una estrategia integral de comunicación y promoción de la seguridad vial del motociclista.

- a. Diseñar estrategia de elaboración de campañas con equipo interdisciplinario permanente del COSEVI.
- b. Evaluación y diagnóstico del potencial de las nuevas tecnologías y medios de comunicación para la promoción de la seguridad vial.
- c. Diseño de campañas con la participación de las víctimas de accidentes de tránsito y sus familias.
- d. Revalorización de la policía de tránsito a través de campañas.
- e. Inclusión de grupos organizados de motociclistas en campañas locales y regionales de promoción de la seguridad vial.
- f. Evaluar marco legal y sus modificaciones para incluir nuevas estrategias de financiamiento para campañas de promoción de la seguridad vial.
- g. Incluir en toda publicidad de vehículos la obligatoriedad de mensajes claros sobre seguridad vial y prevención de accidentes.
- h. Impuesto único en servicios públicos para el financiamiento de programas y campañas de seguridad vial.
- i. Eliminar toda publicidad que indique o sugiera conductas contrarias a la seguridad vial de los usuarios.
- j. Evaluación del impacto actual de las campañas de seguridad vial en las poblaciones meta, como línea basal de medición de impacto ante estrategias futuras.

Continuación 14.

Indicadores:

- Conformación de equipo multidisciplinario de evaluación de campañas.
- Nuevo formato de campañas.
- Informes de estudios técnicos sobre tipo de campañas según población meta.
- Estrategia marco para la inclusión y participación de grupos organizados de motorizados en estrategias de promoción de la seguridad vial.
- Mejora en las líneas basales sobre percepción de la policía de tránsito y de la seguridad vial por parte de la sociedad.
- Reglamento y normativa sobre publicidad particular de vehículos.
- Implementación de estrategias de financiamiento alternativo a campañas de promoción de la seguridad vial.
- Metodología aprobada para definición de campañas (contiene puntos anteriores)

Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)

**Co-responsables: Legal – COSEVI
Policía de Tránsito**

Eje temático: (9) Campañas

Cronograma:

- Mesa de coordinación CCSS, INS, AIMA, RTV y COSEVI, II sem. 2015.
- Conformación de equipo multidisciplinario para la evaluación de campañas, II sem. 2015.
- Elaboración de estudios técnicos, II sem. 2016.
- Estrategia de vinculación de grupos organizados a campañas, II sem. 2016.
- Elaboración de reglamento sobre publicidad de venta de vehículos, II sem. 2016.
- Fuentes de financiamiento alternativo para campañas de promoción en seguridad vial, II sem. 2016.
- Metodología elaborada, II sem. 2015.

Referencia científica que respalda la Línea:

- Henderson, M. 1991 Education, publicity and training in road safety: A literature review. (Report No. 166). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Cameron, M.; Haworth, N.; Oxley, J.; Newstead, S.; Le, T. 1993 Evaluation of Transport Accident Commission Road Safety Television Advertising. (Report No. 53). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- White, M., Walker, J., Glonek, G. & Burns, N. 2000 Re-investigation of the effectiveness of the Victorian Transport Accident Commission's Road Safety Campaigns. Adelaide, South Australia: Safety Strategy, Transport SA.
- Haworth, Narelle L. 2005 Maximising the road safety impact of advertising, in Australasian Road Research Handbook Volume 2, chapter 3. Sydney, Austroads Inc.
- Ayuntamiento Castellón 2011 Buenas prácticas en seguridad vial de la policía local de Castellón. Policía del Ayuntamiento de Castellón, España.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

Número de medida: 14

Estrategia de seguimiento y control

Grupo de trabajo interinstitucional*

COSEVI

INS

Policía de Tránsito

Educación Vial

Ministerio Salud

***Reuniones mensuales**

Mesa Unitaria de Seguridad Vial*

Sector de Motociclistas

Sector Importador de motos

Sector Salud

Sector Infraestructura

COSEVI

Sector Seguros

Policía de Tránsito

***Reuniones bimensuales**

Lista de participantes



Sector usuarios

- Comité Cívico
- UNAMTEM
- CR Moto Club Costa Rica
- ASOEPRO
- ALIARSE
- AIMA
- Asociación Costarricense de Motociclismo Recreativo (ACOMORE)
- Viudas Negras WMC
- Travelers of the Kingdom MC
- Soldier For Jesus Mc
- Fantasmas MC
- SBK San Carlos MC
- San Carlos Bikers MC
- Cuervos MC
- PZ MC
- Oriates del Caribe MC
- Hijos de la Libertad MC
- Moto club Ruta 32
- Osa Rider MC
- Asociación de propietarios de motocicletas BMW
- Viajes Trotamundo SV
- Federación de Motociclismo Costarricense
- Asociación Costarricense de Enduro
- Compañía Indianápolis (usuarios moto)
- Compañía Industrial Aceitera (usuarios moto)
- Palma Tica (usuarios moto)
- COOPEAGROPAL (usuarios moto)
- Motociclistas de Grecia
- Motociclistas de Puntarenas (El Roble)
- Motociclistas de Chomes (Puntarenas)
- Fundación S.O.S

Sector Instituciones

- Ministerio de Salud
- Ministerio de Seguridad Pública
- Caja Costarricense de Seguro Social
- Hospital Guápiles
- Hospital San Carlos
- Hospital Golfito
- Hospital Pérez Zeledón
- Hospital Puntarenas
- Hospital del Trauma – INS
- Centro Nacional de Rehabilitación (CENARE)
- Instituto Nacional de Seguros
- Instituto de Alcoholismo y farmacodependencia (IAFA)
- Organismo de Investigación judicial
- Policía de Tránsito
- Consejo Nacional de Vialidad
- Consejo de Seguridad Vial
- Educación Vial
- Dirección General de Ingeniería de Tránsito
- Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME-UCR)
- Cruz Roja Costarricense
- Bomberos de Costa Rica
- 9-1-1
- Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA)
- Municipalidad de San Carlos
- Municipalidad de Pococí
- Municipalidad de Corredores
- Instituto Costarricense de Electricidad

Empresas

- Grupo SAVA-Honda
- Grupo Moto Mas de Costa Rica S.A
- Agencia Suzuki (Guápiles)
- Moto DESMO de Costa Rica (Grupo Piaggio)
- Grupo Monge – Serpento
- Club Pulsar Costa Rica
- Motocicletas CR Racing
- RITEVE SyC
- 3M Costa Rica S.A.
- Constructora Hernán Solís
- Taxis Alfaro
- COOPETAGUA (Taxis de Guápiles)
- BANDECO
- Palma Tica
- Cámara Nacional de Transportistas
- Cámara Nacional de Autobuseros

Equipo Consultor y Asesor, Banco de Desarrollo de América Latina (C.A.F.)

- Pere Navarro

- Anna Ferrer

- Hilda Gómez

cosevi

Seguridad Vial

Dirección de Proyectos



¡Muchas Gracias!

PNSVMoto-CR: 2015-2020

