

**Sesión Ordinaria 2821-15**

Acta de la Sesión Ordinaria 2821-15 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 05 de octubre del 2015 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 15:25 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante MEP
Licda. María Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales

**Director Ausente:** Dr. Fernando Llorca Castro por encontrarse en funciones propias de su cargo.

**Participan además:**

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
Licda. Cindy Coto Calvo	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria de Actas

**Contenido:**

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2820-2015
- III. Oficio No. 022904 Riteve - Solicitud para Implementar la Inspección Técnica Vehicular por Duplicado
- IV. Modificación al Apartado 1.2 del Manual del Procedimiento de la Inspección Técnica Vehicular
- V. Informe Viaje del Director Ejecutivo - Congreso Internacional de Seguridad Vial – Chile 2015
- VI. DE-2015-2894 Artículo 17 de la Directriz Presidencial No. 023-H
- VII. Asuntos de la Presidencia
- VIII. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- IX. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

## **ARTÍCULO PRIMERO**

### **Orden del Día**

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Ing. Sebastián Urbina Cañas, Presidente, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

El Director Ejecutivo solicita incluir dos puntos a la agenda, a saber: Actualización de los montos que deberá cancelar el propietario de cada vehículo automotor por concepto del pago del seguro obligatorio en beneficio del Consejo de Seguridad y el oficio No. A.I.15-522 de la Auditoría Interna mediante la cual el Señor Auditor Interno solicita vacaciones.

Se resuelve:

### **Acuerdo Firme:**

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2821-2015 del 5 de octubre del 2015, con las inclusiones solicitadas por el Señor Director Ejecutivo.

## **ARTÍCULO SEGUNDO**

### **Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2820-2015**

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2820-2015 del 28 de setiembre del 2015.

Se resuelve:

### **Acuerdo Firme:**

Aprobar el acta de la Sesión Ordinaria 2820-2015 del 28 de setiembre del 2015.

## **ARTÍCULO TERCERO**

### **Oficio No. 022904 Riteve - Solicitud para Implementar la Inspección Técnica Vehicular por Duplicado**

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. 092904-2015, suscrito por Ing. Juan Diego Rodríguez Martínez, Director de Riteve, sobre la posibilidad de implementar la inspección técnica vehicular por duplicado.

Se recibe a los Señores Ing. Juan Diego Rodríguez Martínez, Director de Riteve y a Kenneth López Rojas, Gerente de Calidad de Riteve, quienes exponen la necesidad de la implementación.

El Sr. López Rojas explica, que cuando un usuario solicita una hoja de la revisión técnica por extravío u otra razón, en Riteve se le entrega un duplicado. Este asunto llegó a oídos del Organismo de Investigación Judicial y por unas investigaciones que ellos están realizando, ellos indican que este proceso no se puede seguir haciendo así de sencillo y les solicitaron que se

analizara una forma de registrar quién está solicitando el duplicado y para qué vehículo es y para hacer eso se necesita hacer una inspección. En este proceso es básicamente lo que está proponiendo Riteve que para hacer un duplicado de la inspección técnica vehicular, se tenga que identificar la persona que lo solicita y además que el vehículo sea inspeccionado en el momento en que se solicita el duplicado. Si se hace este proceso, de este modo se podría evitar el gemelo de placas.

El Director Ejecutivo consulta que sí con este nuevo proceso la intención es que se realice la inspección técnica completa o que se haga una inspección técnica especial que consistiría en la revisión de los números de identificación del vehículo, para efectos de emitir el documento del duplicado? Esto debido a que redundaría o afectaría la tarifa para ese servicio especial.

El Sr. López responde, que lo fundamental es que el vehículo sea inspeccionado. En Riteve se ha pensado hacer una inspección en el momento, como el vehículo tiene una inspección que está vigente, de manera que se identifique el vehículo, si éste no puede ser identificado de plano no se podría extender el duplicado. Sería entonces, hacer una inspección completa y decirle a la persona que el vehículo presenta esta o aquella falta, a efecto de que cuando le corresponda la inspección al vehículo, la persona sepa qué le tendría que arreglar, a fin de no variar la vigencia del documento extraviado. Esta nueva inspección que se le haría al vehículo no tiene vigencia, pero sí tiene un resultado.

Los señores Rodríguez Martínez y López Rojas se retiran de la sesión.

El Asesor Legal Institucional comenta que hay que recordar que la relación que existe con la prestataria de la revisión técnica, de acuerdo con la ley, es la fiscalización del servicio y el autorizar una situación de cobro distinto al efectuado hasta la fecha, es una circunstancia especial, por lo que es en definitiva el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes el que tiene que autorizar el cobro o no por esta nueva modalidad. Lo procedente en este caso es recomendar al Señor Ministro la aprobación de este servicio.

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

- 3.1 Recomendar al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, la aprobación de la implementación de la inspección técnica vehicular, para los usuarios que requieran un duplicado de la documentación comprobatoria del cumplimiento del requisito de ley.
- 3.2 Se instruye al Director Ejecutivo, para que prepare un informe con las razones técnicas y legales para la recomendación aquí adoptada, con el fin de que el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes valore y determine lo que estime conveniente.
- 3.3 Comuníquese este acuerdo a la prestataria del servicio de la inspección técnica vehicular.

## ARTÍCULO CUARTO

### Modificación al Apartado 1.2 del Manual del Procedimiento de la Inspección Técnica Vehicular

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2015-3038, suscrito por Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial, referente al acuerdo adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en el artículo 8.3 de la Sesión 53-2015 del 10 de septiembre anterior, donde se somete a consideración la aprobación de ese órgano colegiado, una propuesta para modificar el Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV vigente, en lo referente a las faltas asociadas al Número de Identificación Vehicular (VIN por sus siglas en inglés) para vehículos que se encuentran inscritos en el Registro Nacional.

Se recibe al servidor Ing. José Manuel Chaves Cordero, Encargado de la Asesoría Técnica de Fiscalización, quien brinda los detalles de la propuesta de modificación del Manual.

El oficio DE-2015-3038 indica textualmente lo siguiente:

“...Con fundamento en el acuerdo adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en el artículo 8.3 de la Sesión 53-2015 del 10 de septiembre anterior, se somete a su consideración la aprobación de ese órgano colegiado, de la siguiente propuesta para modificar el Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV vigente, en lo referente a las faltas asociadas al Número de Identificación Vehicular (VIN por sus siglas en inglés) para vehículos que se encuentran inscritos en el Registro Nacional.

Antecedente:

Considerando que el VIN es una secuencia alfanumérica que los fabricantes imprimen sobre matrices metálicas del vehículo, ya sea de forma directa o por medio de placa sujetas a matrices metálicas, con el objeto de individualizar a cada vehículo y con ello garantizar su seguridad registral, es responsabilidad de la revisión técnica vehicular, que esta identificación resulte siempre visible y fiable. No obstante, existen diferentes formas en que esta numeración puede ser alterada, oculta o “invisible”, en algunos casos de forma dolosa para efectos de “gemeleo”, venta de vehículos robados, etc., mas en la mayoría de los casos, producto de aspectos climáticos como exposición prolongada a la brisa marina o a ambientes oxidantes; o por ignorancia o negligencia de quien da mantenimiento al vehículo, quien generalmente no es su dueño, como lo es la aplicación de soldadura en la zona donde se imprime el VIN, aplicación de capas de pintura sobre el área de impresión de la identificación, remoción o pintura de la placas de identificación, etc.

En vista en que no resulta sencillo discernir cuando la afectación al VIN es dolosa, aunado a que corresponde exclusivamente a los jueces de la República establecer si existe delito en este tipo de conductas y alteraciones, es que se propone realizar un cambio al apartado 1.2. **VIN y/o Número de Chasis**, Capítulo 2. **Identificación**, del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV.

Respecto a este tema, la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres y de Seguridad Vial, N° 9078 establece en el artículo 5, numeral c.):

**ARTÍCULO 5.-** *Prohibición por pérdida total y otros supuestos*  
*Se prohíbe la importación para la inscripción de vehículos que:*

(..)

c) *Hayan sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis.*

(..)

*El importador de vehículos de primer ingreso, inscritos en el país de su procedencia, deberá aportar en el proceso de nacionalización el título de propiedad y una declaración jurada protocolizada indicando que el vehículo no se encuentra bajo ninguno de los supuestos indicados en los incisos anteriores y la cantidad de kilómetros o millas recorridas por este.*

*El Poder Ejecutivo, mediante su órgano competente, implementará las medidas necesarias para verificar el cumplimiento de esta disposición, antes de la nacionalización correspondiente.*

*Se prohíbe la reinscripción de los vehículos automotores declarados pérdida total y la reutilización del número de VIN o chasis.*

*El importador de vehículos que infrinja las disposiciones de este artículo estará sujeto a una multa equivalente a cinco veces la multa estipulada en la categoría A.*

Por su parte el Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que Circulen por las Vías Públicas, N° 30184-MOPT, indica en el artículo 25, lo siguiente:

**Artículo 25.—***Obligatoriedad de informar a las autoridades respectivas cualquier anomalía, modificación o alteración sospechosa en un vehículo automotor. Con la finalidad de colaborar con las autoridades en la lucha contra el problema del robo de vehículos, cuando en la ejecución de las labores de RTV, el inspector determine que existe una alteración injustificada en las partes o componentes del vehículo o cuando llegue presumir que cualquier alteración o modificación es sospechosa e indocumentada, deberá informar de inmediato a la autoridad de investigación policial o judicial a la mayor brevedad, procurando tomar todas las medidas que considere prudentes para identificar el vehículo y la persona que lo porta.*

Situación a resolver:

En reunión sostenida el 10 de marzo del 2015, entre funcionarios del Cosevi, CTP y la Asociación Cámara de Empresarios Autobuseros y Transportistas Unidos de la Provincia de Guanacaste, se llegó al acuerdo como vía de solución, que las unidades de transporte de esta empresa se les realizara la RTV, cuyo validez es por seis meses, mientras que el Ministerio Público realizara las investigaciones del caso.

En vista de que los procesos judiciales generalmente requieren más de seis meses para emitir una sentencia, los autobuses entregados en depósito judicial a las empresas, se encuentran en los planteles a la espera de que se resuelva en los Tribunales de Justicia la situación de cada uno de ellos. Resulta necesario mencionar, que en la actualidad, cuando un vehículo es detectado en la Revisión Técnica Vehicular, con alguna condición

en el VIN que impida su identificación, se le asigna un defecto grave y se le solicita al usuario que se apersona al Ministerio Público a interponer la denuncia respectiva a efectos de que se esclarezca la situación en los Tribunales de Justicia; quedando a criterio del usuario si realiza dicho trámite o no, no obstante, al no contar con la RTV favorable, el vehículo no podrá circular legalmente por las carreteras del país.

Propuesta de modificación:

En consideración a lo manifestado, es que se solicita la modificación al apartado 1.2. **VIN y/o Número de Chasis**, Capítulo 2. **Identificación**, del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV, que actualmente dice lo siguiente:

### **1.2.- VIN y/o Número de Chasis**

#### **a.- ESPECIFICACIONES GENERALES**

*Todo vehículo a efectos de identificación, deberá llevar inscrito de forma indeleble en la carrocería y/o en el chasis, una identificación numérica o alfanumérica realizada por el fabricante durante el proceso de producción del vehículo.*

*Este número deberá estar registrado en los documentos de identificación del vehículo y en caso de no coincidir deberá adecuarse dicha documentación para subsanar el defecto relacionado. Para tal efecto, la Revisión Técnica Vehicular emitirá el documento requerido.*

*Cuando al inspeccionar estos elementos de identificación se detecten indicios de manipulación, la Revisión Técnica Vehicular anotará el defecto conforme a lo estipulado en este Manual.*

*Cuando el vehículo no puede identificarse por VIN y/o Número de Chasis, la identificación del vehículo estará dada por el número de motor y así se debe consignar en la Tarjeta de Revisión Técnica.*

*Solo se verificará el número de motor cuando este sea la identificación del vehículo como se indica en el párrafo anterior.*

#### **b.- PROCEDIMIENTO**

*Mediante inspección visual de los elementos de identificación del vehículo se comprobará:*

- *Su existencia (todo vehículo debe llevar un código para efectos de identificación).*
- *Debe tener todos sus dígitos legibles.*
- *Que no esté oculta de manera que no puedan observarse todos sus dígitos en forma clara.*
- *Que no existan indicios de haber sido manipulado el número de identificación y/o sus alrededores.*
- *La coincidencia con el número que figura en la documentación de identificación. Se debe aclarar que para comprobar esta coincidencia los guiones son caracteres que no se deben tomar en cuenta.*

**c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS**

	<b>Calificación</b>		
	<b>DL</b>	<b>DG</b>	<b>DP</b>
1. <i>Inexistencia</i>		X	
2. <i>Ilegible</i>		X	
3. <i>No visible</i>		X	
4. <i>Indicios de manipulación</i>		X	
5. <i>No coincide con el que figura en la documentación</i>		X	
6. <i>Alterado o manipulado, causa ratificada judicialmente</i>	X		

Para que en adelante indique lo siguiente:

**1.2.- VIN y/o Número de Chasis**

**a.- ESPECIFICACIONES GENERALES**

*Todo vehículo a efectos de identificación, deberá llevar inscrito de forma indeleble en la carrocería y/o en el chasis, una identificación numérica o alfanumérica realizada por el fabricante durante el proceso de producción del vehículo.*

*Este número deberá estar registrado en los documentos de identificación del vehículo y en caso de no coincidir deberá adecuarse dicha documentación para subsanar el defecto relacionado. Para tal efecto, la Revisión Técnica Vehicular emitirá el documento requerido.*

*Cuando al inspeccionar estos elementos de identificación se detecten indicios de manipulación, la Revisión Técnica Vehicular anotará el defecto conforme a lo estipulado en este Manual.*

*Cuando el vehículo no puede identificarse por VIN y/o Número de Chasis, la identificación del vehículo estará dada por el número de motor y así se debe consignar en la Tarjeta de Revisión Técnica.*

*Solo se verificará el número de motor cuando este sea la identificación del vehículo como se indica en el párrafo anterior.*

**b.- PROCEDIMIENTO**

*Mediante inspección visual de los elementos de identificación del vehículo se comprobará:*

- *Su existencia (todo vehículo debe llevar un código para efectos de identificación).*
- *Debe tener todos sus dígitos legibles.*
- *Que no esté oculta de manera que no puedan observarse todos sus dígitos en forma clara.*
- *Que no existan indicios de haber sido manipulado el número de identificación y/o sus alrededores.*
- *La coincidencia con el número que figura en la documentación de identificación. Se debe aclarar que para comprobar esta coincidencia los guiones son caracteres que no se deben tomar en cuenta.*

**c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS**

	<b>Calificación</b>		
	<b>DL</b>	<b>DG</b>	<b>DP</b>
<b>Para todo vehículo que vaya a ser inscrito</b>			
1. Inexistencia		X	
2. Ilegible		X	
3. No visible		X	
4. Indicios de manipulación		X	
5. No coincide con el que figura en la documentación		X	
6. Alterado o manipulado, causa ratificada judicialmente	X		
<b>Para todo vehículo inscrito</b>			
7. Inexistencia		X	
8. Ilegible	X		
9. No visible	X		
10. Indicios de manipulación	X		
11. No coincide con el que figura en la documentación		X	
12. Alterado o manipulado, causa ratificada judicialmente	X		

*\*Los defectos 8, 9 y 10, serán recalificados a graves, toda vez que la autoridad judicial determine dolo o que resulte imposible la identificación del vehículo por parte de los laboratorios forenses del Poder Judicial.*

Aunado a lo anterior, corresponderá a la prestataria de la inspección técnica vehicular, poner en conocimiento de las autoridades judiciales la denuncia del hecho acontecido, para cada uno de los vehículos inscritos a los cuales les sean asignados los defectos 8, 9, y 10, del Apartado 1.2, Capítulo 1 del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV. Esta información deberá ser enviada de forma inmediata por la prestataria del servicio de Revisión Técnica Vehicular de forma inmediata a quien así designen las autoridades del Cosevi.

Por último, se solicita se envíe directriz a Riteve S y C, S.A., para que en forma conjunta con el Consejo de Seguridad Vial, coordine con la Unidad de Números Troquelados de la Sección de Pericias Físicas del Organismo de Investigación Judicial, la capacitación necesaria, que garantice que cada una de las estaciones de revisión técnica vehicular del país, cuente con la presencia de al menos un funcionario, durante todo el horario de inspección, capacitado en el tema del VIN, lo cual redunde en que el usuario no requiere trasladarse a las oficinas centrales de la prestataria donde tiene su oficina el encargado de este tema, o que deba esperar tiempo adicional para que este funcionario se traslade a la estación para que se aplique o no el defecto correspondiente.

Además, se le ordena a la prestataria que en adelante registre, en la base de datos, el lugar donde se ubica el o los VIN que identifican a cada uno de los vehículos inspeccionados..." (SIC)



El servidor Ing. Chaves Cordero se retira de la sesión.

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

4.1 Aprobar la Modificación al Apartado 1.2 VIN y/o Número de Chasis, Capítulo 2. Identificación del Manual del Procedimiento de la Inspección Técnica Vehicular de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV, para que en adelante indique lo siguiente:

1.2.- VIN y/o Número de Chasis

**a.- ESPECIFICACIONES GENERALES**

Todo vehículo a efectos de identificación, deberá llevar inscrito de forma indeleble en la carrocería y/o en el chasis, una identificación numérica o alfanumérica realizada por el fabricante durante el proceso de producción del vehículo.

Este número deberá estar registrado en los documentos de identificación del vehículo y en caso de no coincidir deberá adecuarse dicha documentación para subsanar el defecto relacionado. Para tal efecto, la Revisión Técnica Vehicular emitirá el documento requerido.

Cuando al inspeccionar estos elementos de identificación se detecten indicios de manipulación, la Revisión Técnica Vehicular anotará el defecto conforme a lo estipulado en este Manual.

Cuando el vehículo no puede identificarse por VIN y/o Número de Chasis, la identificación del vehículo estará dada por el número de motor y así se debe consignar en la Tarjeta de Revisión Técnica.

Solo se verificará el número de motor cuando este sea la identificación del vehículo como se indica en el párrafo anterior.

**b.- PROCEDIMIENTO**

Mediante inspección visual de los elementos de identificación del vehículo se comprobará:

- Su existencia (todo vehículo debe llevar un código para efectos de identificación).
- Debe tener todos sus dígitos legibles.
- Que no esté oculta de manera que no puedan observarse todos sus dígitos en forma clara.
- Que no existan indicios de haber sido manipulado el número de identificación y/o sus alrededores.

- La coincidencia con el número que figura en la documentación de identificación. Se debe aclarar que para comprobar esta coincidencia los guiones son caracteres que no se deben tomar en cuenta.

**c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS**

	Calificación		
	DL	DG	DP
<b>Para todo vehículo que vaya a ser inscrito</b>			
1. Inexistencia		X	
2. Ilegible		X	
3. No visible		X	
4. Indicios de manipulación		X	
5. No coincide con el que figura en la documentación		X	
6. Alterado o manipulado, causa ratificada judicialmente	X		
<b>Para todo vehículo inscrito</b>			
7. Inexistencia		X	
8. Ilegible	X		
9. No visible	X		
10. Indicios de manipulación	X		
11. No coincide con el que figura en la documentación		X	
12. Alterado o manipulado, causa ratificada judicialmente	X		

\*Los defectos 8, 9 y 10, serán recalificados a graves, toda vez que la autoridad judicial determine dolo o que resulte imposible la identificación del vehículo por parte de los laboratorios forenses del Poder Judicial.

- 4.2 Disponer la publicación de las modificaciones aquí adoptadas, para lo que se encomienda a la Dirección Ejecutiva.
- 4.3 Comunicar este acuerdo a la prestataria de la inspección técnica vehicular.

**ARTÍCULO QUINTO**

**Informe Viaje del Director Ejecutivo - Congreso Internacional de Seguridad Vial – Chile 2015**

El Director Ejecutivo presenta el informe del viaje realizado a Chile para asistir al Congreso Internacional de Seguridad Vial. A continuación se incluyen las diapositivas del mismo.



---

Informe de Viaje

---

Funcionario:

Ing. Germán Valverde González, M.B.A., M.Sc., Director Ejecutivo

Actividad: Congreso Internacional de Seguridad Vial: Seguridad Vial para la Conectividad y Productividad, Chile 2015

Lugar: Santiago de Chile

Fecha: 22 al 24 de setiembre del 2015

Contenidos del Informe

1. Propósito de la actividad
2. Organizadores
3. Justificación de la participación
4. Trabajo realizado
5. Anexos:
  - a. Programa de actividades desarrollado
  - b. Copia de las conferencias impartidas

1. Propósito de la actividad

Intercambio internacional de conocimientos y experiencias exitosas en la región Latinoamericana sobre seguridad vial.

2. Organizadores

Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
International Road Federation

Con el apoyo de:

Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de Chile  
CONASET del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile  
Ministerio de Minería de Chile  
CEPAL, Naciones Unidas  
Carabineros de Chile  
Banco Interamericano de Desarrollo  
Universidad de Concepción  
Embajada de Suecia en Chile



Puerto de Valparaíso  
Colegio de Ingenieros de Chile  
Y las compañías ACHS y CODELCO de Chile

### 3. Justificación de la participación

Fui invitado por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de Chile, a participar en este congreso en mi calidad de Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial, para compartir la visión y experiencias de Costa Rica en el tema de fondo.

### 4. Trabajo realizado

4.1 Participé como panelista en el "Módulo 1: Experiencias Internacionales en Seguridad Vial", con mi ponencia "Hitos Estratégicos de la Seguridad Vial en Costa Rica", el martes 22 de setiembre.

4.2 Impartí la charla magistral "Desarrollo de Proyectos de Infraestructura desde la Óptica de la Seguridad Vial en Costa Rica", el miércoles 23 de setiembre.

4.3 Participé como panelista en la Mesa Redonda en el evento de cierre, aportando en las reflexiones y conclusiones finales del congreso.



Imágenes de mi participación en el Congreso Internacional de Seguridad Vial de Chile 2015: como expositor y recibiendo un reconocimiento como expositor magistral del congreso.



Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
Chilean Association of Roads and Transport



WORLD ROAD  
ASSOCIATION  
MONDIALE  
DE LA ROUTE

Camino para la Reflexión y Desarrollo...  
The path for deliberation and development



CONGRESO INTERNACIONAL  
SEGURIDAD VIAL - CHILE 2015

SEGURIDAD VIAL  
PARA LA  
CONECTIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD

## HITOS ESTRATÉGICOS DE LA SEGURIDAD VIAL EN COSTA RICA




Ing. Germán Valverde González M.B.A. M.Sc.  
Director Ejecutivo COSEVI



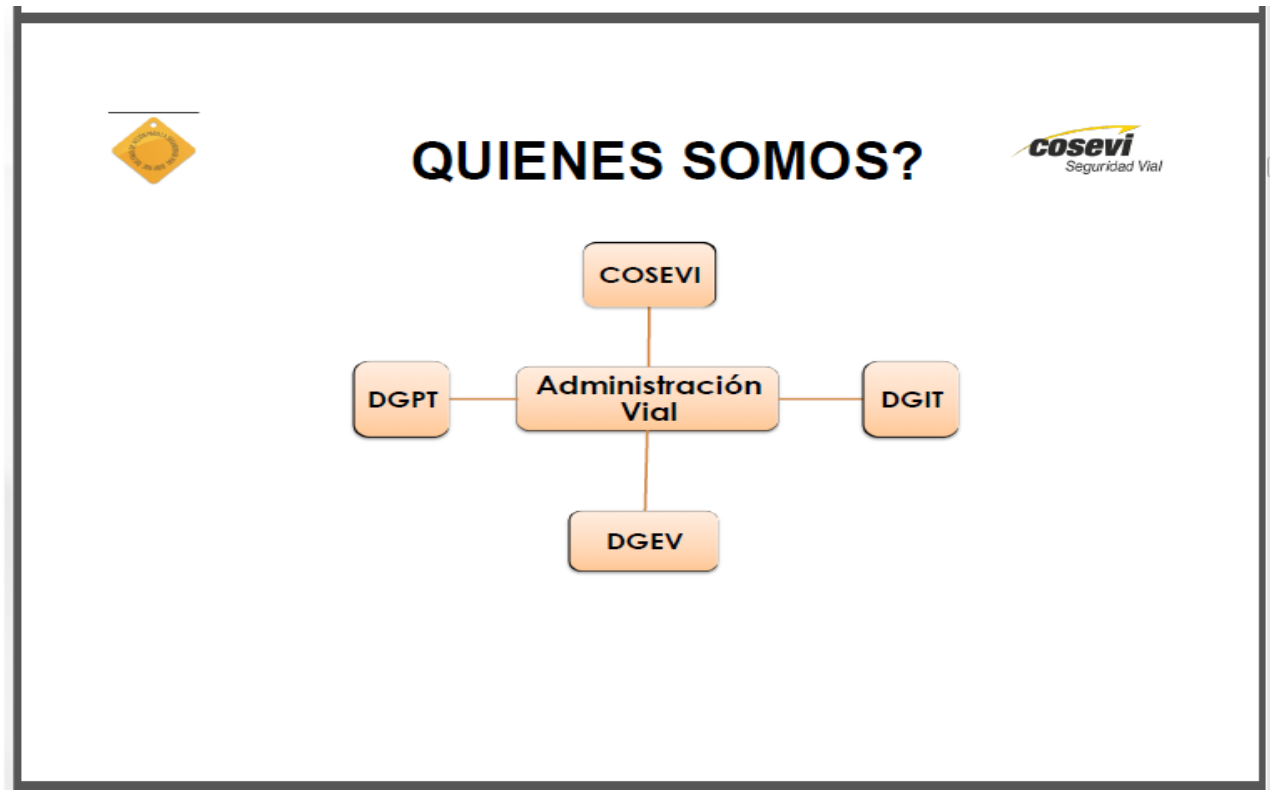
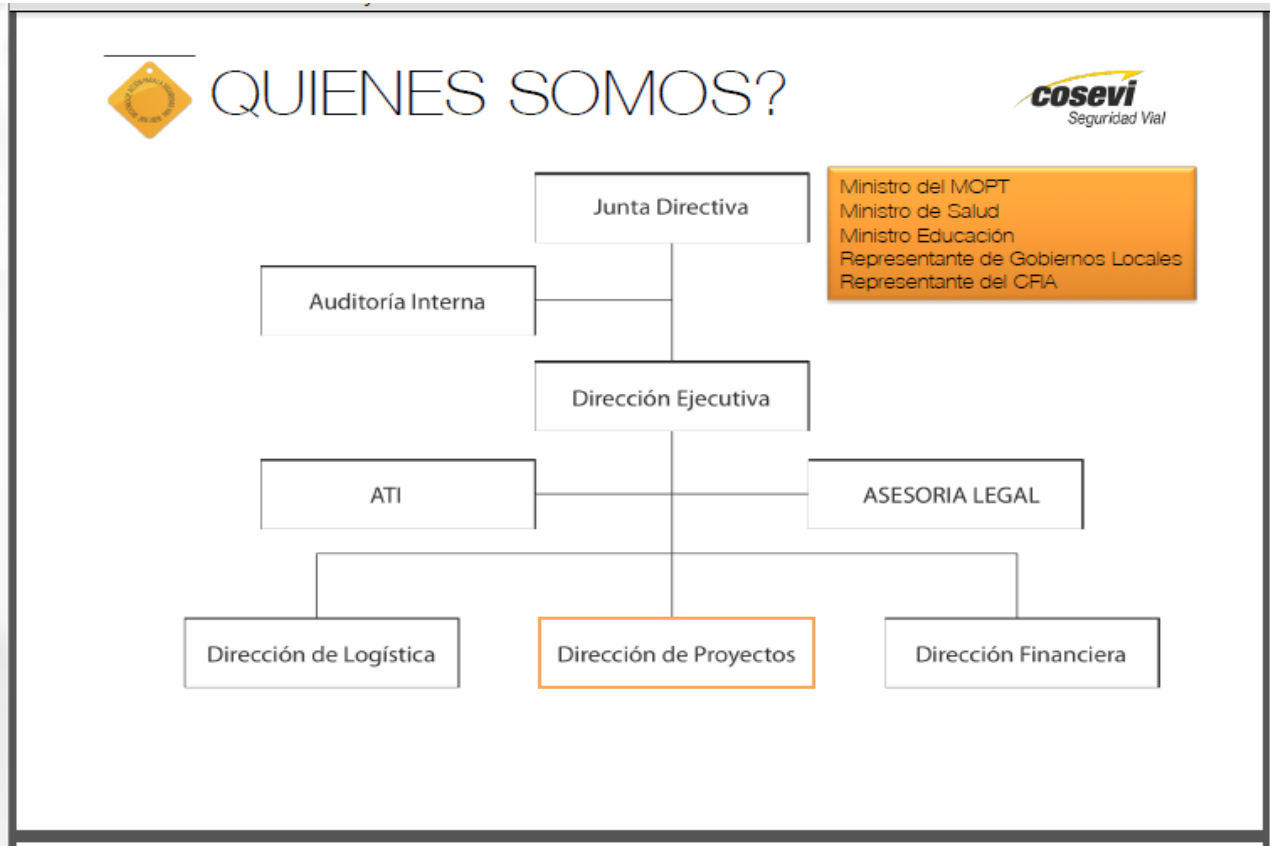
**cosevi**  
Seguridad Vial

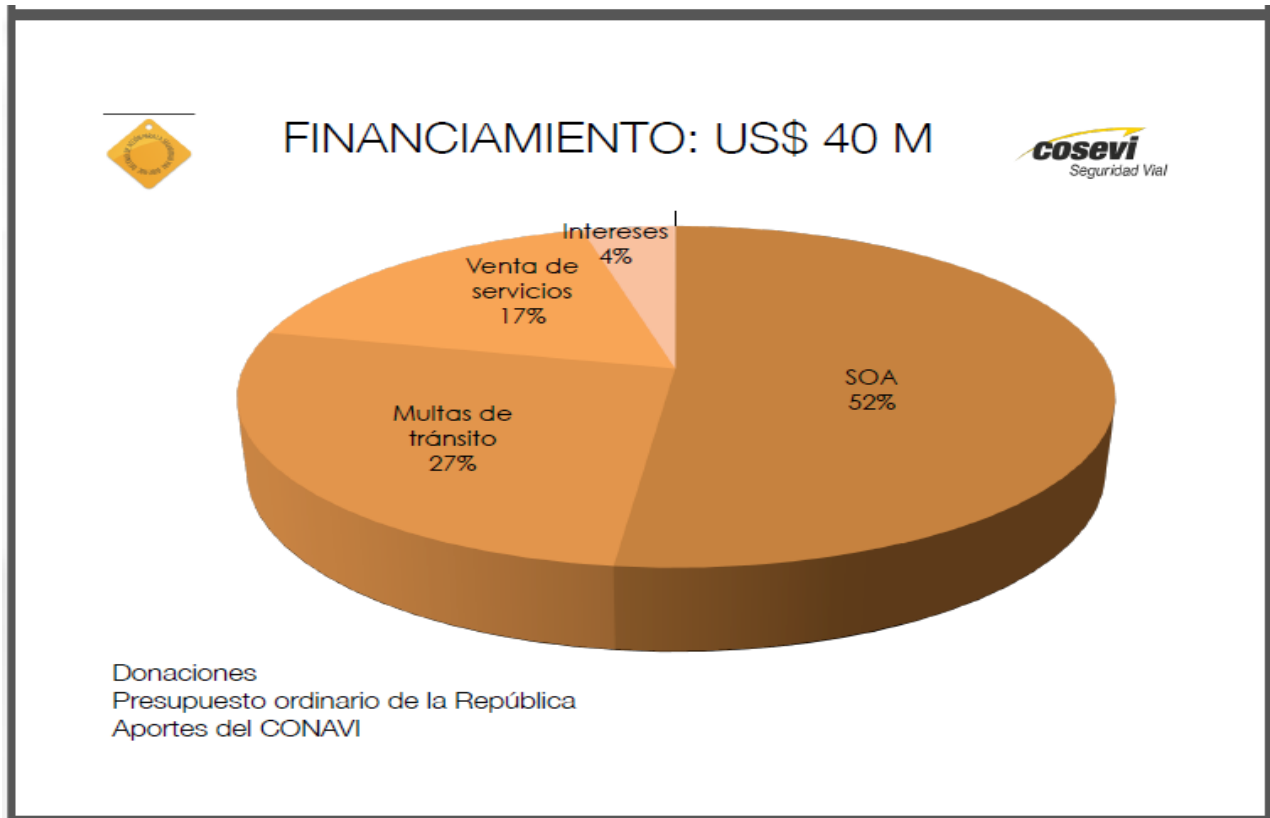
Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015

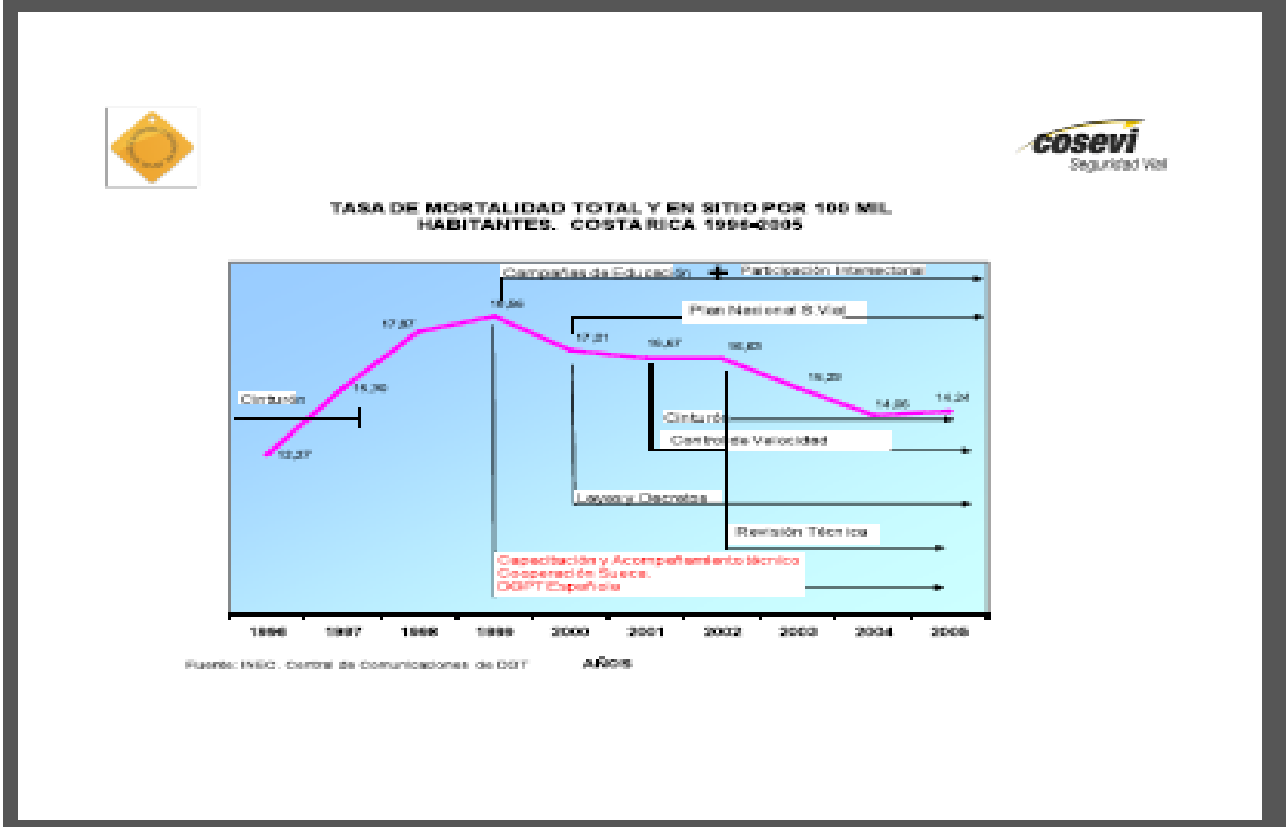
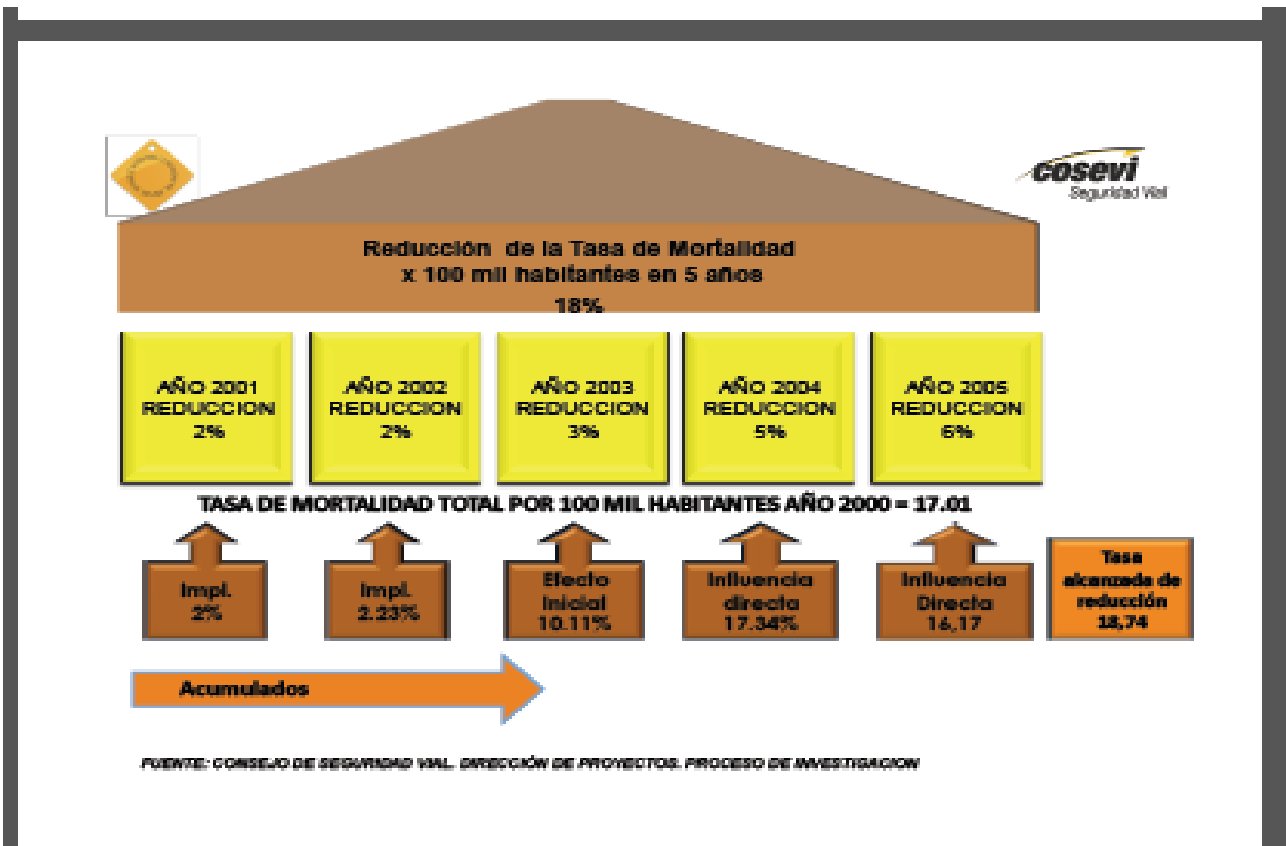


## QUIENES SOMOS?

- Ente Rector de la Seguridad Vial en Costa Rica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Creado mediante la Ley de Administración Vial 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas.
- Somos apoyados por el Gobierno Central de Costa Rica, al establecer políticas públicas para el fortalecimiento de la seguridad vial, incluidas en los Planes Nacionales de Desarrollo, con asignación de recursos mediante ley.
- Máximo Jerarca institucional es su Junta Directiva.











ACCIONES EJECUTADAS MÁS RELEVANTES 2001 - 2005



- Modernización de Revisión Técnica Vehicular (Empresa Española).
- Reglamentación de las normas de retroreflectividad en vehículos de riesgo.
- Fortalecimiento de la Policía de Tránsito.
- Mayor control de conductores bajo influencia de alcohol.
- Campaña de Chofer Designado ( Empresa Privada ).
- Estrategia - Brigada Vial ( MOPT-COSEVI-MEP ).
- Campaña de Pestones.
- Alianza Técnica con Suecia, GRSP, FFIA, DGT- España, OMS-OPS.



ACCIONES EJECUTADAS MÁS RELEVANTES 2001 - 2005



- Promoción y fortalecimiento de acciones locales en seguridad vial, mediante los Programas de Consejos Locales de Seguridad Vial, Empresas Seguras y Centros Educativos Seguros.
- Decreto de obligatoriedad sobre el uso del Cinturón de Seguridad para el conductor y acompañantes.
- Sistema de Información de Accidentes de Tránsito.
- Seguimiento y verificación de la utilización de recursos financieros por parte de las municipalidades, en proyectos y acciones en seguridad vial.



ACCIONES EJECUTADAS MÁS RELEVANTES 2001 - 2005



- Modernización de Revisión Técnica Vehicular (Empresa Española).
- Reglamentación de las normas de retroreflectividad en vehículos de riesgo.
- Fortalecimiento de la Policía de Tránsito.
- Mayor control de conductores bajo influencia de alcohol.
- Campaña de Chofer Designado ( Empresa Privada ).
- Estrategia - Brigada Vial ( MOPT-COSEVI-MEP ).
- Campaña de Peatones.
- Alianza Técnica con Suecia, GRSP, FFIA, DGT- España, OMS-OPS.



ACCIONES EJECUTADAS MÁS RELEVANTES 2001 - 2005



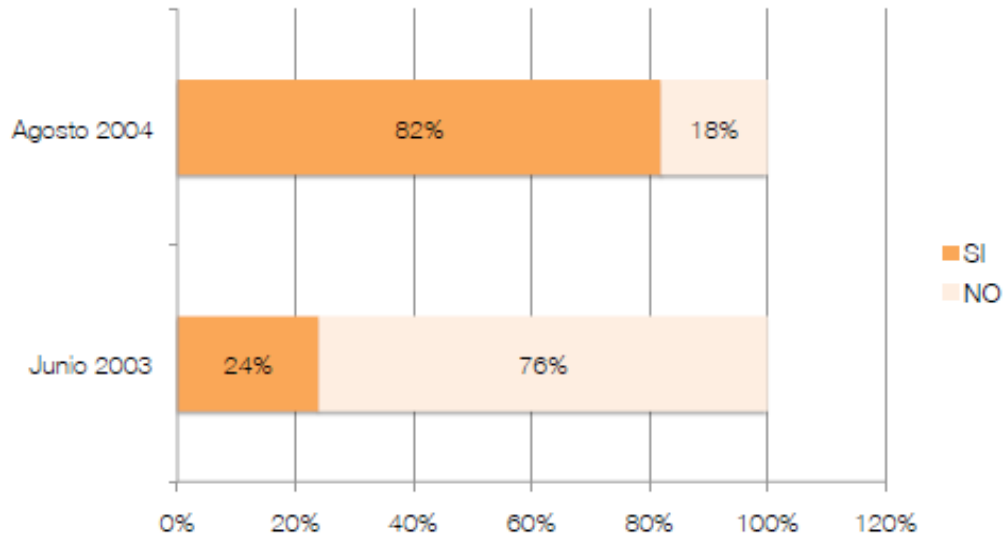
- Promoción y fortalecimiento de acciones locales en seguridad vial, mediante los Programas de Consejos Locales de Seguridad Vial, Empresas Seguras y Centros Educativos Seguros.
- Decreto de obligatoriedad sobre el uso del Cinturón de Seguridad para el conductor y acompañantes.
- Sistema de Información de Accidentes de Tránsito.
- Seguimiento y verificación de la utilización de recursos financieros por parte de las municipalidades, en proyectos y acciones en seguridad vial.



### CAMBIO CONCRETO ALCANZADO 2001 - 2005



Impacto de la campaña para el uso del cinturón de seguridad,  
2001-2005



Segundo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007 – 2011  
se ordena en ocho Áreas de Enfoque



## Segundo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007 - 2011

- Cambios profundos a la Ley de Tránsito.
- Desarrollo de legislación que contrae el comportamiento de riesgo en factores desencadenantes de muerte (velocidad y alcohol) y la disminución de la lesión por impacto (uso de dispositivos de seguridad pasiva).
- En la acreditación de conductores: Expediente Único de Licencias, Automatización de la Matrícula y la Evaluación del Curso Teórico y Prueba Práctica, Apertura de Nuevos Centros de Acreditación de Conductores.



## Segundo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007 - 2011

- ✓ Criterios técnicos de seguridad vial en proyectos de infraestructura vial.
- ✓ Manual de Procedimientos para la incorporación y aplicación de criterios técnicos de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial.
- ✓ Aplicación de auditorías de seguridad vial en tramos de vías de alto riesgo
- ✓ Licencias por puntos.
- ✓ Mejoramiento de la vigilancia y control policial del tránsito mediante la elaboración de un Manual de procedimientos para la vigilancia y el control policial en Costa Rica.





Segundo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007 - 2011

✓ Implementación de campañas masivas denominadas; " Construyendo una nueva cultura vial" (Brigada Vial), que enfatizó en hábitos seguros de desempeño en sus roles como peatones y pasajeros de un vehículo ( uso de puentes peatonales, sillas de seguridad y utilización de ropa de colores vistosos ) y la campaña "Forjando la Paz en las carreteras", dirigida a la promoción del uso del casco.

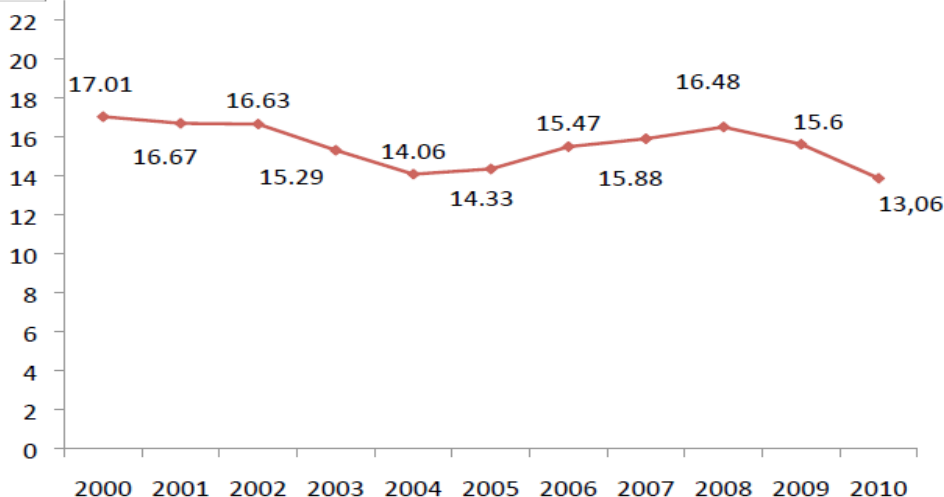
Campaña " Construyendo una nueva cultura vial" (Brigada Vial)

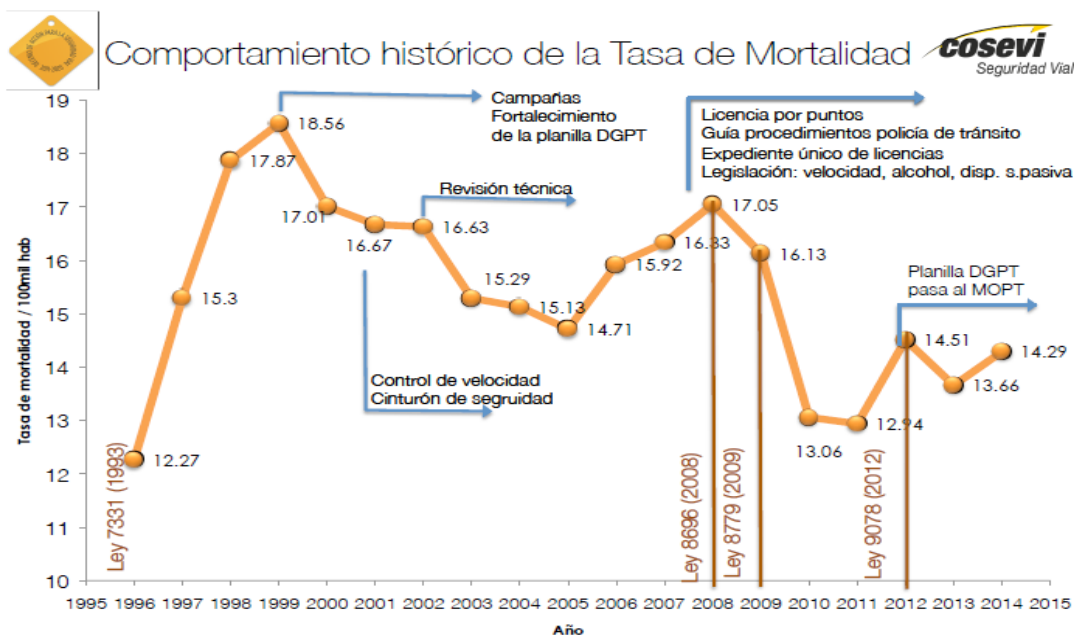


Campaña "Forjando la Paz en las carreteras"



TASA DE MORTALIDAD EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.  
 PERÍODO 2000-2010





La situación de las motocicletas en Costa Rica



Cuadro 1

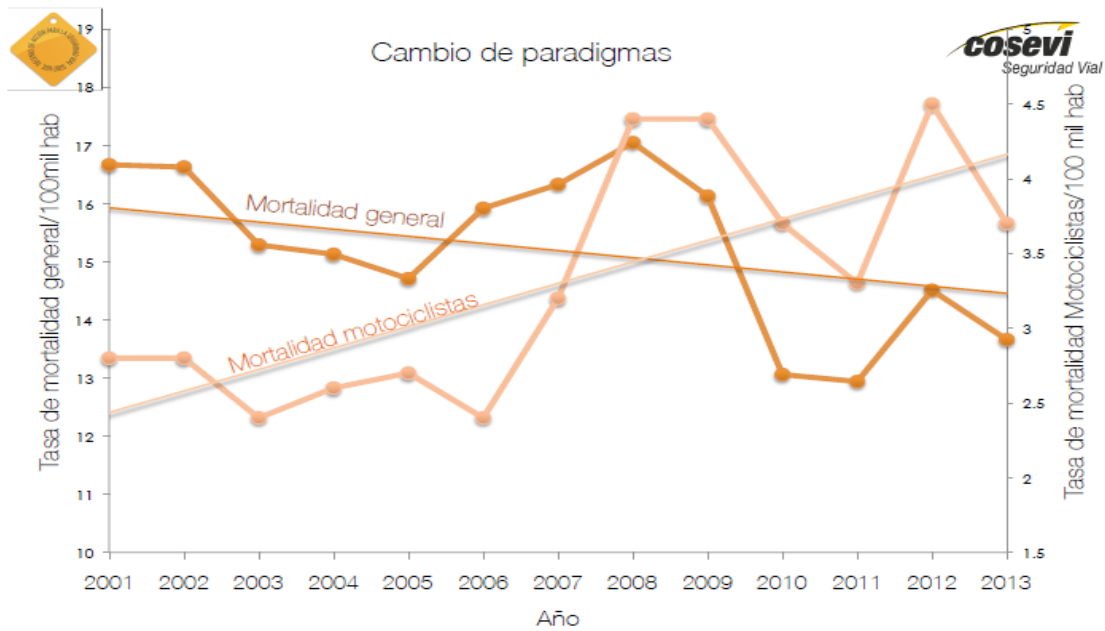
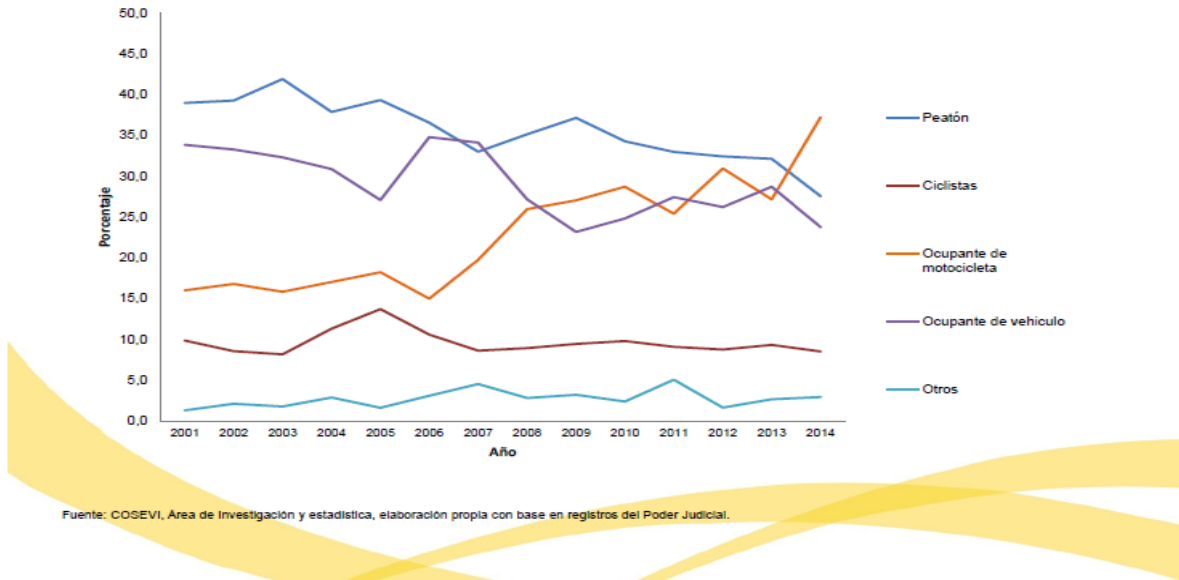
Costa Rica: Peso de las muertes por accidentes en motocicleta respecto al resto de muertes ocurridas en vehículos automotores, 2001-2013.

Vehículo	Año												Total	
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012		2013
Conductores Motocicletas	112	112	99	107	113	102	140	195	195	170	151	209	175	1880
Conductores Vehiculos	588	555	526	521	507	579	569	556	526	422	443	466	469	6727
Total	700	667	625	628	620	681	709	751	721	592	594	675	644	8607
Porcentaje de Motocicletas	16,00	16,79	15,84	17,04	18,23	14,98	19,75	25,97	27,05	28,72	25,42	30,96	27,17	21,84

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



Gráfico 2  
 Costa Rica: Porcentaje de muertes totales según rol agrupado. Periodo 2001-2014





Plan Estretégico de Seguridad Vial  
 2011-2020



**Pilar 1**

Línea Estratégica 1: Fortalecimiento del ente rector (COSEVI)

Línea Estratégica 2: Evaluación y mejoramiento del marco normativo

Línea Estratégica 3: Fortalecimiento de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en el espacio local

Línea Estratégica 4: Modernización del sistema de estadísticas e investigación en movilidad y seguridad vial

*Gestión de la seguridad vial*

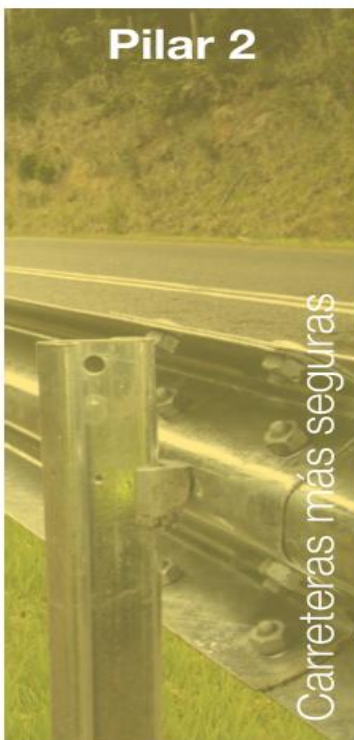


Art. 117, 144, Ley 9078

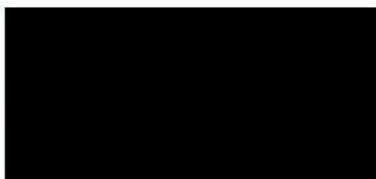


Art. 94, 144, Ley 9078

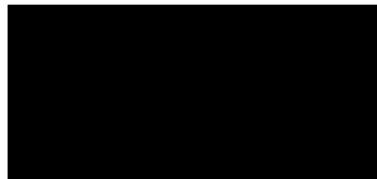




Línea Estratégica 5: Modernizar la infraestructura, enfoque de carreteras que perdonan e inclusión de necesidades de los usuarios más vulnerables



Ciclo vía Ruta 247  
Cariari-Guápiles



Proyecto 2+1  
Ruta 32



Intervenciones en centros  
educativos (DGIT)



Infraestructura para peatones en rutas  
de alto riesgo



Línea Estratégica 6: Fortalecer en forma integral el sistema de seguridad de la flota vehicular en el país



Revisión técnica vehicular



Aplicación de inspecciones  
en carretera



Aplicación y promulgación de reglamentación nacional de seguridad sobre vehículos de motor, con base en las regulaciones elaboradas por el foro mundial de las Naciones Unidas



**Pilar 4**

Usuarios más seguros

- Línea Estratégica 7: Modernización del sistema de control policial de tránsito enfocado a principales factores de riesgo
- Línea Estratégica 8: Impulsar la educación vial con un enfoque de desarrollo de competencias
- Línea Estratégica 9: Promoción de comportamientos seguros en el sistema de movilidad con participación de la sociedad civil, la iniciativa privada, instituciones públicas, ONGs
- Línea Estratégica 10: Modernizar el sistema de formación y acreditación de conductores basadi en enfoque de desarrollo de competencias



Convenio MOPT-COSEVI-MEP  
 Art. 217, Ley 9078:  
 "Se establece como obligación en la educación preescolar, general básica, media, diversificada y técnica profesional o vocacional incluir de forma integral la temática de la seguridad vial"

<b>2010</b> Educ. Cívica 7° año	<b>2012</b> E.p. la Vida 8° año	<b>2015</b> E.p. el Hogar Primaria
---------------------------------------	---------------------------------------	--



Capacitación a **TODOS** los docentes de las **4000** escuelas del país

Se han distribuido casi **500 000** libros educativos

**316 228** pulceras y adhesivos



**58 000** capas retro reflectivas

**1 000 000 000** invertidos



**12 000** estudiantes de secundaria se han capacitado.



**Pilar 5**

Respuesta tras los accidentes

Línea Estratégica 11: Fortalecer el sistema de atención pre hospitalario y hospitalario de víctimas de accidentes de tránsito







Lanzamiento: Mayo 2015



Campaña de seguridad vial para los motociclistas



Uso de dispositivos de seguridad



Campaña de seguridad vial para los motociclistas



Velocidad



## Reflexiones finales



1. Clave de éxito: estrategia fundamentada en el análisis de datos e información oficiales, validos y sostenibles obtenidos de los resultados mediante la Evaluación Sistemática de Acciones de Seguridad Vial implementadas en los planes.
2. Para cumplir con la meta aspiracional es necesario implementar intervenciones que cumplan con tres elementos fundamentales: evidencia científica, multisectorialidad e integralidad.
3. Necesidad 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
4. Es necesario el compromiso de los actores involucrados y el desarrollo de una estrategia integradora para la promoción, difusión y coordinación con los distintos agentes públicos y privados, tanto en nivel nacional como internacional.



Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
 Chilean Association of Roads and Transport  
 Centro para la Profesión y Desarrollo  
 The center for Professional Development





## Desarrollo de Proyectos de Infraestructura desde la Óptica de la Seguridad Vial en Costa Rica

Ing. Germán Valverde González, M.B.A., M.Sc.  
 Director Ejecutivo  
 Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica



Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015



Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
 Chilean Association of Roads and Transport  
 Centro para la Profesión y Desarrollo  
 The center for Professional Development





### DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

<p><b>Enfoque: Sistema Seguro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano.</li> <li>• Las limitaciones humanas constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Responsabilidad</b></p> <p style="text-align: center;">Usuarios → Diseñadores                  Administradores viales                  Políticos, ...</p>
<p style="text-align: center;"><b>Requerimientos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Datos confiables y cambio de enfoque en su análisis que permita diagnosticar y ubicar los problemas de infraestructura.</li> <li>• Políticas y legislación que incluya este nuevo enfoque de forma clara y específica.</li> <li>• Asignación de presupuestos.</li> </ul>	 <p style="text-align: center;"><i>Juntos, podemos salvar millones de vidas</i></p>




Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015






Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
Chilean Association of Roads and Transport  
Camino para la Rehabilitación y Desarrollo ...  
The path for rehabilitation and development




WORLD ROAD  
ASSOCIATION  
MONDIALE  
DE LA ROUTE

## Legislación de Costa Rica:



**Decreto Ejecutivo 33148-MOPT (2006)**  
"Artículo 1º—En todas las labores de planificación y construcción de obras viales o programas de transportes y su eventual conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, y/o rehabilitación que realiza el Consejo Nacional de Vialidad, **se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial**, considerando a todos los posibles usuarios de la vialidad de previo a su ejecución.  
De igual forma, el Consejo Nacional de Concesiones, ...  
También la obligación aquí establecida, deberá ser observada por cualquiera otra dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que intervenga en el proceso de planificación, diseño, construcción y conservación de obras viales.  
Artículo 2º— Para lograr el objetivo planteado en el artículo 1º de este decreto, en las etapas de prediseño y diseño de obras viales o de transporte nuevas, así como en las tareas que se realicen sobre las obras ya existentes, **podrán desarrollarse Auditorías de Seguridad Vial**, de acuerdo con la complejidad de cada proyecto y con el fin de que la operación sobre esas vías sea segura para todos los eventuales usuarios, mediante la implementación de sus recomendaciones."



Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015



Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
Chilean Association of Roads and Transport  
Camino para la Rehabilitación y Desarrollo ...  
The path for rehabilitation and development



WORLD ROAD  
ASSOCIATION  
MONDIALE  
DE LA ROUTE

## Legislación de Costa Rica:



**Ley No. 9078 (2012): Ley de Tránsito**  
"Artículo 24 - ...En todas las labores de planificación, diseño, conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional o cantonal, que realicen el Consejo Nacional de Vialidad, el MOPT y las Municipalidades, de acuerdo con sus respectivas competencias, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial antes de su ejecución, de conformidad con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria y en forma coordinada entre órganos y entes.  
  
Como parte de la seguridad vial deberán incorporarse prevenciones para el paso seguro de peatones, incluidos aquellos a nivel y a desnivel, ... las ciclo rutas, ... adecuada visibilidad de las vías, ... eliminación de obstáculos en ellas y en el derecho de vía de estas ..."



Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015



Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
Chilean Association of Roads and Transport  
Camino para la Profesión y Desarrollo...  
The path for education and development



### Mejoras a incorporar en el corto plazo:

1. Consideración en obras de infraestructura para el transporte público.
2. Exigencia de presupuestos destinados para la contratación de Auditorías y Evaluaciones de Seguridad Vial.
3. Desarrollo de un programa para la formación y certificación de auditores de seguridad vial.
4. Desarrollo de un programa para la actualización profesional en el área de seguridad vial, a cargo del COSEVI.
5. Competencia del COSEVI para acreditar auditores de seguridad vial.
6. Exigencia de incorporar ítem de pago específico para la contratación de Auditorías y Evaluaciones de Seguridad Vial dentro de los presupuestos de los proyectos.
7. ¿Y los espacios urbanos?



Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015



Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
Chilean Association of Roads and Transport  
Camino para la Profesión y Desarrollo...  
The path for education and development



### Nuevas herramientas para su implementación



Manual para el desarrollo de proyectos de infraestructura desde la óptica de la seguridad vial

Primera edición: Decreto 37347 (2012)

Segunda edición: 2013



Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015



Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
 Chilean Association of Roads and Transport  
 Centro para la Reflexión y Desarrollo  
 The path for development and development

WORLD ROAD ASSOCIATION  
 MONDIALE  
 DE LA ROUTE

### Conceptos generales- Infraestructura y SV

**Principios básicos para la operación segura**

- Calidad**
  - 1. Visibilidad
  - 2. Vías con diseño auto explicativo
  - 3. Adecuación de la Infraestructura a la dinámica de los vehículos
  - 4. Posibilidades de maniobra y recuperación
  - 5. Reducción de la severidad de impacto
- Consistencia espacial**
  - 1. Consistencia completa de todos los elementos del camino con su entorno
  - 2. Consistencia de las características de la carretera a lo largo de todo el recorrido
- Consistencia temporal**
  - 1. Diseño de carreteras planificado

Logo: **cosevi** Seguridad Vial

Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015

Asociación Chilena de Carreteras y Transporte  
 Chilean Association of Roads and Transport  
 Centro para la Reflexión y Desarrollo  
 The path for development and development

WORLD ROAD ASSOCIATION  
 MONDIALE  
 DE LA ROUTE

### Nuevas herramientas para su implementación

Logo: **cosevi** Seguridad Vial

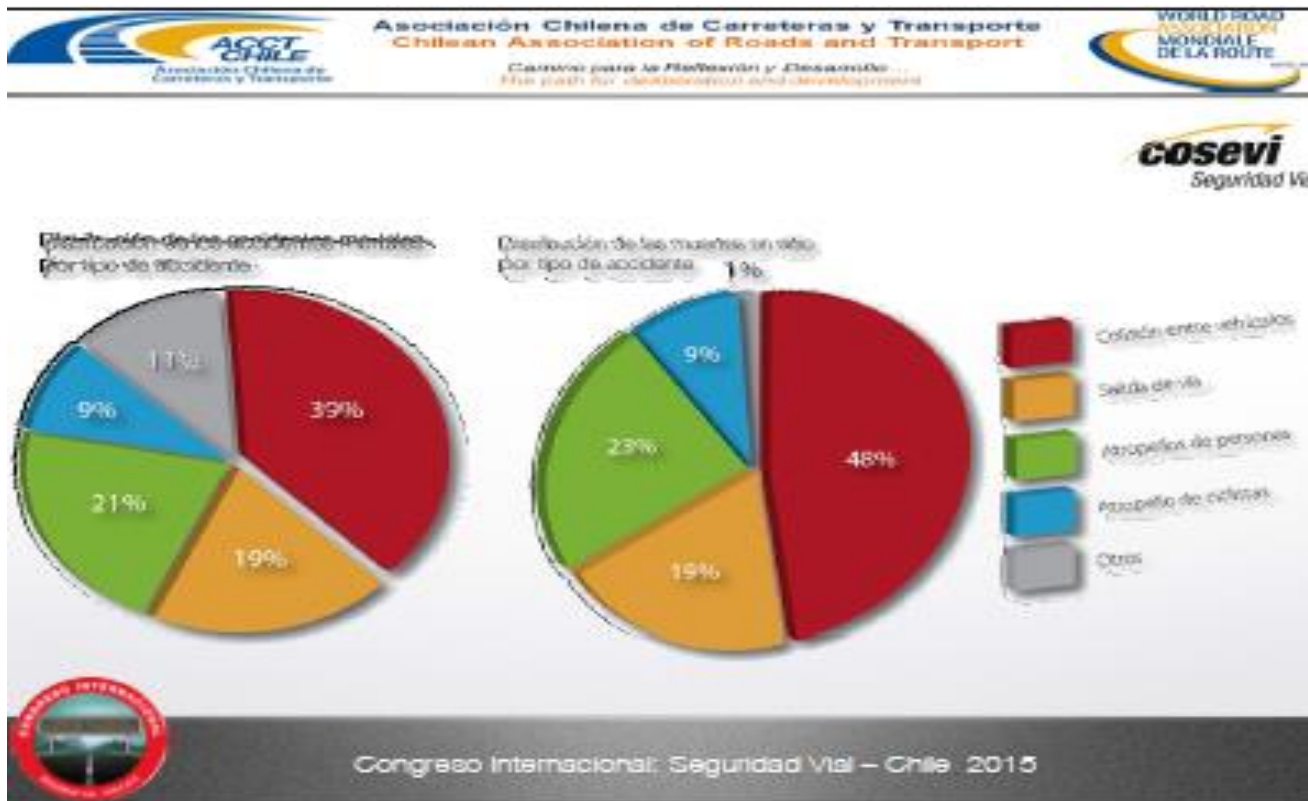
Guía para el análisis y diseño de seguridad vial de márgenes de carreteras de Costa Rica

Primera edición: 2013

Segunda edición: 2015 (en proceso)

Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile 2015





TIPO	CONDICIONES	SOLUCIONES
	Falta de oportunidades de adelantamiento.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Duplicar calzadas (calzadas separadas).</li> <li>Carreteras 2+1.</li> <li>Delineadores tubulares en línea centro.</li> </ul>
	Zonas laterales de carreteras no preparados para recibir vehículos que se salen de la vía.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuevas carreteras con diseño de carreteras que perdonan.</li> <li>Adecuación de zonas laterales.</li> <li>Diseño e instalación de sistemas de contención vehicular.</li> </ul>
	Inexistencia de infraestructura o facilidades adecuadas para peatones y ciclistas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción de infraestructura para usuarios vulnerables.</li> <li>Adecuación de infraestructura existente.</li> </ul>

Congreso Internacional: Seguridad Vial – Chile – 2015

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se da por recibido el Informe del Viaje del Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, a Chile para asistir al Congreso Internacional de Seguridad Vial – Chile 2015.

**ARTÍCULO SEXTO**

**DE-2015-2894 Artículo 17 de la Directriz Presidencial No. 023-H**

Se conoce oficio No. DE-2015-2894, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual remite oficio STAP-1451-2015 referente a aclaraciones por parte de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria en relación con el artículo 17 de la Directriz Presidencial No. 023-H.

Explica el Director Ejecutivo, que se solicitó una aclaración a la Autoridad Presupuestaria, en relación con el deber de darle continuidad al establecimiento de precios y tarifas por los servicios de licencias, así como de cubrir con los recursos por tarifas no menos del 25% de la totalidad de los gastos operativos, conforme lo preceptúa el artículo 17 de la directriz 023-H, por cuanto el Cosevi realiza cobros de servicios, como los permisos de manejo, expedición de licencias de conducir, renovación de licencias, pruebas prácticas y teóricas, que se hacen a través de entidades bancarias.

Agrega el Director Ejecutivo, que la respuesta de la AP es: "...el Cosevi es un ente que no recibe transferencias de Gobierno para financiar sus gastos operativos, por lo que no aplica lo señalado en el artículo 17 de la citada directriz, siendo que sus ingresos provienen de cuatro fuentes de financiamiento. Además, la nota No. STAP\*1451-2015 dice: *"...que esta normativa emite lineamientos tendientes a administrar los recursos del sector público, orientados a los intereses generales de la sociedad, en relación con los principios de economía, eficacia y eficiencia, de acuerdo con las políticas de austeridad y transparencia del gasto público que se han venido implementando, de ahí la importancia que aquellas entidades generadoras de ingresos, sean eficientes en la ejecución de gastos operativos que se cubren con dichos recursos."*

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se da por recibido el oficio No. DE-2015-2894, de la Dirección Ejecutiva, mediante el cual remite oficio STAP-1451-2015 referente a aclaraciones por parte de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria en relación con el artículo 17 de la Directriz Presidencial No. 023-H.

**ARTÍCULO SÉTIMO**

**Actualización de los montos que deberá cancelar el propietario de cada vehículo automotor por concepto del pago del seguro obligatorio en beneficio del Consejo de Seguridad**

Se conoce oficio No. DE-2015-3054, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual remite oficio DF-465-2015 de la Dirección Financiera, referente a la Actualización de los montos que deberá cancelar el propietario de cada vehículo automotor por concepto del pago del seguro obligatorio en beneficio del Consejo de Seguridad.

El oficio DF-465-2015 dice textualmente:

“...Con oficio DF-305-2015 del 30 de junio del 2015, esta Dirección le comunica el detalle de la actualización de los montos que deberá cancelar el propietario de cada vehículo automotor particular categoría automóvil, categoría carga liviana, categoría carga pesada y categoría motocicleta, obligados al pago del seguro obligatorio automotor, en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, para el período 2016, en atención a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley N° 6324 “Ley de Administración Vial”, reformado mediante la Ley N° 9112, y de conformidad con las tarifas establecidas en el Decreto Ejecutivo N° 38696-MOPT.

En atención a lo dispuesto en la normativa citada, los montos correspondientes deben ser reajustados por el Poder Ejecutivo mediante Decreto, por lo que el Decreto correspondiente se encuentra en proceso de publicación en la Dirección de Leyes y Decretos, según información suministrada por parte del Despacho del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Mediante oficio DSS-03703-2015 del 1 de octubre del 2015 la Dirección de Seguros Solidarios del INS consulta sobre el trámite en cuestión, haciendo el recordatorio de que el cobro de los Derechos de Circulación está programado para iniciar el 9 de noviembre del 2015, por lo que solicitan se les remita la información correspondiente a más tardar el 16 de octubre del presente.

En el mismo documento el INS señala lo siguiente: *“Adicionalmente, les recordamos remitir los montos sin decimales. Es decir, redondear el monto al entero inferior o superior, según criterio de su representada, ya que el sistema informático SICSOA, que es donde se hace el cobro de los Derechos de Circulación, no está desarrollado para cobrar con decimales.”*

No obstante los montos detallados en el citado oficio DF-305-2015 incluían decimales, como resultado de la aplicación de la variación porcentual en el IPC durante el período correspondiente, dado que al momento de efectuar esos cálculos se desconocía la limitación descrita en los sistemas del INS, situación comunicada a ese Instituto en correo electrónico del pasado 2 de octubre.

En respuesta a ese comunicado se recibe correo electrónico del día de hoy en el cual el INS reitera que el sistema informático SICSOA no está diseñado para cobrar decimales no y señalan que esa Institución no puede asumir un redondeo si el decreto sale de esa forma, dado que esto provocaría un incumplimiento al decreto, además de que no se podría modificar el sistema en tiempo, para poder cobrar el monto con los decimales; por

lo cual consideran que lo más recomendable es modificar el Decreto en cuestión de previo a su publicación.

Por lo antes expuesto y con el fin de atender lo requerido por el INS y no tener inconvenientes en cuanto al cobro de los derechos establecidos en el artículo 10 de la Ley N° 6324, a continuación se detalla el redondeo de los montos indicados en el oficio DF-305-2015, con el propósito de que se realicen las gestiones pertinentes para modificar los montos detallados en el respectivo Decreto que se encuentra en proceso de publicación:

Tipo de Vehículo	Montos Actuales	Variación porcentual IPC	Monto a aumentar	Monto actualizado para el año 2016
	(según Decreto 38696-MOPT)			
Vehículo automotor categoría automóvil, categoría carga liviana, categoría carga pesada	¢ 10.317,00	5,65%	¢ 583,00	<b>¢ 10.900,00</b>
Vehículo automotor categoría motocicleta	¢ 5.158,00	5,65%	¢ 292,00	<b>¢ 5.450,00</b>

“(SIC)”

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

7.1 Aprobar la actualización de los montos que deberá cancelar el propietario de cada vehículo automotor por concepto del pago del seguro obligatorio en beneficio del Consejo de Seguridad y establecido en el artículo 10 de la Ley de Administración Vial No. 6324, como a continuación se detalla:

Tipo de Vehículo	Montos Actuales según Decreto 38696-MOPT	Variación Porcentual IPC	Monto a Aumentar	Monto Actualizado para el año 2016
Vehículo Automotor categoría automóvil, categoría carga liviana, categoría carga pesada	¢10.317.00	5.65%	¢583.00	¢10.900.00
Vehículo Automotor categoría motocicleta	¢5.158.00	5.65%	¢292.00	¢5.450.00

- 7.2 Téngase por modificado el acuerdo adoptado en el artículo VII de la Sesión Ordinaria No. 2809-2015, del 29 de junio del 2015.
- 7.3 Se instruye al Director Ejecutivo, para que remita lo aquí acordado al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, para la publicación correspondiente.

## **ARTÍCULO OCTAVO**

### **A.I.15-522 de la Auditoría Interna Solicitud de vacaciones del Señor Auditor Interno**

Se conoce oficio No. A.I.-15-522, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual solicita que se concedan 8 días de vacaciones, para atender asuntos personales y recomienda nombrar a la MBA. Vanessa Segura Orozco en su sustitución.

Se resuelve:

#### **Acuerdos Firmes:**

- 8.1 Conceder vacaciones al MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, los días 23 de octubre y del 30 de octubre al 6 de noviembre del 2015.
- 8.2 Nombrar con recargo de funciones a la MBA. Vanessa Segura Orozco, como Auditora Interna Interina, los días 23 de octubre y del 30 de octubre al 6 de noviembre del 2015, con todas las facultades inherentes del cargo.

El Señor Presidente se retira de la sesión, para atender asuntos propios de su cargo. Continúa presidiendo la sesión el Lic. Enrique Tacsan Loría.

## **ARTÍCULO NOVENO**

### **Asuntos de la Presidencia**

#### **Entrega de Material Retroreflectivo a las Escuelas del País**

El Director Tacsan Loría informa, que mañana se inicia el proceso de entrega de capas, chalecos de material retroreflectivo en las diferentes instituciones educativas del país, en San Carlos. Tuvo el honor de ser invitado por parte de la Dirección de Proyectos del Cosevi a participar en esta actividad como representante del Ministerio de Educación Pública en esta Junta Directiva.

El Director Chavarría Gutiérrez consulta, que si va a haber alguna inducción a los niños y maestros sobre el material que se les va a entregar.

El Director Tacsan Loría responde, que probablemente el personal de la Dirección de Proyectos tiene contemplado brindar a los niños información sobre la importancia del uso del material que se les está entregando, por medio de los Programas de Escuelas Seguras.

El Director Ejecutivo aclara, que esta actividad está dentro del Programa de Centros Educativos Seguros, que desarrolla la Dirección de Proyectos, que consiste en brindar capacitación en temas de seguridad vial a profesores y estudiantes donde se hace hincapié en la importancia de hacerse visible al momento de dirigirse hacia la escuela. Todo el material que se les entrega es un complemento de todos los temas que se abarcan en este programa de Centros Educativos Seguros.

El Director Chavarría Gutiérrez agrega, que estaría contento cuando vayan acompañados a este programa, cursos formales de educación vial desde las escuelas hasta los colegios y vayan acompañados con evaluaciones que le permitan a los estudiantes a salir de la educación secundaria con su certificado sobre educación vial, ese ha sido uno de los intereses del Colegio Federado de Arquitectos e Ingenieros.

El Director Tacsan Loría indica, que la Señora Ministra de Educación ha nombrado a los representantes del MEP para coordinar el tema de los cursos de educación vial en los centros educativos. La Dirección de Proyectos ha estado coordinando una serie de iniciativas con los técnicos del MEP, para ver si para el curso lectivo del 2017 se tiene la estructura para que se logre incrementar la participación en secundaria, ya que en educación primaria la materia de educación vial forma parte de la currícula y culminar con los muchachos de quinto año, para que una vez que hagan las pruebas de bachillerato, hay un lapso de tiempo donde puedan llevar el curso teórico, desde un punto de vista educativo más de concientización para que al final de año salgan con su bachillerato y listos para hacer la prueba práctica.

Se toma nota de la información brindada por los Señores Directores.

## **ARTÍCULO DÉCIMO**

### **Asuntos Directores de Junta Directiva**

#### **10.1 Retroalimentación de los Programas de Seguridad Vial a los Programas Radiales**

El Director Chavarría Gutiérrez manifiesta, que escuchó un programa radial transmitido por 94.7 denominado "Desde el Aire", la periodista siempre hace comentarios muy acertados sobre seguridad vial; sin embargo, mencionó una tal Dirección de Consejo de Educación Vial. Esto se dió porque alguien le contó que la seguridad vial tiene que impartir cursos de seguridad vial en las escuelas de pre-escolares, primaria y secundaria y dice que esta es una buena idea para que la retome el Consejo de Educación Vial. Acota el Director Chavarría Gutiérrez, que esa persona no está enterada de nada, ya que no existe un Consejo de Educación Vial, por lo que sugiere que el personal de la Oficina de Prensa del Cosevi este retroalimentando a estos periodistas de los programa que ejecuta el Cosevi.

Se toma nota de las manifestaciones del Director Chavarría Gutiérrez.

## **10.2 Incorporación de los Programas de Seguridad Vial a las Comunidades**

La Directora Vargas Víquez expresa que aquellas actividades donde se trabaja con el público, la población involucrada toma mucho en cuenta la presencia de las autoridades respectivas y si se va acompañados con algún miembro de la Junta Directiva la reacción de la gente es diferente. Por ejemplo, el trabajo que se hace en los centros educativos puede ir acompañado con el Señor Ministro o la Señora Ministra, donde se acuerpan unos a otros para dar una imagen de mayor solidez y de una continuidad diferente. Cree conveniente tomar esto como práctica para el futuro. Es importante que a los programas que se implementen en los centros educativos se les dé un enfoque donde la práctica se basa en la observación, por ejemplo a los niños se les da la teoría se les repite, pero en la calle se les olvida. Si ven a las personas portando el chaleco, ellos ya tomarían ese acto como cotidiano. Espera que estos cursos sean para preservar la vida, sino no se cumpliría el objetivo de la seguridad vial que es el preservar la vida.

Trae a colación la actividad que se hizo en Guápiles, donde se reunió a todos los grupos comunales, así como a los municipios de los alrededores, que de una u otra manera están vinculados con los proyectos de seguridad vial que está implementando el Cosevi en esa zona. En esa actividad se evidenció que los gobiernos locales están totalmente identificados con esa idea. Y está segura que si hubiese que aportar, ya sea recurso humano o financiero, los municipios estarían dispuestos, porque eso se verá reflejado en algo que puede incorporar a la vida.

Se toma nota de las manifestaciones de la Directora Vargas Víquez.

## **ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO**

### **Asuntos de la Dirección Ejecutiva**

#### **11.1 Proyecto de la Ciclo Vía**

El Director Ejecutivo informa, que el próximo viernes se lleva a cabo en Guápiles, una reunión con los grupos comunales que se verán beneficios con el proyecto de la construcción de la ciclo vía, donde van a estar los ingenieros fiscalizadores del proyecto, así como la empresa que realizará el diseño de la misma. El objetivo de esta reunión es recibir de parte de la comunidad cuáles son las expectativas que ellos tienen del proyecto, para que sean incorporadas en la medida de lo posible dentro del diseño del mismo. Hace extensiva la invitación a los Señores Directores para que, dentro de sus posibilidades, puedan asistir a este evento.

Se toma nota de la información brindada por el Director Ejecutivo.

#### **11.2 Convenio Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Seguridad Pública**

El Director Ejecutivo informa que vio en los medios de comunicación, que se va a firmar un convenio entre el MOPT y el Ministerio de Seguridad Pública, a efecto de que los

oficiales de seguridad puedan realizar multas de tránsito. En este aspecto, sería importante que se involucre al Consejo de Seguridad Vial, porque si esto se llevara a concretar, existen una serie de detalles como por ejemplo: con qué boleteras van a hacer los partes?

La Asesora Legal de la Junta Directiva expresa que esto es un proyecto de ley y que el Despacho está solicitando que se involucre al Cosevi en aspectos de tramitología.

Se toma nota de la información brindada por el Director Ejecutivo.

Se levanta la sesión al ser las 18:05 horas.