

Borrador para Revisar

Sesión Ordinaria 2793-15

Acta de la Sesión Ordinaria 2793-15 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 9 de febrero del 2015 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:35 horas y con la asistencia inicial de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante M. Salud
Licda. María Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.
Dr. Fernando Llorca Castro	Representante Ministerio Salud

Participan además:

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Lic. Cristhian Martínez Colman	Asesor Legal a.i.
Licda. Cindy Coto Calvo	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria Junta Directiva

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2792-2015
- III. Presentación Informe de Resultados de Acciones Sustantivas del Periodo 2014
- IV. Presentación Campaña de Seguridad Vial conjunta COLBI-COSEVI-Globalvía dirigida a Peatones
- V. Designación del Asesor Legal de la Junta Directiva
 - I. Asuntos de la Presidencia
 - II. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
 - III. 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 Señor Presidente propone conocer como segundo punto de la agenda la designación del Asesor Legal de la Junta Directiva.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2793-2015 del 9 de febrero del 2015, con la modificación solicitada por el Señor Presidente.

ARTÍCULO SEGUNDO

Designación del Asesor Legal de la Junta Directiva

El Señor Presidente de la Junta Directiva propone nombrar a la Licda. Cindy Coto Calvo, como Asesora Legal de la Junta Directiva en sustitución de la Licda. Maricé Porras Zamora, a quién por sus nuevas funciones en el Despacho del Señor Viceministro de Transporte Terrestre y Seguridad Vial se le dificulta realizar las labores de asesora legal de esta Junta Directiva.

El Director Chavarría Gutiérrez sugiere, enviar un agradecimiento a la Licda. Maricé Porras Zamora, por la labor desempeñada en esta Junta Directiva.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 2.1 Designar a la Licda. Cindy Coto Calvo, cédula de identidad No. 1-1025-0391, funcionaria destacada en el Despacho del Viceministro de Transportes y Seguridad Vial, como Asesora Legal de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial.
- 2.2 Encomendar al Director Ejecutivo para que remita una nota de agradecimiento a la Licda. Maricé Porras Zamora, por su excelente desempeño en las labores realizadas como Asesora Legal de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2792-2015

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2792-2015 del 02 de febrero del 2015.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2792-2015 del 02 de febrero del 2015, incluyendo las observaciones de los Señores Directores.

El Señor Presidente de la Junta Directiva se abstiene de votar por cuanto no estuvo presente en la sesión.

ARTÍCULO CUARTO

Presentación Informe de Resultados de Acciones Sustantivas del Periodo 2014

Se recibe a la MBA. Jeannette Masís Chacón, encargada del Área de Planificación y Evaluación, para explicar los detalles del Informe de Resultados de las Acciones Sustantivas del Año 2014.

Además se recibe a los encargados de las unidades ejecutoras: Lic. Mario Calderón Cornejo, Director General de la Policía de Tránsito, por parte de la Dirección General de Educación Vial asistieron los funcionarios Rafael Angel Fallas Alvarado y July Valverde Leiva.

A continuación se incluyen las diapositivas de la presentación:



Informe de Resultados Año 2014 del Plan Operativo 2014

Acciones Sustantivas (Programa 2- Administración Vial)



INDICE

	<i>Pág.</i>
Introducción.....	3
Base legal.....	5
Resumen de resultados de metas.....	6
Programa 2- Administración Vial –Generalidades.....	7
Resumen general de cartas de crédito por Unidad Ejecutora.....	8
Subprograma 2.1-Dirección General de Ingeniería de Tránsito....	9
Subprograma 2.2-Dirección General de la Policía de Tránsito.....	18
Subprograma 2.3-Dirección General de Educación Vial.....	20
Subprograma 2.4- Dirección de Proyectos.....	28
Subprograma 2.5-Obras Viales.....	38
Conclusiones	41
Recomendaciones generales.....	42



INTRODUCCIÓN

La evaluación es un proceso de la gestión institucional, cuyo fin es retroalimentar a los tomadores de decisiones sobre el desempeño en este caso específico del Programa 2- Administración Vial. Con base en ese principio fundamental se somete a conocimiento y valoración el Informe de Resultados del Plan Operativo Institucional correspondiente al año 2014 (Programa N°2- Administración Vial).

En el caso del Consejo de Seguridad Vial su acción sustantiva está enfocada a garantizar la protección del usuario del sistema de tránsito, tanto en su rol de conductor, peatón o pasajero. Estas acciones sustantivas se traducen en la implementación de actividades policiales en rutas de alto riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito, con énfasis en factores de riesgo que potencian los accidentes de tránsito, como es la conducción con alcohol y a velocidades que sobrepasan lo establecido por ley, procesos de acreditación de conductores, educación vial, promoción de hábitos y comportamiento seguros en el sistema de tránsito, con la ayuda de campañas, acciones educativas en seguridad vial, procesos de investigación sobre tramos determinados como de alto riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito, incorporación de la sociedad civil en procesos de gestión local en seguridad vial, a través de los Consejos Locales, Centros Educativos Seguros y Empresas Seguras, así como demarcación vial horizontal y vertical, investigaciones en seguridad vial, implementación de acciones en seguridad vial en centros educativos, entre otros.

3

INTRODUCCIÓN



Para realizar este informe se consideraron los siguientes puntos:

- Énfasis en el Plan Nacional de Desarrollo – Políticas del Consejo de Seguridad Vial.
- Nombre del proyecto, objetivo general y específicos.
- Costo total del proyecto con modificaciones.
- Porcentaje de ejecución presupuestaria.
- Las metas, su costo y logro utilizando los indicadores de gestión del BID – ILPES y las matrices de seguimiento y control de proyectos.
- Identificar el producto concreto alcanzado.
- Análisis de las subpartidas que presentaron mayor movimiento y cómo contribuyeron en el logro de los objetivos y metas del proyecto.
- Además, se incluye una matriz de medición del desempeño de cada Dirección Ejecutora de Proyectos.

Cada uno de esos puntos se analizó a nivel de la Unidad Ejecutora responsable del desarrollo de las metas programadas.

Además, se incluye un apartado denominado “Consideraciones Generales de la Evaluación”, que resume el comportamiento o logros obtenidos de los proyectos y metas por Unidad Ejecutora.

Por último, se contempla un apartado denominado “ Recomendaciones Generales ”, con base en los resultados que presentó la evaluación de acciones sustantivas del año 2014, donde se pueden rescatar algunos factores sensibles que a la postre mejorarían la labor institucional tanto del Consejo de Seguridad Vial como de sus Unidades Ejecutoras de Proyectos.

4



BASE LEGAL DEL RENDIMIENTO DE CUENTAS

- Constitución Política de la República; mediante reforma al artículo 11- La administración pública estará sometida a un procedimiento de evaluación de resultados.
- Ley de Planificación Nacional.
- Ley N°8131 de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, le da mayor profundidad y rigurosidad al rendimiento de cuentas.
- Ley de Control Interno N°8292; establece las responsabilidades por el incumplimiento de acciones.



RESUMEN DE RESULTADOS DE METAS POR SUBPROGRAMAS AÑO 2014

UNIDAD EJECUTORA	N° de Metas Programadas	N° Metas Cumplidas: (MC)	N° Metas Parcialmente Cumplidas: (MPC)	N° Metas Regular: (MR)	N° Metas Insuficientes: (MI)	N° Metas No Cumplidas: (MNC)
DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO	8	2				6
DIRECCIÓN GENERAL DE POLICÍA DE TRÁNSITO	1		1			
DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL	6	2	2		1	1
DIRECCIÓN DE PROYECTOS	10	6	2		2	
OBRAS DE INGENIERÍA EN SEGURIDAD VIAL	3	2				1
TOTALES	28	12	5	0	3	8

La aplicación de las categorías se realiza de acuerdo con los siguientes rangos de cumplimiento:

- Meta Cumplida (MC): Cuando el porcentaje de cumplimiento de la meta anual es igual o superior al 100%.
- Meta Parcialmente Cumplida (MPC): Cuando el porcentaje de cumplimiento de la meta anual es inferior a 100% e igual o superior al 80%.
- Meta Regular (MR): Cuando el porcentaje de cumplimiento de la meta anual es inferior a 80% e igual o superior a 70%.
- Meta Insuficiente (MI): Cuando el porcentaje de cumplimiento de la meta anual es inferior a 70% y superior a 0%.
- Meta No Cumplida (MNC): Cuando el resultado de la meta anual es cero (0).

PROGRAMA 2 - AMINISTRACIÓN VIAL.



Unidad	Total Asignado	Cartas de Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Saldo	Porcentaje de ejecución
Dirección General de Ingeniería de Tránsito	7.594.849.480,67	2.493.999.749,73	295.665.400,29	2.789.665.150,02	4.805.184.330,65	36,73%
Dirección General de Policía de Tránsito	1.028.368.925,75	336.323.435,07	343.119.080,94	679.442.516,01	348.926.409,74	66,07%
Dirección General de Educación Vial	1.351.661.245,48	565.687.979,51	349.957.644,05	915.645.623,56	436.015.621,92	67,74%
Dirección de Proyectos	704.439.678,70	37.741.179,00	478.224.895,24	515.966.074,24	188.473.604,46	73,24%
Obras de Ingeniería en Seguridad Vial	2.291.542.698,12		259.553.300,27	259.553.300,27	2.031.989.397,85	11,33%
Subtotal del Programa (sin salarios)	12.970.862.028,72	3.433.752.343,31	1.726.520.320,79	5.160.272.664,10	7.810.589.364,62	39,78%
Salarios	1.342.851.129,81		1.185.956.257,43	1.185.956.257,43	156.894.872,38	88,32%
Total General	14.313.713.158,53	3.433.752.343,31	2.912.476.578,22	6.346.228.921,53	7.967.484.237,00	44,34%



RESUMEN GENERAL DE CARTAS DE CRÉDITO POR UNIDAD EJECUTORA
Programa 2 - Administración Vial.
 (en colones, sin salarios)

Unidad	Detalle Carta de Crédito	Cartas de Crédito (en colones)	Total Ejecutado (Cartas de crédito y Gasto efectivo)	Porcentaje respecto al Ejecutado:
INGENIERÍA DE TRÁNSITO	Colocación de señales y demarcación 50 estudios en el GAM, Implementación carretera 2+1 en la Ruta 32, Cambio de tecnología en sistemas semafóricos, pintura especial para carretera, pantallas portátiles de mensajería y esferas de vidrio.	2.493.999.749,73	2.789.665.150,02	89,40%
POLICÍA DE TRÁNSITO	Adquisición de Jacket y capas, compra y reparación de equipos de Hand Held, luces Inflables, compra de uniformes.	336.323.435,06	679.442.516,01	49,50%
EDUCACION VIAL	Materiales para Licencias, reorganización de red telefónica, repuestos para equipos varios, compra e Instalación de tanques para agua, cableado estructurado, compra de Hand Held, computadoras y pantallas y remodelaciones varias.	565.687.979,51	915.645.623,56	61,78%
DIRECCIÓN DE PROYECTOS	Levantamiento de Coordenadas, Producción Campaña de Comunicación, Compra y desarrollo de aplicación mapa web.	37.741.179,00	515.966.074,24	7,31%
OBRAS DE INGENIERÍA EN SEGURIDAD VIAL	-	-	259.553.300,27	0,00%
TOTAL PROGRAMA 2:		3.433.752.343,31	5.160.272.664,10	66,54%

8

PROYECTO: ORDENAMIENTO VIAL



CONFORMADO POR 8 METAS.
SUBPROGRAMA 2.1-
DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO.

POR OBJETIVO	INICIAL	MODIFICADO / TRASLADO	PRESUPS. EXT. No. 01-2014	TOTAL ASIGNADO	CARTAS DE CREDITO	GASTO EFECTIVO	TOTAL EJECUTADO	SALDO
Total ORDINARIO:	2.559.455.113,27	391.327.162,18		2.950.782.275,45	2.493.999.749,73	295.665.400,29	2.789.665.150,02	161.117.125,43
Total EXTRAORDINARIO:	0,00	0,00	4.644.067.205,22	4.644.067.205,22	0,00	0,00	0,00	4.644.067.205,22
PRESUPUESTO TOTAL:	2.559.455.113,27	391.327.162,18	4.644.067.205,22	7.594.849.480,67	2.493.999.749,73	295.665.400,29	2.789.665.150,02	4.805.184.330,65

El Presupuesto Ordinario comprende 5 metas y con el Presupuesto Extraordinario se incorporaron 3 metas adicionales.

El Total ejecutado correspondió principalmente a:

Gasto efectivo que comprendió principalmente la compra de pintura carretera, captaluces y máquinas borradoras, adhesivo bituminoso, postes galvanizados y papel retroreflectivo. En modalidad de cartas de Crédito para la compra de pintura alquídica de carretera, microesferas de vidrio, pantallas de mensajería. Además, de las contrataciones cuya ejecución se encuentra en modalidad de carta de crédito:

- Meta 1.3.1 -Demarcación horizontal y vertical como resultado de 50 estudios GAM por ¢61.617.220,00.
- Meta 1.4.1 -Implementación de una carretera 2+1 en la Ruta Nacional N 32, por ¢223.030.750,00.
- Meta 1.5.1 -Cambio de tecnología en sistemas semafóricos e interconexión, por ¢2.003.270.753,56.

El saldo proviene principalmente de las tres metas incorporadas con el Presupuesto Extraordinario N 01-2014 por ¢4.592.786.413,76; que debido a los tiempos de aprobación por parte de los entes externos, de licitación y entrega de los trabajos no eran suficientes, se incorporaron al Superávit Específico 2014 como parte de la proyección de ingresos del 2015.

9

Meta 1.1.1: Demarcación horizontal de 1000 km lineales equivalentes a 241,5 km geográficos de pintura en carretera nacional con énfasis en cantones con mayor accidentalidad y muertes (San Carlos, Puntarenas, Limón, Nicoya, Pérez Zeledón y Osa): Demarcación de 4.79% de la red vial nacional pavimentada.

Avance Físico (km lineales)	Porcentaje físico alcanzado	TOTAL ASIGNADO	CARTAS DE CREDITO	GASTO EFECTIVO	TOTAL EJECUTADO	SALDO
1040	104,00%	467.896.111,22	206.081.026,17	240.529.675,14	446.610.701,31	21.285.409,91

Avance físico: Se demarcaron 1040 kilómetros lineales (aprox. 242 km geográficos), que incluyó doble línea de centro, líneas de borde, islas canalizadoras de movimientos, barandas de puentes, flechas direccionales, letreros (alto, ceda, velocidad, escuela), líneas de paro y colocación de captaluces en los siguientes tramos:

- Ruta Nacional N 21: Belén de Carrillo – Nicoya de 46,7 km geográficos (200,34 km lineales).
- Ruta Nacional N 34: Damas – Barú de 43 km geográficos (184,47 km lineales).
- Ruta Nacional N 150 y 160: Nicoya - Puerto Carrillo de 47,2 km geográficos (202,5 km lineales).
- Ruta Nacional N 2: Santa Ana – Florida (Pérez Zeledón) de 38 km geográficos (163,1 km lineales).
- Rutas Nacionales N 4, 140 y 141 (42 Km geográficos o 178,5 Km lineales) (Ciudad Quesada hasta Aguas Zarcas, cruce de Muelle a Monterrey, Tanque al entronque con ruta 4).
- Ruta Nacional N 2: Tramo Villa Colón a Río Claro, sección de 26 km geográficos (111 km lineales).

Total ejecutado: En gasto efectivo, principalmente en viáticos, pintura para carretera y solvente, captaluces, adhesivo bituminoso y máquinas borradoras de pintura y en modalidad de Cartas de crédito, principalmente la compra de pintura para carretera, microsferas de vidrio y pantallas de mensajería.

Saldo: Principalmente por sobrantes de compras, a la reversión de una orden de compra no pagada (cuerda manila, calzado y conos de seguridad) y por diferencial cambiario a favor de la Administración.

10

Meta 1.2.1: Colocación de 1000 señales verticales en seis cantones de riesgo de accidentes de tránsito (San Carlos, Puntarenas, Limón, Nicoya, Pérez Zeledón y Osa).

Avance Físico (señales instaladas)	Porcentaje físico alcanzado	TOTAL ASIGNADO	CARTA DE CREDITO	GASTO EFECTIVO	TOTAL EJECUTADO	SALDO
1130	113,00%	78.638.801,43	0,00	55.135.725,15	55.135.725,15	23.503.076,28

Avance físico: Se instalaron 1130 señales verticales (reglamentarias, preventivas, chevron, delineadores y de zona escolar, tipo pista y de tamaño estándar) en los siguientes tramos:

- Ruta Nacional N 21: Belén de Carrillo – Nicoya con 204 señales.
- Ruta Nacional N 34: Damas – Barú con 235 señales.
- Ruta Nacional N 150 y 160: Nicoya - Puerto Carrillo con 549 señales.
- Ruta Nacional N 2: Santa Ana – Florida (Pérez Zeledón) con 142 señales.
- Rutas Nacionales N 4, 140 y 141 con un total de 100 señales (Ciudad Quesada hasta Aguas Zarcas, cruce de Muelle a Monterrey, Tanque al entronque con ruta 4).
- Ruta Nacional N 2: Tramo Villa Colón a Río Claro con 84 señales.

Total ejecutado: En gasto efectivo, principalmente en viáticos, láminas de hierro, postes, papel retroreflectivo, esmeriladoras angulares y escáner para documentos.

Saldo: Corresponde principalmente a viáticos, capacitación, sobrantes en las compras y a la reversión de una orden de compra no pagada (tintas de serigrafía) al cierre del presupuesto 2014.

11



Meta 1.3.1: Colocación de señales verticales y demarcación horizontal en lugares carentes de este, como resultado de 50 estudios realizados en el Gran Área Metropolitana.

TOTAL ASIGNADO	CARTA DE CREDITO	GASTO EFECTIVO	TOTAL EJECUTADO	SALDO
67.238.534,00	61.617.220,00	0,00	61.617.220,00	5.621.314,00

Avance físico: No existe ejecución física al encontrarse en modalidad de carta de crédito los recursos. La ejecución de los trabajos se iniciará en el primer trimestre del año 2015, por parte de la empresa adjudicada.

Total ejecutado: Se adjudicó al Consorcio Publivías S.A, J&L Señalización y Arquitectura S.A y Publiseñales de Costa Rica S.A, en modalidad de carta de crédito. El plazo de ejecución es de 25 día naturales.

Saldo: Correspondiente a viáticos programados y al remanente luego de realizada la contratación.

12



Meta 1.4.1: Implementación de una carretera 2+1 de la Ruta Nacional N 32.
 (tramo Estación de peaje del Zurquí a la intersección de Río Frío)

TOTAL ASIGNADO	CARTA DE CREDITO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DE META
237.500.000,00	223.030.750,00	223.030.750,00	14.469.250,00

Avance físico: No existe ejecución física al encontrarse en modalidad de carta de crédito, la ejecución de los trabajos en el año 2015, por parte de la empresa adjudicada.

Total ejecutado: Se adjudicó a la empresa JL Señalización y Arquitectura S.A, en modalidad de carta de crédito; la ejecución de los trabajos de implementación de una carretera 2+1 en la Ruta Nacional N 32, incluye la demarcación horizontal, instalación de señales verticales, eliminación de señalamiento vertical respectivo, colocación de postes delineadores y el suministro 400 postes para reposición.

El plazo entrega de 45 días naturales para obras y 25 días hábiles para entrega de postes adicionales. Se programa el inicio de las obras para el primer trimestre del año 2015.

Saldo: Correspondiente viáticos programados y al remanente luego de realizada la contratación.

13



Meta 1.5.1: Cambio de tecnología en sistemas semafóricos e interconexión con el sistema centralizado de semáforos de la ciudad de San José (SSCSJ).
 (Meta financiada por medio del Superávit Libre 2013)

TOTAL ASIGNADO	CARTA DE CREDITO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DE META
2.150.789.620,26	2.003.270.753,56	2.003.270.753,56	147.518.866,70

Avance físico: No existe ejecución física al encontrarse en modalidad de carta de crédito la ejecución de los trabajos en el año 2015, por parte de la empresa adjudicada.

Total ejecutado: Se adjudicó a la empresa Semex S.A de CV, en modalidad de carta de crédito; la ejecución de los trabajos de cambio de tecnología en sistemas semafóricos e interconexión con el sistema centralizado de semáforos de la ciudad de San José (SSCSJ), incluye el cambio de controladores y semáforos a 87 sistemas y su integración en conjunto con 396 intersecciones al Centro de Control del Tránsito. El plazo de ejecución es de 362 días naturales.

Se programa el inicio de las obras para el primer trimestre del año 2015.

Saldo: Correspondiente a viáticos programados, diferencial cambiario a favor de la Administración y al remanente luego de realizada la contratación.

14



Meta 1.22.1: Instalación de dispositivos de seguridad en 43 cruces de ferrocarril, en el corredor de San José - Curridabat y San José - Heredia.
 (Meta incorporada mediante el Presupuesto Extraordinario N 01-2014)

PRESUPS. EXT. No. 01-2014	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DE META
2.931.818.182,60	2.931.818.182,60	0,00	2.931.818.182,60

La meta fue incorporada mediante el Presupuesto Extraordinario 01-2014 y se realizó ante la Secretaria Técnica de la Autoridad Presupuestaria la gestión de aumento en el límite de gasto desde abril del 2014 y es hasta el 19 de setiembre del año 2014 que se publica el decreto respectivo.

Avance físico y financiero: No registró avance físico ni financiero, dado al poco tiempo con el que se contaba una vez publicado el Decreto de Aumento en el Límite de Gasto en el 2014 para ejecutar los recursos vrs cierre del período presupuestario 2014.

Tomando en consideración la situación descrita, los recursos presupuestarios de dicha meta, fueron considerados por la Junta Directiva dentro de la Proyección de Ingresos para el año 2015 como Superávit Específico; según Acuerdo J.D-0434-2014, en su artículo VI, Sesión Ordinaria N 2772-14 de fecha 1 de setiembre del año 2014.

Saldo: Correspondió al monto que se incorporó como superávit específico 2014 dentro de la proyección de ingresos 2015.



Meta 1.22.2: Instalación de dispositivos de seguridad en 44 cruces de ferrocarril, en el corredor de San José – Cartago.

(Meta incorporada mediante el Presupuesto Extraordinario N 01-2014)

PRESUPS. EXT. No. 01-2014	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DE META
1.434.607.340,17	1.434.607.340,17	0,00	1.434.607.340,17

La meta fue incorporada mediante el Presupuesto Extraordinario 01-2014 y se realizó ante la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria la gestión de aumento en el límite de gasto desde abril del 2014 y es hasta el 19 de setiembre del año 2014 que se publica el decreto respectivo.

Avance físico y financiero: No registró avance físico ni financiero, dado al poco tiempo con el que se contaba una vez publicado el Decreto de Aumento en el Límite de Gasto en el 2014 para ejecutar los recursos vrs cierre del período presupuestario 2014.

Tomando en consideración la situación descrita, los recursos presupuestarios de dicha meta, fueron considerados por la Junta Directiva dentro de la Proyección de Ingresos para el año 2015 como Superávit Específico; según Acuerdo J.D-0434-2014, en su artículo VI, Sesión Ordinaria N 2772-14 de fecha 1 de setiembre del año 2014.

Saldo: Correspondió al monto que se incorporó como superávit específico 2014 dentro de la proyección de ingresos 2015

16



Meta 1.22.3: Implementación de acciones de seguridad vial en 120 Centros Educativos del país. (Meta incorporada mediante el Presupuesto Extraordinario N 01-2014)

PRESUPS. EXT. No. 01-2014	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DE META
226.360.890,99	226.360.890,99	0,00	226.360.890,99

La meta fue incorporada mediante el Presupuesto Extraordinario 01-2014 y se realizó ante la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria la gestión de aumento en el límite de gasto desde abril del 2014 y es hasta el 19 de setiembre del año 2014 que se publica el decreto respectivo.

Avance físico y financiero: No registró avance físico ni financiero, dado al poco tiempo con el que se contaba una vez publicado el Decreto de Aumento en el Límite de Gasto en el 2014 para ejecutar los recursos vrs cierre del período presupuestario 2014.

Tomando en consideración la situación descrita, los recursos presupuestarios de dicha meta, fueron considerados por la Junta Directiva dentro de la Proyección de Ingresos para el año 2015 como Superávit Específico; según Acuerdo J.D-0434-2014, en su artículo VI, Sesión Ordinaria N 2772-14 de fecha 1 de setiembre del año 2014.

Saldo: Correspondió al monto que se incorporó como superávit específico 2014 dentro de la proyección de ingresos 2015

17



**PROYECTO: PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES
 EN LAS 10 RUTAS - TRAMOS DE MÁS ALTO RIESGO DE LA RED VIAL DEL PAÍS.
 CONFORMADO POR 1 META.**

SUBPROGRAMA 2.2 - DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO.

Detalle	Presupuesto Inicial	Modif. / Presup Extraordinario	Total Asignado	Gasto Efectivo	Carta de Crédito	Total Ejecutado	Saldo	Porcentaje ejecutado
Controles Policiales	753.801.045,22	274.567.880,53	1.028.368.925,75	343.119.080,94	336.323.435,07	679.442.516,01	348.926.409,74	66,07%

Gasto efectivo: Se utilizó en el pago de facturas por la impresión de formularios, viáticos a los funcionarios de tránsito, Contrato mantenimiento y reparación equipo de transporte, reparación de equipo de comunicación, reparación de equipos varios entre ellos: hand held, cilindros de gas calibrador de alcohosensores, bloqueador solar, tóner y cartuchos para impresoras varias, cintas métricas, baterías para radio de comunicación, cintas para impresora de alcohosensor, papel varios tipos, uniformes, chalecos y conos plásticos reflectivos, municiones para arma 9.mm , cámaras fotográficas digitales y alcohosensores.

Cartas de Crédito: Para el contrato de mantenimiento y reparación de los equipos hand held, compra de uniformes varios, jackets para motorizado, para atender el compromiso del año 2013 de la contratación 2013-LN-000002-00100 compra de Hand Held, así como, para la compra de luces inflables para operativos.

18



Meta 1.6.1: 4.344 Controles Policiales en diez rutas-tramos específicos de más alto riesgo de accidentes de tránsito en el país.

De acuerdo con los resultados suministrados por la Dirección General de la Policía de Tránsito, encargada de recopilar la información se ejecutaron un total de 4.268 controles policiales al cierre de la evaluación, lo que representó un 98.25% de lo programado:

- ✓ 1.020 controles policiales de límites de velocidad con radar.
- ✓ 534 controles policiales para detectar conductores ebrios en las vías públicas.
- ✓ 1.359 controles policiales para verificar el uso de implementos de seguridad vial.
- ✓ 1.355 controles de supervisión al irrespeto de la señalización vial.

Se dejaron de ejecutar 76 controles policiales con respecto a los 4.344 programados para el año 2014.

Se generaron un total de 67.617 boletas de citación, en donde la Regional Metropolitana ejecutó la mayor cantidad de infracciones 52.864, seguido por la Regional Brunca con 5.609. Además, el control policial que más infracciones generó fue el control de supervisar el irrespeto a la señalización vial con 46.371, seguido por el control de verificar uso de implementos de seguridad en conducción con 11.475.

19

**PROYECTO:
EDUCACIÓN VIAL Y ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES.**



**CONFORMADO POR 6 METAS.
SUBPROGRAMA : 2.3- DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL**

Concepto	Presupuesto Inicial	Modificado	Traslados	Total Asignado	Carta de Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Saldo	Porcentaje de Ejecución
Salarios	138.820.503,34	2.500.000,00		141.320.503,34		104.639.443,04	104.639.443,04	36.681.060,30	74,04%
Asignado a Metas	1.255.192.644,00	106.468.601,48	-10.000.000,00	1.351.661.245,48	565.687.979,51	349.957.644,05	915.645.623,56	436.015.621,92	67,74%
Total	1.394.013.147,34	108.968.601,48	-10.000.000,00	1.492.981.748,82	565.687.979,51	454.597.087,09	1.020.285.066,60	472.696.682,22	68,34%

Fuente: Ejecución Presupuestaria de Egresos, Año 2014. Área de Planificación y Evaluación.

El gasto efectivo fue utilizado principalmente en viáticos, pólizas de seguro, mantenimiento de todos los equipos de los diferentes procesos de la emisión de licencias y Educación Formal. Asimismo, tintas, tóner, repuestos, impresos, computadoras, 4 equipos para la emisión de licencias.

En carta de crédito que corresponde a un 61.78% de la ejecución total, las erogaciones mayores fueron para la compra de materiales de licencias, Remodelación, equipos y mobiliario para las instalaciones de las oficinas de cursos teóricos y pruebas prácticas en Paso Ancho, Repuestos para los equipos de licencias, Pantallas luminosas de información y tanques para agua, en oficinas regionales de licencias.

20

META: 1.7.1 - Incremento en un 2% de la oferta de emisión de licencias con relación a las emitidas en el año inmediato anterior proyectado. (387.620 licencias emitidas en el año 2013+ el 2% de incremento serán 395.372 licencias).



Avance Físico	Porcentaje alcanzado	Total Asignado	Carta de Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
341.184	86,29%	943.634.662,48	394.554.473,14	288.779.985,12	683.334.458,26	72,42%	260.300.204,22

Al 31 de diciembre del 2014, se emitieron 341.184 licencias, que correspondió a un 86.29 % de la meta propuesta.

El avance físico fue menor con respecto a la meta programada para el año 2014, dado que el indicador muestra una diferencia de 13.71% licencias menos a lo proyectado. Se dio la ampliación del horario de 8 am a 6 pm. en el último mes del año 2014, para cubrir en tiempo la demanda y que las personas estén debidamente acreditadas en todo el país.

Se atendió en tiempo la demanda social, no hubo atrasos por inconvenientes en los sistemas, por lo tanto, el servicio no se vio interrumpido. Los materiales y los equipos estuvieron disponibles en tiempo. No así, el recurso humano, pues el Jefe de Licencias el Lic, Marcelo Morera Vásquez expone en sus informes que una restricción que tiene su departamento es la falta de personal, por lo que en muchos casos debe acudir a horas extras para atender toda la población que se presenta en el día.

21



Gasto Efectivo:

-Correspondió al pago de los recibos mensuales de diferentes contratos de mantenimiento de los equipos de licencias, el circuito cerrado de televisión, aires acondicionados, fotocopadoras, tanto de oficinas centrales de licencias como en las demás regionales del país viáticos, póliza de seguro de equipos, tintas, tóner, papel para reproducción de documentos, impresos para información de servicios, repuestos equipos de licencias, 4 equipos completos para emisión de licencias de conducir.

Carta de Crédito:

-Materiales de licencias (cabezas de impresión, cintas de colores, tarjetas, rollos de plástico). Repuestos para los equipos de emisión de licencias, pantallas de información para las oficinas de licencias, 32 computadoras como equipo complementario, además instalación de tanque de agua para las diferentes oficinas regionales de licencias.

Meta 1.8.1: Incremento en un 7% de la oferta de matrícula de curso teórico, con relación a personas matriculadas en el año inmediato anterior proyectado. (101.134 personas matriculadas en el 2013 + 7% de incremento serán 108.213 personas matriculadas en cursos teóricos 2014).

Avance Físico	Porcentaje alcanzado	Total asignado	Carta de crédito	Gasto efectivo	Total ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
134,238 matriculados	124,05%	29.134.900,00		21.090.699,23	21.090.699,23	72,39%	8.044.200,77

Al 31 de diciembre de 2014, se matricularon 134.238 personas, que corresponde a un 124.05% del avance físico de la meta programada. Por lo tanto, dicha acción fue superada en un 24.05%, con respecto a lo proyectado para el año 2014.

Se atendieron 61.635 personas en oficinas centrales que corresponde al 45.91% de la población. En las oficinas regionales fueron matriculados 72.603, representando un 54.09%.

Es importante recalcar la necesidad de contar con el personal suficiente para dar preferencia al curso teórico de manera presencial y así el futuro conductor tenga una mejor apreciación de la educación vial y pueda transferir dichos conocimientos en las carreteras del país.

El monto ejecutado se utilizó mayormente en: viáticos para el traslado de instructores que cubren este servicio en las diferentes regionales del país, debido a la falta de personal. Se amplió la capacidad eléctrica del edificio donde se imparte el curso teórico, compra de regletas y bombillos, materiales eléctricos para la instalación de equipos electrónicos, tintas, tóner, papel para la reproducción de material de apoyo en lecciones del curso regular, repuestos para el mantenimiento del servicio de circuito cerrado de televisión, sostenedores para las puertas de vidrio.



Meta 1.9.1 - Incremento en un 5% la oferta de matrícula de la prueba práctica, con relación a los matriculados en el año inmediato anterior proyectado. (151.610) más el 5% de incremento serán 159.192 personas matriculadas en pruebas prácticas).

Avance Físico	Porcentaje alcanzado	Total asignado	Carta de crédito	Gasto efectivo	Total ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
143,778 matriculados	90,32%	135.338.013,00	82.698.090,00	14.934.950,00	97.633.040,00	72,14%	37.704.973,00

Al 31 de diciembre del 2014, se matricularon 143.778 personas, que corresponde a un 90.32% de la meta propuesta, en nivel nacional.

Esta acción tuvo un comportamiento de oferta menor a lo proyectado, dado a que existen listas de espera; se realizaron esfuerzos para atender a la población que requería ser examinada, pero el recurso humano no es suficiente para tal fin. En febrero, marzo, julio y diciembre del 2014, se amplió el horario a partir 8 a.m. a 6 p.m. en todas las sedes regionales del país.

Gasto Efectivo: Se utilizaron viáticos para ir a sustituir evaluadores en otras sedes regionales, se realizó la compra de tóner, tintas e impresos para informar sobre los servicios de la prueba práctica, se compraron repuestos para el mantenimiento del circuito cerrado de televisión.

Carta de Crédito: El monto mayor corresponde a la adquisición de 50 hand held para uso en la evaluación práctica.

24



Meta 1.10.1 - Incremento en un 1% la oferta en charlas, seminarios y visitantes al Parque Infantil de La Sabana, con relación a la población atendida en el año anterior inmediato (50.783 personas atendidas en el 2013 + el incremento del 1% serán 51.291)

Avance Físico	Porcentaje alcanzado	Total asignado	Carta de crédito	Gasto efectivo	Total ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
61.870 asistentes a charlas	120,63%	33.618.120,00	3.959.250,00	20.330.009,70	24.289.259,70	72,25%	9.328.860,30

En el año 2014, asistieron a las charlas de educación vial 61.870 personas, que representó un 120.63 % de avance físico. Las charlas fueron orientadas principalmente a las comunidades de los cantones de alto riesgo en accidentes de tránsito programados para atender en el año 2014 (Osa, Puntarenas, San Carlos). Además, se atendieron niños, maestros y padres de familia que asistieron al Parque Infantil de la Sabana, principalmente de los centros educativos del Gran Área Metropolitana.

Gasto Efectivo: Se utilizaron viáticos para ir a visitar a las diferentes lugares donde se brindaron charlas de educación vial, tintas, tóner y resmas de papel para la reproducción de materiales educativo; material didáctico, repuestos para las fotocopiadoras, materiales eléctricos como bombillos, extensiones eléctricas, cables; implementos de oficina como tijeras, lapiceros, goma y otros para los niños que visitan el Parque Infantil.

Cartas de Crédito: Compra e instalación de dos tanques para el depósito de agua que se instalará en el Parque Infantil.

25



Meta 1.11.1. Remodelación de un 25% de las oficinas de cursos teóricos y pruebas prácticas.

Porcentaje avance	Total Asignado	Carta de Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
12,50%	130.135.550,00	84.476.166,37	4.822.000,00	89.298.166,37	68,62%	40.837.383,63

Dicha meta se considera que tuvo un avance de un 12.50% respecto a lo programado, por cuanto se logró concluir el proceso licitatorio de la remodelación y su contenido económico se encuentra en carta de crédito. Se le dio orden de inicio a las empresas adjudicadas para que inicien la remodelación en el mes de enero de 2015.

Gasto efectivo: Se realizó la compra de mobiliario; sillas de espera y ergonómicas.

Cartas de crédito: Para el mantenimiento y Reparación de las instalaciones - reacomodo de las paredes a remodelar, para la instalación de muebles modulares, según las nuevas necesidades, con base a las especificaciones técnicas de la remodelación, compra de 26 computadoras para los procesos de matrícula de curso teórico y prueba práctica y para el reordenamiento del cableado estructurado de acuerdo a la redistribución de los puntos de red.

26



Meta 1.24.1 Adquisición de 35 hand held, para la aplicación de las nuevas disposiciones del Decreto N° 38103 sobre el Reglamento de Evaluaciones de manejo para la obtención de licencias de conducir, con un costo de ¢79.800.000,00, para concluirse su contratación en diciembre de 2014.

Avance Físico	Porcentaje alcanzado	Total Asignado	Carta de Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100,00%	0,00%	79.800.000,00				0,00%	79.800.000,00

En el año 2013, la Dirección General de Educación Vial programó la compra de hand held para la evaluación de la prueba práctica, pero la misma no fue efectiva, por lo tanto solicitó se incluyera en el Presupuesto Extraordinario del 2014, financiamiento para la compra de 25 hand held.

Dado que dicho presupuesto extraordinario se pudo ejecutar a partir del 15 de octubre del 2014, esta compra no fue posible realizarla, debido que el tiempo licitatorio requerido no era el adecuado con respecto a la fecha de cierre del periodo presupuestario 2014.

27

**PROYECTO: ESTADÍSTICA, INVESTIGACIÓN Y
 PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
 CONFORMADO POR 10 METAS**



SUBPROGRAMA 2.4- DIRECCIÓN DE PROYECTOS

Presupuesto Inicial	Modificaciones	Presupuesto Extraordinario	Traslados de Fondos	Total Asignado	Cartas de Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Saldo	Porcentaje de Ejecución
839.839.069,00	-184.595.826,00	39.196.435,70	10.000.000,00	704.439.678,70	37.741.179,00	478.224.895,24	515.966.074,24	188.473.604,46	73,24%

El gasto efectivo correspondió principalmente a la cancelación a los medios de comunicación de la puesta al aire de las tres campañas de seguridad vial; Brigada Vial, Pilotos por la vida y Ley de Tránsito. Compra de licencias, un rugosímetro, contratación de una empresa que realizó la extracción de la información contenida en los videos sobre factores de riesgo: uso del cinturón, uso del casco, uso de sistemas de retención infantil y distractores como celular, comer mientras se conduce y maquillarse. La impresión de material de seguridad vial, viáticos, así como el pago a las empresas que brindaron el servicio de alimentación en las actividades que desarrollaron los programas.

El monto en carta de crédito, es para la contratación de empresas que realizarán la producción de una campaña de comunicación preventiva en 5 temas de seguridad vial, enfocada a motociclistas, el levantamiento en dos periodos correspondientes a partes oficiales del año 2013, así como el desarrollo de una aplicación mapa web para la aplicación de digitación de partes oficiales.

28

Meta: 1.12.1-Implementación de 9 acciones de promoción de la seguridad vial en los cantones de San José, Pérez Zeledón, Puntarenas (Ruta 17), Cañas, Bagaces y Liberia.



Avance Físico	Porcentaje avance	Total Asignado	Carta de Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
10 acciones	111.11 %	425.460.300,00	19.241.180,00	315.818.705,28	335.059.885,28	78,75%	90.400.414,72

Acciones implementadas:

1. Entrada a clases 2014.
2. Un taller de seguridad " Haz tu parte"..
3. Charlas a los Centros educativos del cantón de Pérez Zeledón.
4. Participación en las ferias de la Salud coordinadas con los EBAIS y Municipalidades de Pérez Zeledón.
5. Desarrollo de 5 actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito con motociclistas en diferentes zonas del Área de San José y Alajuela en coordinación con el Comité Cívico Nacional.
- 6,7,8 y 9. Actividades para promover el uso de los puentes peatonales en los cantones de Cañas, Bagaces y Liberia.
10. "Feria de la Salud Regional de Promoción de la Salud en Puntarenas en la Plaza del Pacífico.

Como parte del proceso de acompañamiento estuvieron al aire 3 campañas de seguridad vial, Brigada Vial (15 de abril al 15 de junio), Pilotos por la Vida (1 de julio al 15 de setiembre) y la Ley de Tránsito (1 al 15 de diciembre del 2014).

El gasto efectivo se utilizó principalmente para cubrir las pautas de las 3 campañas, viáticos, contratación del servicio de "catering service" e impresión de material de seguridad vial.

Los recursos en carta de crédito corresponden a la contratación de una empresa que realizará la producción de una campaña de comunicación preventiva en 5 temas de seguridad vial, enfocada a motociclistas.



Meta: 1.12.2- Implementación de 10 talleres en seguridad vial, dirigidos, 3 a los usuarios vulnerables de los tramos de San Carlos, Osa, Puntarenas y 7 a las redes regionales de Promotores Sociales de las Municipalidades del País. Así como, asesoría a las municipalidades que lo ameriten.

Porcentaje avance	Total asignado	Gasto efectivo	Total ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100%	6.186.200,00	2.050.755,05	2.050.755,05	33,15%	4.135.444,95

El avance físico correspondió a:

- ✓ 12% al acercamiento y coordinación.
- ✓ 38% a la realización de los talleres con las municipalidades de San Carlos, Puntarenas y Osa.
- ✓ 15% a la coordinación con promotores sociales de las 81 municipalidades.
- ✓ 35% de avance al realizarse dos talleres con los promotores sociales de las municipalidades en los cantones de Pococí y Osa.

El gasto efectivo se utilizó para la contratación del catering service, así como hospedaje y alimentación de los funcionarios.

30



Meta 1.12.3 Aplicación del 100% de las etapas de intervención para el Asesoramiento, Reforzamiento en las escuelas ubicadas en los cantones de alto riesgo.

Porcentaje avance	Total Asignado	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100%	12.905.800,00	8.036.550,00	8.036.550,00	62,27%	4.869.250,00

Avance físico por etapa de intervención:

-Un 25% a la primera intervención al realizarse reuniones de acercamiento y coordinación con autoridades del MEP, Directores (as) de las Escuelas, así como con los funcionarios del Instituto Desarrollo Profesional Uladislao Gámez Solano, para el desarrollo de los talleres de Asesoría y Reforzamiento del material didáctico de seguridad vial.

-El 25% a la segunda intervención que obedeció a la realización de 6 talleres de Asesoría y Reforzamiento en Seguridad Vial en coordinación con el Instituto Desarrollo Profesional del MEP.

-Y la tercera intervención el 50%, al realizarse el monitoreo y seguimiento a una muestra del 10% (6 centros educativos) de Cantones Puntarenas, Osa y San Carlos, que se les hizo entrega del material educativo Brigada Vial en el tercer trimestre del 2014.

El gasto efectivo se utilizó para la impresión de material educativo en materia de seguridad vial y en viáticos.

31

Meta 1.12.4 Implementación de 18 talleres de capacitación; a 12 empresas ubicadas a nivel nacional en el Cantón de San José, 1 empresa ubicada en el Cantón de Osa, 1 empresa ubicada en el Cantón de San Carlos y 4 empresas ubicadas en Puntarenas. Así como el seguimiento a las empresas incorporadas al programa en el año 2013.

Porcentaje avance	Total Asignado	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
94,95%	15.483.800,00	14.447.190,00	14.447.190,00	93,31%	1.036.610,00

Avance físico según intervención aplicada:

-Primera intervención 10%, al identificar y contactar 42 empresas de los cantones a intervenir. Del cantón de San José se contactaron a 19 empresas, 7 empresas más que las programadas, en el cantón de San Carlos se identificaron 10 empresas, 9 más de las programadas, en el cantón de Osa 5 empresas, 4 más de las programadas y en el cantón de Puntarenas fueron 8 empresas, 4 empresas más de las programadas.

-Segunda intervención un 58.39%, que correspondió a 19 empresas que se incorporaron mediante el formulario al programa de empresas seguras, así como a la realización de 17 talleres de capacitación en el Cantón de San José a las diferentes empresas.

-En la tercera intervención un 26.56% al contar que 17 empresas realizaran el diagnóstico y formularan el proyecto.

El gasto efectivo se utilizó para informar a la ciudadanía en los medios escritos sobre el programa de empresas seguras, así como para el reconocimiento a las empresas que formaron parte del programa, así para pagar el servicio de catering service y viáticos.

32

Meta: 1.13.1-Elaboración de 5 investigaciones de Seguridad Vial en los componentes de carreteras, vehículos, ambiente, factor humano.

Porcentaje avance	Total Asignado	Carta Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
83%	96.362.379,03	1.125.000,00	34.090.227,58	35.215.227,58	36,54%	61.147.151,45

Avance físico por investigación:

- ✓ 8% en la primera investigación sobre el perfil psicológico de intervención del conductor de motociclistas temerarios de la Provincia de Puntarenas.
- ✓ 19% en la segunda investigación; Dimensión psicosocial de las secuelas de los accidentes de tránsito dentro de la población de Costa Rica.
- ✓ 20% en la tercera investigación; Elaboración de investigación análisis Entorno red vial ruta 1, San José-San Ramón.
- ✓ 16% en la cuarta investigación Observacional de uso de dispositivos de seguridad vial en usuarios en Costa Rica.
- ✓ 20% en la quinta investigación sobre Sistemas de retención de Pasajeros en el Transporte de Estudiantes.

El gasto efectivo se utilizó para la contratación de la empresa que realizó la extracción de la información contenida en los videos sobre factores de riesgo: uso del cinturón, uso del casco, uso de sistemas de retención infantil y distractores como celular, comer mientras se conduce y maquillarse. La adquisición de un rugosímetro, para cancelar un compromiso del año 2013, de unos trípodes. Así como, para la capacitación a funcionarios del Área de Investigación y para cubrir el hospedaje y alimentación.

33



Meta: 1.14.1-Atención de las delegaciones de tránsito, ubicadas en el Pacífico Central (Orotina Corredor 4, Esparza Corredor 2, Puntarenas, Parrita) y en la Región Central Occidental (Grecia, Palmares Corredor 1, Naranjo y San Ramón) .

Porcentaje avance	Total Asignado	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100%	1.599.500,00	881.564,50	881.564,50	55,12%	717.935,50

Avance físico:

- ✓ Un 10% correspondiente al diagnóstico sobre la utilización de los hand held en las delegaciones ubicadas en el Pacífico Central (Orotina Corredor 4, Esparza Corredor 2, Puntarenas, Parrita) y la Región Central Occidental (Grecia, Palmares Corredor 1, Naranjo y San Ramón).
- ✓ Un 80% en la capacitación a las delegaciones de la Región Central Occidental y las delegaciones del Pacífico Central, lográndose la capacitación - nivelación de conocimientos en el uso del hand held, configuración del equipo y otros aspectos básicos en un 98% de los oficiales de tránsito.
- ✓ Un 10% por la elaboración del informe.

El monto en gasto efectivo se utilizó para la adquisición de un proyector multimedia, así como para viáticos.

34



Meta: 1.15.1- Elaboración de una memoria estadística de accidentes de tránsito con heridos y fallecidos del año 2013 a más tardar en el mes de febrero del 2015.

Porcentaje avance	Total Asignado	Carta Crédito	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
58%	64.748.799,67	17.374.999,00	31.155.157,93	48.530.156,93	74,95%	16.218.642,74

Avance físico:

- ✓ Un 25% correspondiente a la digitación para la elaboración de la base de datos.
- ✓ Un 25% a la gestión de la solicitud de materiales para la contratación de la empresa que realizará el levantamiento de las coordenadas.
- ✓ Un 8% del 35% programado en el análisis de los datos que estaba programado para el año 2014.

Es importante indicar que para la elaboración de la memoria estadística de accidentes de tránsito con heridos y fallecidos del año 2013, estaba programada iniciar en el mes de diciembre del 2014 y concluir en el mes de febrero del 2015 con un peso de un 15%.

El monto en gasto efectivo se utilizó para la renovación de mantenimiento de la licencia del sistema de accidentes de tránsito, compra de licencias para procesamiento de información espacial de accidentes de tránsito, equipo de cómputo y viáticos.

Los recursos en carta de crédito obedece a la compra del desarrollo de una aplicación mapa web para la aplicación de digitación de partes oficiales y la contratación de una persona física o jurídica para que realice el levantamiento en dos periodos correspondientes a partes oficiales del año 2013.

35

Meta 1.16.1- Elaboración de 4 informes sobre el seguimiento de los casos de infractores remitidos al COSEVI para la ejecución del servicio de utilidad pública por cumplimiento de sentencia penal que incluya: Número de casos, fecha de recibidos, condición y acciones realizadas con cada caso (cada informe representa por trimestre un 25% de cumplimiento).

Porcentaje avance	Total Asignado	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100%	494.000,00	16.700,00	16.700,00	3,38%	477.300,00

Avance físico: Correspondió a cuatro informes de gestión del año 2014. En el informe final se evidencia que se cuenta con un total de 87 casos, a los cuales se les efectuó la apertura del expediente correspondiente para cada persona infractora. Los recursos financieros se utilizaron en viáticos.

Meta 1.17.1- Elaboración de 4 informes sobre la coordinación y supervisión del Proceso de Reacreditación de Conductores (cada informe representa por trimestre un 25% de cumplimiento).

Porcentaje avance	Total Asignado	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100%	5.198.900,00	546.400,00	546.400,00	10,51%	4.652.500,00

Avance físico: Correspondió a cuatro informes de gestión del año 2014 sobre la coordinación y supervisión del Proceso de Reacreditación de Conductores.

Los recursos financieros se utilizaron en viáticos.

36



Meta 1.18.1-Implementación de dos acciones con los actores comprometidos con el desarrollo del Plan de la Década de Acción de la Seguridad Vial por Costa Rica.

Avance Físico	Porcentaje avance	Total Asignado	Gasto Efectivo	Total Ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
1	50%	76.000.000,00	71.181.644,90	71.181.644,90	93,66%	4.818.355,10

Avance físico: correspondió a una acción que se llevó a cabo referida a la campaña para la promoción de la Ley de Tránsito, que estuvo al aire del 1 al 15 de diciembre del 2014.

Los recursos financieros se utilizaron para cancelarle a los medios de comunicación que tuvieron al aire la campaña.

37



**SUBPROGRAMA: 2.5- OBRAS DE INGENIERÍA EN SEGURIDA VIAL.
CONFORMADO POR 3 METAS.**

EJECUTOR: DIRECCIÓN EJECUTIVA.

Inicial	Presupuesto extraordinario Modificación	Total asignado	Gasto efectivo	Total ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
835.328.211,00	1.456.214.487,12	2.291.542.698,12	259.553.300,27	259.553.300,27	11,33%	2.031.989.397,85

Se incorporaron recursos financieros, para el traslado de postes del sistema eléctrico y elevar a una mayor altura los cables del tendido eléctrico, para poder colocar la estructura prefabricada de los puentes, para la contratación de una empresa que brindó el servicio de armado e instalación de la estructura metálica construida por el MOPT. Así como, para ajustar el monto para la contratación de una empresa que realizara el Diseño y construcción de una ciclovía de 19 km de longitud en la Ruta Nacional N 24.

El monto en gasto efectivo se utilizó para cubrir los viáticos, la contratación de las empresas que realizaron el traslado de algunos postes del sistema eléctrico, así como para la cancelación a la empresa que realizó la Instalación de la superestructura de puente peatonal que comunica Hatillo 8 con Hatillo 2.

El saldo mayor que presentó este subprograma fue producto principalmente a que no se logró la adjudicación en firme del proceso de contratación, para la construcción de una ciclovía por la suma de ¢2.005.000.000,00.

38



Meta 1.19.1 -Supervisión de obras en 7 puentes peatonales en el año 2014.

Porcentaje avance	Presupuesto inicial	Modificación	Total asignado	Gasto efectivo	Total ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100%	1.328.211,00	135.000.000,00	136.328.211,00	124.433.880,62	124.433.880,62	91,28%	11.894.330,38

Avance físico:

Correspondió a la supervisión que realizó el encargado de las obras a los puentes peatonales.

El gasto efectivo se utilizó para cubrir los gastos de alimentación del funcionario responsable del seguimiento y control de las obras, así como para el traslado de algunos postes del sistema eléctrico y/o elevar a una mayor altura los cables del tendido eléctrico, para poder colocar la estructura prefabricada de los puentes.

39



Meta 1.19.2 -Instalación de superestructura de puente peatonal que comunique Hatillo 8 con Hatillo 2.

Porcentaje avance	Modificación	Gasto efectivo	Total ejecutado	Porcentaje ejecutado	Saldo
100%	149.600.000,40	135.119.419,65	135.119.419,65	90,32%	14.480.580,75

Avance físico y financiero: Correspondieron a la contratación del servicio de armado e instalación de la estructura metálica construida por el MOPT.

Meta: 1.20.1-Diseño y construcción de una ciclovía de 19 km de longitud en la Ruta Nacional N 247, entre la intersección de la Ruta 247/248 hasta la intersección de la Ruta 247/814. (primera etapa año 2014 abarcará 10 kms de construcción y en el año 2015; 9 Kms).

Porcentaje avance	Presupuesto inicial	Presupuesto extraordinario	Total asignado	Total ejecutado	Saldo
0%	834.000.000,00	1.171.614.486,72	2.005.614.486,72	0,00	2.005.614.486,72

La meta no registró avance físico ni financiero debido a que se presentó una apelación al proceso de adjudicación, no contándose a tiempo con la resolución por parte de la Contraloría General de la República al respecto.

40

CONCLUSIONES



En general a pesar de los esfuerzos gestionados por medio de acciones de prevención enfocadas a la disminución de accidentes de tránsito y muertes, que se han venido aplicando con la participación directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Empresa Privada y sociedad civil, se presentó un incremento en el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito, y sobre todo en los años potenciales de vida que se perdieron por dichos fallecimientos, que según el documento Panorama Demográfico del año 2013 (Editado por el Instituto de Censos y Estadísticas en noviembre del año 2014), para el 2013, en Costa Rica, si se toma como límite superior la edad de 70 años y como límite inferior 1 año, se perdieron potencialmente **en promedio 32 años por cada persona fallecida en accidentes de tránsito**, tal y como se evidencia en el Cuadro B.1.

CUADRO B.1

Principales causas de muerte por AVPP, mortalidad y promedio de AVPP, según causa de muerte 2013

Causa	Mortalidad (2)	AVPP (1)	AVPP promedio (1/2)
Infarto agudo del miocardio, sin otra especificación	515	5 885	11
Persona lesionada en accidente de tránsito, de vehículo de motor no especificado	443	14 077	32
Tumor maligno del estómago, parte no especificada	290	3 875	13
Lesión autoinfligida intencionalmente por ahorcamiento, estrangulamiento o sofocación, en vivienda	114	3 961	35
Agresión con disparo de otras armas de fuego, y las no especificadas, en calles y carreteras	111	4 358	39

Fuente: Unidad de Estadísticas Demográficas. Estadísticas Vitales 2013. INEC.

41



RECOMENDACIONES GENERALES

- Debido a que el 66.54% de la ejecución presupuestaria correspondiente al Programa 2- Administración Vial, se registró bajo la modalidad de cartas de crédito y que por consiguiente el avance físico obtenido en muchos de los proyectos programados; sobre todo los desarrollados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, no presentaron avances físicos, es imprescindible que la Administración Superior revierta dicha situación para el proceso presupuestario del año 2015, considerando la modalidad de cartas de crédito como una exención en el proceso de ejecución y no una regla.
- Las Unidades Ejecutoras deberán ejercer un estricto seguimiento y control de cada una de las acciones establecidas en el cronograma de ejecución de los proyectos, de tal forma que se cumpla en el plazo establecido y se reciba con la calidad demandada.
- Los estudios de tránsito y/o evaluaciones de seguridad vial que se utilizan para sustentar la formulación de un proyecto deberán ser lo más recientes posibles, de lo contrario, se generan datos de costos, indicadores y otros, poco concordantes con las condiciones actuales, que de igual forma obliga a modificar en repetidas ocasiones los perfiles de proyectos.

42



RECOMENDACIONES GENERALES

- Mejorar los estudios de mercado que implementan las unidades ejecutoras de proyectos para la determinación de costos de los bienes y servicios requeridos. Actualmente se presenta una asignación excesiva o limitada de los recursos requeridos para el desarrollo del proyecto, es decir, los recursos asignados a un proyecto están sobreproyectados o por el contrario subproyectados con respecto a lo ofertado por los proveedores.
- Instruir a la Dirección General de Ingeniería de tránsito, para que procedan a la remoción y/o traslado de señales verticales repetidas o innecesarias que pueden causar confusión a los usuarios, según criterio técnico correspondiente y que forman parte del proyecto Instalación de dispositivos en los cruces de ferrocarril. Asimismo, en el cruce N 22 (Metalco), se encuentra un semáforo antiguo que está funcionando, pero adelante del mismo se instaló uno nuevo, por lo que es importante la verificación de los sitios a intervenir, con el fin que no se instalen equipos en sitios donde ya existen o trasladar el dispositivo antiguo que al parecer no cuenta con la misma tecnología de los actuales a un sitio que no haya sido cubierto por el proyecto actual.

43



RECOMENDACIONES GENERALES

➤ Instruir a los encargados del seguimiento, control y fiscalización de los proyectos, para que cuando se generen cambios en los mismos, éstos se respalden mediante una clara justificación de los factores o circunstancias que los sustentan, haciendo uso de los procedimientos que se indican en la Guía para la Formulación, Ejecución y Evaluación del Plan Operativo – Presupuesto Institucional 2014. Los cambios dentro de cualquier proyecto es una situación natural e inevitable, de ahí que se deba aprender a convivir con ellos. Un proyecto exitoso no es aquel que no tiene ningún cambio a lo largo de su desarrollo, sino aquel que administre de manera correcta y bajo control los cambios que se presenten. Para ello, es necesario cumplir con los procedimientos para la presentación, valoración, control y aprobación de dichos cambios.

➤ La Dirección General de Policía de Tránsito en vista del bajo porcentaje de utilización del Formulario del Rol de Servicio para Operativos Especiales debería revisar y replantear sus contenidos a fin de adecuar los procedimientos y equipos establecidos a utilizar, a las circunstancias que privan en dichas delegaciones.

44

Comentarios:

Con respecto a las campañas de divulgación, el Señor Presidente consulta, que si tienen alguna medición del impacto de esas campañas.

La MBA. Masís Chacón responde, que es difícil de medir el impacto en un año, esa medición se hace a un mayor plazo, este es el resultado de lo que se ejecutó en la meta. No se puede decir que la campaña vaya a tener un impacto directo, tiene que acompañado de otras acciones de seguridad vial, entre ellas la labor de la Policía de Tránsito, los procesos de educación, etc.

El Director Ejecutivo indica, que para efectos del trabajo que se va a realizar este año, está la medición de algunos indicadores, no en términos de cómo afecta esto directamente a la seguridad vial, sino en términos del impacto y de cuánta gente reconoce la campaña, de tal forma que se pueda medir cuál fue el impacto que tuvo la campaña sobre la sociedad y el grupo meta al que se dirigía esa campaña.

El Director Llorca Castro expresa, que en la empresa privada es más fácil medir el impacto de alguna campaña, por ejemplo en una campaña de ventas el impacto sería en el aumento en las ventas de algún producto después de una campaña concreta. En este caso es difícil medir las campañas, porque cómo se podría valorar si una campaña ha tenido impacto en la utilización de

los dispositivos de seguridad o no?, se hace por medio de una encuesta o es simplemente una reducción en la cantidad de partes. Cuál es el indicador que se suele usar en estos casos?

El Director Ejecutivo indica, que la Dirección de Proyectos inició un estudio denominado "línea base", que es a través de medición directa de observación en carretera respecto a ese tipo de cosas, motociclistas que usan o no los dispositivos de seguridad, como el casco. El uso o no del cinturón de seguridad. Esas son mediciones que se harán este año, a efecto de medir cuál va a hacer el impacto que van a tener las campañas tratando ese tipo de temas, no directamente con las infracciones, se podría usar algún parámetro, pero estaría sesgado porque dependería de cuál sea la dinámica de operación de la policía de tránsito.

Agrega la MBA. Masís Chacón, que la importancia de valorar el impacto que tienen las campañas es importante, pero no hay que dejar de lado que el evaluarlas tiene un costo muy alto, tanto en recursos financieros como humano, que es una de las grandes limitaciones que ha tenido la Administración.

El Director Ejecutivo acota, que precisamente esos servicios son los que tienen mayores restricciones presupuestarias por parte del Ministerio de Hacienda.

El Coronel Calderón Cornejo indica, que con respecto al aumento de la operatividad de la Policía de Tránsito con un incremento de más de 31 mil boletas efectuadas, con respecto al año anterior, se han atendido más de 10.000 accidentes de tránsito. Se ha pensado en readecuar el proceso de evaluación de los proyectos y esto se ha propuesto a la Dirección de Proyectos. Menciona que ha anunciado que la Policía de Tránsito cuenta con 840 efectivos operativos y de acuerdo con un informe actualmente se cuenta con 763 oficiales efectivos. Para llenar el formulario se necesita un oficial dedicado a tiempo completo a esta labor, lo cual es imposible, se ocupa más regulando el tránsito en la calle que en una oficina. Por lo que es necesario coordinar con los funcionarios de la Dirección de Proyectos para readecuar el formulario de viáticos, para poder darle continuidad.

El Coronel Calderón plantea el tema de la capacitación, ya que cree que la Administración se está desgastando en la capacitación de los hand held, porque la Dirección de Proyectos capacita a oficiales de tránsito y ellos tienen un entrenamiento certificado por la Escuela de Capacitación de la Policía de Tránsito. En este aspecto también hay que ponerse de acuerdo con esa dirección, porque de acuerdo con una reunión que sostuvo con la Dirección Jurídica y la Auditoría General del MOPT, se pretende captar esa labor y que sea la escuela de capacitación la que brinde esta capacitación, a fin de que en cada expediente de los oficiales conste la misma.

El Director Llorca Castro pregunta, que como perciben los policías de tránsito la capacitación, cómo algo positivo o cómo un castigo?.

Responde el Coronel Calderón, que la capacitación es un elemento positivo. En el salario de los policías de tránsito, hay un rubro que se gana por capacitación.

El Director Llorca Castro expresa, que teme que esto puede ser un incentivo perverso.

El Presidente de la Junta Directiva indica, que entonces no se les de el crédito por esa capacitación.

El Coronel Calderón responde, que ese incentivo está por ley, o sea hay un porcentaje que gana el policía de tránsito por concepto de capacitaciones. Su intención es que solo la Escuela de Capacitación sea la que de las capacitaciones, porque si también la da la Dirección de Proyectos, entonces se tiene dos instancias haciendo lo mismo y le quitaría oficiales de la calle.

El Director Ejecutivo cree, que se está ante un escenario muy diferente al que se tenía algunos años atrás, ya que estas capacitaciones sobre el uso del hand held eran necesarias cuando el equipo se compró por primera vez, y la producción de boletas era muy baja o se generaba mucho error. Ese panorama cambio hoy, ya que se ha estado haciendo un trabajo durante mucho tiempo y para el año 2014 se llegó a casi un 80% en la utilización de este dispositivo. La propuesta de Don Mario le parece muy acertada y el recurso humano y financiera se podría redirigir en otros proyectos.

El Director Llorca Castro felicita al Área de Planificación y Evaluación por la realización de informe del resultado de las acciones sustantivas del 2014. Este informe es sumamente útil. Las recomendaciones le parecen muy acertadas. Comenta que del informe se puede desprender que hay algunos proyectos con un nivel de subejecución inexplicable, preocupante, por ejemplo el proyecto de la elaboración de 5 investigaciones de seguridad vial. No sabe si es que está en proceso y hay alguna esperanza de que salgan pronto, ya que el tema es muy interesante.

Con respecto a las campañas, el Director Llorca Castro menciona que, por ejemplo las campañas contra el trabajo, se sabe que mucho de lo que se pone en papel, no sirve, seguir gastando en lo mismo es terriblemente patético. Se sabe que las campañas van acompañadas de una serie de acciones, intervención de la policía y como bien lo decía el Coronel Calderón, no se sabe si al final hay buenos resultados y qué asignarle a qué y a lo mejor la asignación de esos buenos logros son por intervención de la policía de tránsito en carretera. Se pregunta: una campaña para promover el uso de los puentes peatonales, por supuesto la finalidad de la campaña es incuestionable. El impacto real sobre la población no se sabe y es difícil de medir. Por otro lado, le preocupa que haya una diferencia entre los resultados de aprobación del examen teórico por suficiencia y el que se da en las aulas. En este caso, habría revisar muy bien el curso por suficiencia, ya que esto genera un tipo de problemas, la gente que lleva este examen por suficiencia no lo está pasando,

El Director Llorca Castro hace la siguiente pregunta: Cada cuánto se utiliza el arma fuego in situ en una situación real?, por otro lado, aunque éstas no se usen, hay que cambiar las municiones cada cierto tiempo, cómo se desecha, hacen prácticas de tiro que tienen que pasar de acuerdo con la norma establecida.

El Coronel Calderón responde, que una de sus preocupaciones fue que el personal de la policía de tránsito no usa el arma con frecuencia, él que la uso más recientemente fue hace unos dos años. En cuanto al uso, la policía de tránsito lo que tiene es una guerra contra los infractores, peatones, vehículos, etc., en relación con la cantidad de armas y la cantidad de oficiales, es sumamente bajo. Actualmente en el país existe mucha contaminación de las drogas está siendo muy afectado. Esos delincuentes no miran que es un inspector de tránsito y que bajo esa concepción el oficial solo hace parte de tránsito. Indica, que ha girado instrucciones al Director de la Escuela de Capacitación para que realice un programa de polígono para llevar a todos los policías a realizar las pruebas, ya que se podría tener una destreza en el uso de las armas, porque la pretensión que se tiene como policía no es matar, es tratar de minimizar al oponente. El problema es que en el tema del uso de las armas la Policía de Tránsito está en cero.

El Director Llorca Castro indica que con esta exposición del Coronel Calderón entiende que no existen pruebas de polígono rutinarias, sistematizadas y debidas normadas.

El Coronel Calderón responde que desde que llegó a la Policía de Tránsito ha tratado de darle una orientación al cuerpo de policía, bajo la mística de policía.

El Director Llorca Castro menciona, que con frecuencia el cuerpo policial superespecializado de tránsito ha sido cuestionado en algún sentido. Su posición personal al respecto, es que cree en la idea de un cuerpo policial de tránsito especializado como el que se tiene, pero los que lo critican mencionan la falta de intervención en otras situaciones, más allá del tránsito. Qué opinión tiene Don Mario al respecto?.

El Coronel Calderón responde, que una de las dificultades que tiene la policía de tránsito es que los policías de tránsito cuando ingresan por primera vez y esto sucede desde hace unos 15 años, ellos hacen un curso de seguridad vial no hacen un curso básico policial. Cuando un policía de tránsito, bajo la norma y la Ley 7410, están facultados para hacer una detención como cuando se detiene a una persona ebria y se traslada a los tribunales, se puede hacer cualquier detención. Por lo radio escucha a los policías de tránsito llamar a la fuerza pública para que hagan una detención, eso se da por el faltante de capacitación que se ocupa. La misma Ley 7410 obliga a los policías de tránsito a no solo hacer eso, sino que deben estar integrados a la sociedad, por lo que están en la elaboración de un proyecto para tener a la Policía de Tránsito más próxima de los centros educativos.

El Director Tacsan Loría indica, que le llama la atención el proyecto de la Dirección de Proyectos relativo a tres campañas de seguridad vial: Brigada Vial, Pilotos por la Vida y Ley de Tránsito, a todas luces pareciera una muy buena iniciativa; sin embargo, se tiene el problema de que los resultados no se pueden medir a corto plazo. En contraposición a eso, se tiene que se compraron 35 hand held más 25 con presupuesto extraordinario, no se sabe si en total son 60 o 35 las unidades que se compraron, independientemente de eso, el resultado de utilización de ese equipo es que se confeccionaron 10 mil boletas más que el año pasado, entonces la pregunta es: estarán dando las campañas el resultado que se quiere?. Por otro lado, hay una programación de promoción de talleres para la entrada a clases, talleres de seguridad, charlas

en centros educativos, entre otros, donde se están invirtiendo cierta cantidad de recursos para velar por la seguridad vial. Se está haciendo un proyecto de capacitación dirigida a los peatones en la carretera Cañas-Liberia, para la utilización de los puentes peatonales. De acuerdo con todas estas acciones, pareciera que los accidentes de tránsito al igual que las muertes en carretera se están incrementando en porcentajes muy altos, igualmente la Administración está tomando algunas medidas para tratar de disminuir los accidentes de tránsito y muertes en carretera, donde la historia dice que tal vez no se estén incrementando en los volúmenes que se piensa por el crecimiento de la población y la flota vehicular, pero deja el sinsabor de que no se han podido disminuir. Según la exposición, una de las cosas que si dio resultado fue el control de carretera en los lugares que se tenía previsto. Si se analiza esta situación, se podría pensar que se está actuando en algún lugar donde no se está viendo lo que se tiene al frente. Qué pasaría si se tratara de enfocar en tener una policía de tránsito no especializada, sino bien especializada, que no solo sea una policía de tránsito que esté haciendo control en carretera y que además sea una policía de tránsito que de todas las capacitaciones a nivel nacional. Quién más indicado para hacer una cosa de estas que el oficial de tránsito?, pero si se quiere montar una policía de tránsito bien especializada, se tiene una serie de insumos como la escuela de capacitación, los métodos, programas, etc., se cuenta con 763 efectivos, cómo se podría incrementar para tratar de visualizar la posibilidad de no invertir tantos recursos en algunas áreas y reforzar esta área? El problema no solo es incrementar la policía de tránsito, sino también brindarle todos los insumos para tener una policía de tránsito bien preparada cómo la que se necesita.

El Lic. Fallas Alvarado expresa, que las personas que hacen el examen por suficiencia y los que llevan el curso es evidente que en un curso presencial de una semana se pueden evacuar muchas dudas y salir mejor en los exámenes; sin embargo, Educación Vial de acuerdo con las limitaciones de los recursos se trata de complementar las suficiencias para darle más participación a las personas que no tienen el tiempo suficiente para asistir una semana a clases. Dentro de la colaboración que solicitó el Señor Ministro, referente al aporte que dieran las direcciones para mejorar la seguridad vial, Educación Vial presentó una propuesta que se ha presentado varios años atrás, que es incluir en el sistema educativo costarricense una materia más para formar una cultura vial en toda la ciudadanía costarricense. Eso no es a corto plazo, de esto se verían los frutos una vez que se inicie a cinco o seis años plazo, cuando empieza la primera generación a salir del colegio ya con esa formación. A Educación Vial le parece que es un impulso bastante interesante para prevenir los accidentes de tránsito y muertes en carretera, que se implemente ese proyecto en el sistema educativo.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 4.1 Aprobar el Informe de Resultados de las Acciones Sustantivas del Año 2014 y se acogen en todos sus extremos las recomendaciones incluidas en el mismo. Se autoriza al Director Ejecutivo a remitir dicho documento a los entes externos correspondientes.

- 4.2 Debido a que el 66.54% de la ejecución presupuestaria correspondiente al Programa 2- Administración Vial, se registró bajo la modalidad de cartas de crédito y que por consiguiente el avance físico obtenido en muchos de los proyectos programados; sobre todo los desarrollados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, no presentaron avances físicos, es imprescindible que la Administración Superior revierta dicha situación para el proceso presupuestario del año 2015, considerando la modalidad de cartas de crédito como una exención en el proceso de ejecución y no una regla.
- 4.3 Las Unidades Ejecutoras deberán ejercer un estricto seguimiento y control de cada una de las acciones establecidas en el cronograma de ejecución de los proyectos, de tal forma que se cumpla en el plazo establecido y se reciba con la calidad demandada.
- 4.4 Los estudios de tránsito y/o evaluaciones de seguridad vial que se utilizan para sustentar la formulación de un proyecto deberán ser lo más recientes posibles, de lo contrario, se generan datos de costos, indicadores y otros, poco concordantes con las condiciones actuales, que de igual forma obliga a modificar en repetidas ocasiones los perfiles de proyectos.
- 4.5 Mejorar los estudios de mercado que implementan las unidades ejecutoras de proyectos para la determinación de costos de los bienes y servicios requeridos. Actualmente se presenta una asignación excesiva o limitada de los recursos requeridos para el desarrollo del proyecto, es decir, los recursos asignados a un proyecto están sobre proyectados o por el contrario subproyectados con respecto a lo ofertado por los proveedores.
- 4.6 Instruir a la Dirección General de Ingeniería de tránsito, para que procedan a la remoción y/o traslado de señales verticales repetidas o innecesarias que pueden causar confusión a los usuarios, según criterio técnico correspondiente y que forman parte del proyecto Instalación de dispositivos en los cruces de ferrocarril. Asimismo, en el cruce N° 22 (Metalco), se encuentra un semáforo antiguo que está funcionando, pero adelante del mismo se instaló uno nuevo, por lo que es importante la verificación de los sitios a intervenir, con el fin que no se instalen equipos en sitios donde ya existen o trasladar el dispositivo antiguo que al parecer no cuenta con la misma tecnología de los actuales a un sitio que no haya sido cubierto por el proyecto actual.
- 4.7 Instruir a los encargados del seguimiento, control y fiscalización de los proyectos, para que cuando se generen cambios en los mismos, éstos se respalden mediante una clara justificación de los factores o circunstancias que los sustentan, haciendo uso de los procedimientos que se indican en la Guía para la Formulación, Ejecución y Evaluación del Plan Operativo – Presupuesto Institucional 2014. Los cambios dentro de cualquier proyecto es una situación natural e inevitable, de ahí que se deba aprender a convivir con ellos. Un proyecto exitoso no es aquel que no tiene ningún cambio a lo largo de su desarrollo, sino aquel que administre de manera correcta y bajo control los cambios que se presenten. Para ello, es necesario cumplir con los procedimientos para la presentación, valoración, control y aprobación de dichos cambios.

- 4.8 La Dirección General de Policía de Tránsito en vista del bajo porcentaje de utilización del Formulario del Rol de Servicio para Operativos Especiales debería revisar y replantear sus contenidos a fin de adecuar los procedimientos y equipos establecidos a utilizar, a las circunstancias que privan en dichas delegaciones.

ARTÍCULO QUINTO

Presentación Campaña de Seguridad Vial conjunta KOLBI-COSEVI-Globalvía dirigida a Peatones

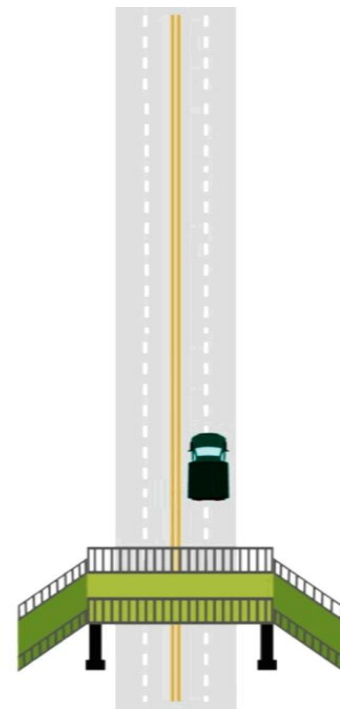
El Director Ejecutivo explica que uno de los graves problemas que se enfrenta con la seguridad vial del país es la seguridad vial de los peatones. El Cosevi tiene diagnosticado este problema desde algún tiempo, ha estado trabajando desde el año pasado en un esfuerzo conjunto con otras instituciones privadas mejor las condiciones de seguridad vial. Se año pasado se conoció una propuesta de Kolbi que se ha estado desarrollando y hoy se presenta a esta Junta Directiva para la valoración de los Señores Directores, y si lo tienen a bien aprobarla se pueda iniciar la implementación de esta campaña en febrero.

Se recibe a los Señores: Monserrat Courrau y Raúl Alboda de Glovalvía y a Javier Zeledón y Carolina Ramírez de Publimark, quienes presentaran la Campaña “Minutos de Vida”. A continuación se incluyen las diapositivas de la presentación:

**EN NUESTRO
PAIS**

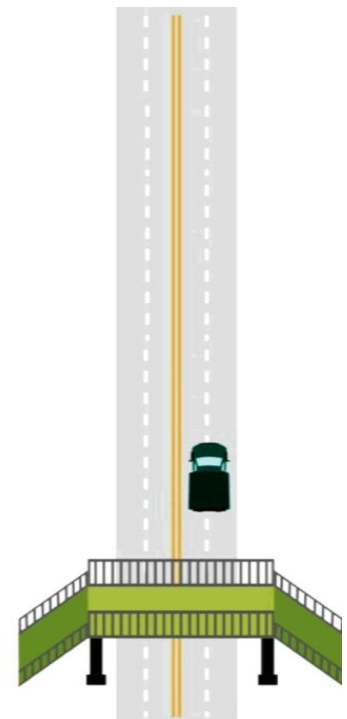
**las imprudencias peatonales son
la SEGUNDA CAUSA de muerte**

Al punto que cada 5 días muere
una persona atropellada



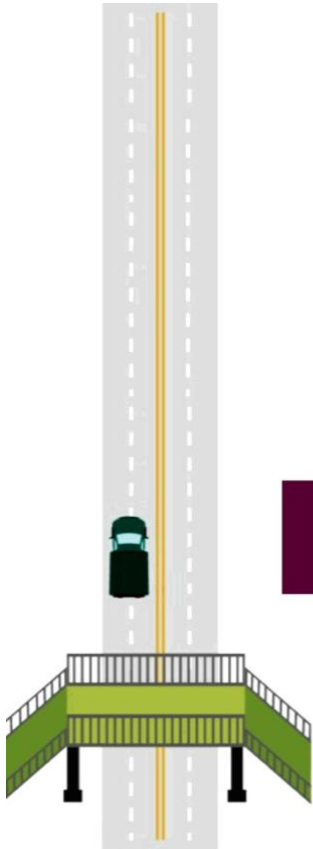
Inclusive colocándose por encima de las colisiones provocadas por el EXCESO DE ALCOHOL

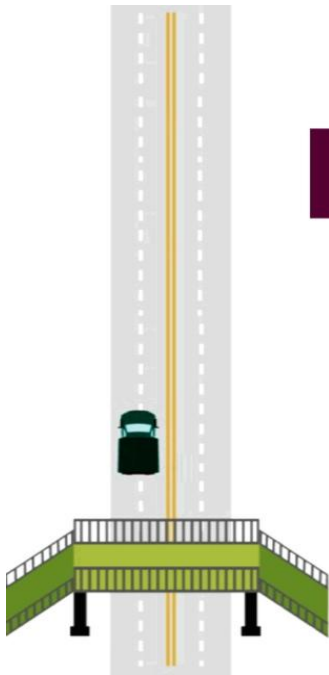
El año pasado 73 personas murieron por imprudencias de peatones



Por eso fue que decidimos solucionar una de las situaciones más irónicas de imprudencia peatonal

LOS PUENTES PEATONALES



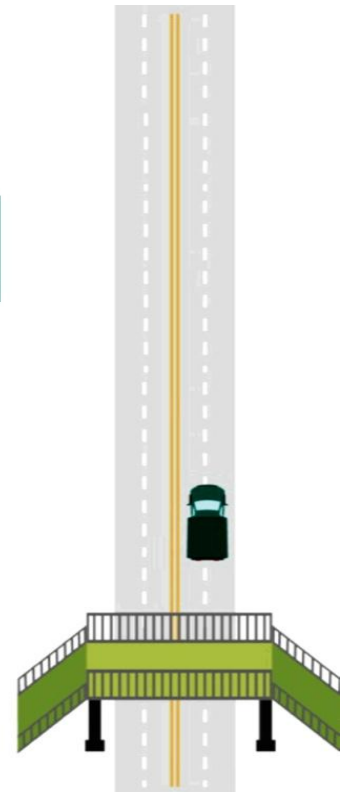


PROBLEMA

A pesar de la existencia de los puentes, la gente a perdido la conciencia y la responsabilidad que también se tiene como peatón, al punto que muchas personas prefieren cruzar por la calle, antes de pasar por un puente peatonal.

CAUSA

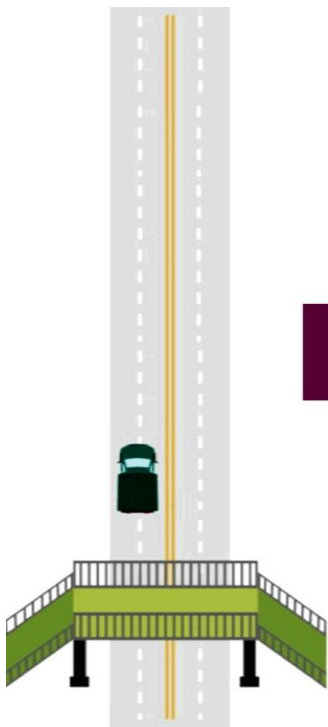
Lo peor es que la gente nos los utiliza simplemente por pereza y porque sienten que pierden su tiempo al cruzar por un puente.





SÖMOS DE LOS MISMOS

Somos un pueblo que se enorgullece de quién es, y en kölbi somos de los que nos preocupamos por los nuestros, por eso queremos que nos cuidemos entre nosotros en cada esquina de nuestro país, especialmente en carretera.



NOS PREGUNTAMOS

¿Qué tal si buscamos una forma en que la marca se puede involucrar para cambiar esta actitud y salvar vidas mediante una acción muy sencilla?

IDEA

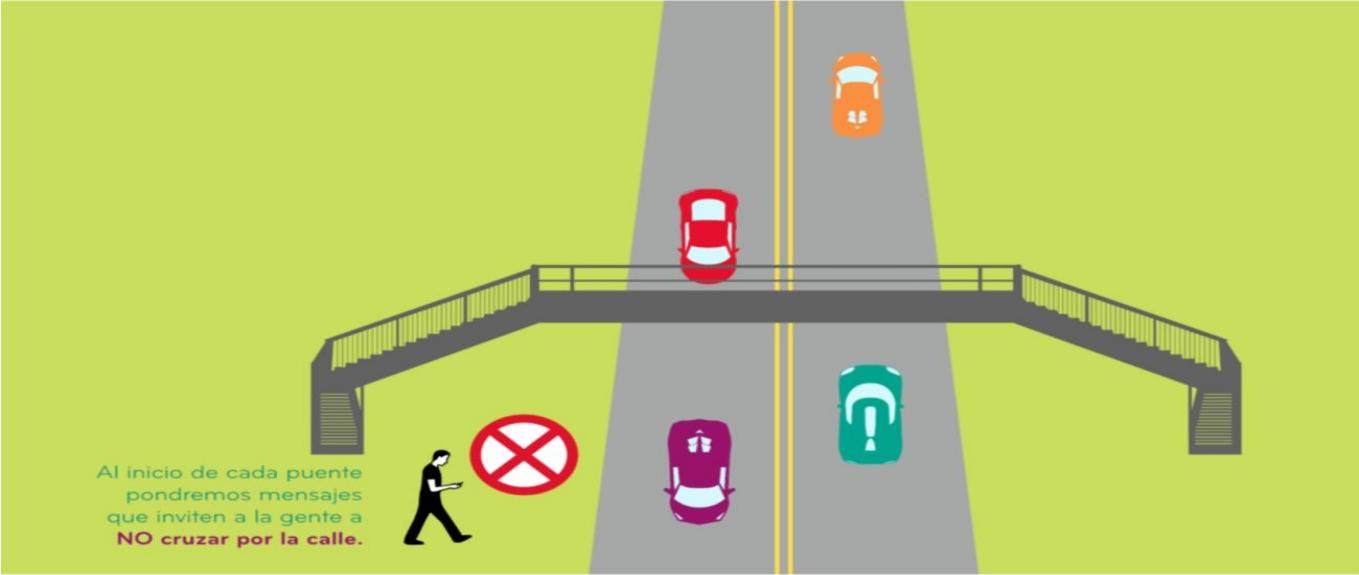
Si normalmente no cruzás por el puente peatonal porque sentís que perdés tiempo, ésta vez kôlbi te lo repone para salvar tu vida.

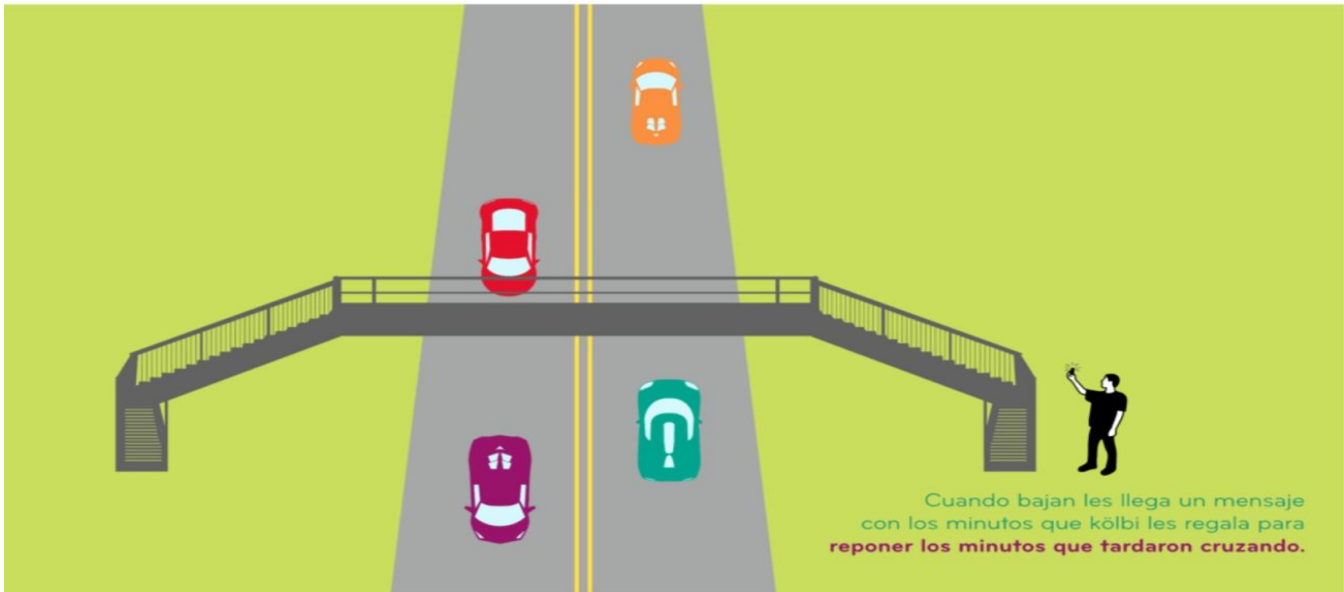


ES DECIR

si en promedio a una persona le toma aproximadamente 3 minutos subir por la rampa, pasar por la plataforma y después bajar, ese tiempo se va a traducir en minutos de telefonía

PROMEDIO 3:00





RESPUESTA DESEADA

Queremos hacer reflexionar y crear un hábito en la gente, que aunque les tome unos minutos más, es una costumbre que puede significar su vida.

CÓDIGOS ACTIVADOS = VIDAS
RUIDO EN MEDIOS



<3
MINUTOS
DE VIDA



RELACIONES PÚBLICAS



PUNTO DE

PARTIDA

- En el país, 1 peatón muere cada 6 días debido a accidentes causados por su propia imprudencia.
- Aproximadamente, 1.045.254 estudiantes regresarán a clases este 9 de febrero.
- Debido a estos datos, es importante realizar la campaña para sensibilizar a la población sobre la problemática y motivarlos para que usen los puentes peatonales .

El Director Chavarría Gutiérrez recomienda incluir tres puentes, en este plan piloto, que a su parecer son fundamentales y que están cerca de centros educativos: él que está situado frente a la Soda Tapia, sobre circunvalación cerca del Walmart de Guadalupe y él que está saliendo de la Rotonda de la Bandera.

La Directora Vargas Víquez expresa, que el puente que está cerca de la Rotonda de la Bandera tiene problemas de accesibilidad que hay que analizar. Un detalle importante que puede ser introducido en esta campaña es que el puente no es del Cosevi, cada uno de los ciudadanos lo paga con sus impuestos, entonces si yo pague el puente, porque no lo voy a utilizar?, la situación es apropiarse de la infraestructura pública, esto quizá haga que la gente se encariñe con la infraestructura y lo utilice.

El Director Ejecutivo explica que esta campaña no es solo del Cosevi, conlleva un compromiso social de las empresas participantes, para dar un aporte a la sociedad en el tema de la utilización de los puentes peatonales. Esta campaña no tiene ningún costo para el Cosevi, el Cosevi brinda un apoyo de divulgación, de acompañamiento, da los insumos de cuáles serían los puentes, etc., a las empresas privadas que están patrocinando esta campaña.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar la Campaña de Seguridad Vial conjunta KOLBI-COSEVI-Globalvía denominada "Minutos por Vida".

ARTÍCULO SEXTO

Asuntos de la Presidencia

No se incluyeron documentos en el Apartado de Asuntos de la Presidencia de Junta Directiva en la presente sesión.

ARTÍCULO SÉTIMO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

8.1 Artículo 143 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078

El Director Llorca Castro comenta que tiene conocimiento del problema de aplicar lo dispuesto en el artículo 143 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, cuando la cantidad de alcohol supera el rango. Sugiere que se autorice al Director Ejecutivo para que haga la consulta a la Procuraduría General de la República,

en el sentido de interpretar qué más allá del límite establecido, sí se supera el mínimo lo lógico es que más allá del rango se aplique y no se quede sin aplicar ese artículo.

El Director Ejecutivo explica que el problema que genera el control de alcohol de acuerdo con la legislación estriba en que los legisladores quisieron separar el castigo por la conducción bajo los efectos del alcohol en dos partes: una que tiene una consecuencia administrativa que es la multa categoría A y por otra parte por encima del nivel lo dirige a una sanción penal. No es que la Ley de Tránsito deja desprotegido el rango superior, sino que eso se cataloga como un delito.

Acota el Director Ejecutivo, que de acuerdo con el razonamiento de don Fernando, a razón de no tener la necesidad de modificar la ley consultar sí es facultativo de la Policía de Tránsito el aplicar también la multa administrativa, ya que del artículo se desprende que se debería de conducir un vehículo con un máximo de alcohol en la sangre, o sea por encima de ese límite se está cometiendo la falta, pero la ley divide la sanción en dos, será posible decir que por estar por encima de valor bajo se podría sancionar también administrativamente?

La Asesora Legal de la Junta Directiva indica, que la norma es muy clara, una cosa es la sanción administrativa y otra cuando ya se constituye en delito, en este caso, el conductor quedaría preso, entonces no se puede sancionar las dos figuras.

Se toma nota de las manifestaciones de los Señores Directores y la Asesora Legal.

8.2 Medición del Impacto de las Campañas Divulgativas

La Directora Vargas Viquez comenta, el tema de las campañas en el sentido de que educación y control van juntos, las campañas no son más que educación, no se puede pensar que las campañas son para promover o para vender un producto, por lo que la medición de esas campañas tienen que ser educativamente, es decir, los efectos y la manera de medir los impactos tiene que ser con instrumentos de la educación, no con los instrumentos de una promoción de un producto, porque es diferentes. Lo que se busca en una campaña es formar a la gente, cambiar su conducta, o sea va más allá de comprar un producto.

El Director Ejecutivo indica, que no es solamente medir la recordación, si no vio o no, el efecto que generó en la conciencia y en el cambio de conducta.

Agrega la Directora Vargas Viquez que, es más efectivo cualquier acción que se haga con niños o con personas en proceso de formación, pero esto no quiere decir que se deje de lado al adulto, en este caso, sería campañas dirigidas a los adultos. Es evidente el cambio de conducta en los niños, cuando cruzan una calle, son conductas que ellos incorporan a su vida.

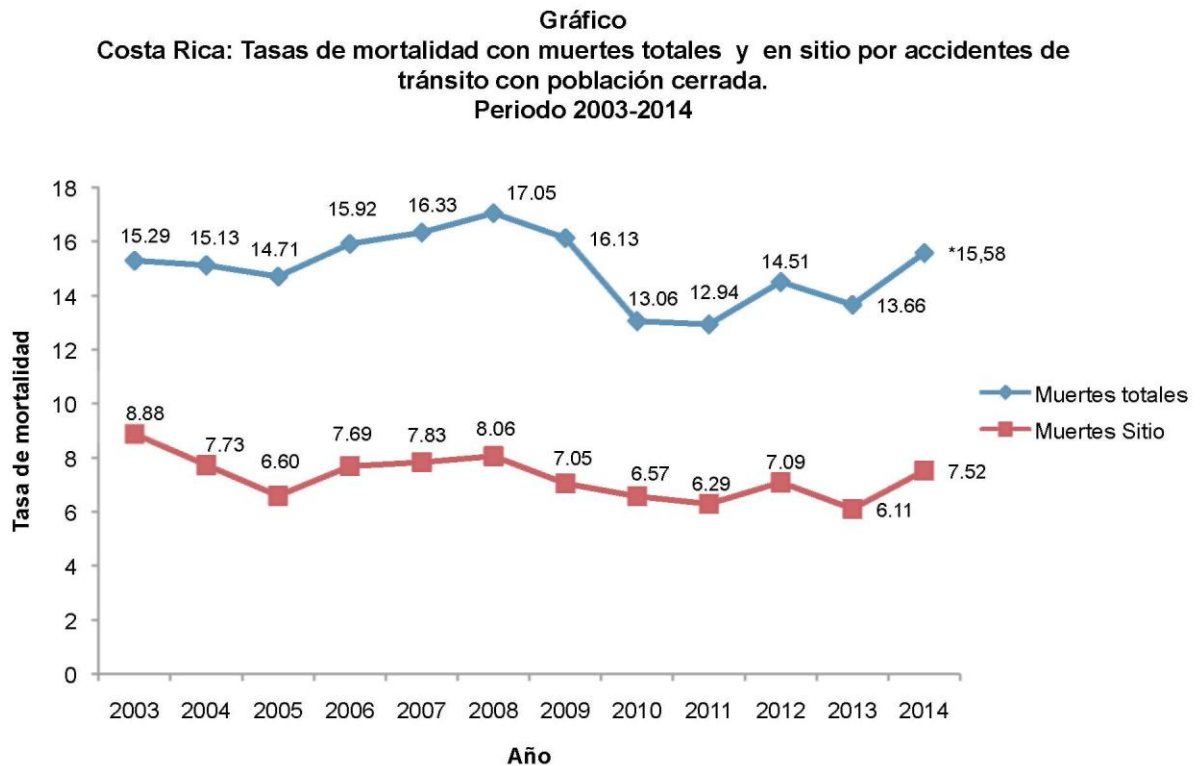
Se toma nota de las manifestaciones de la Directora Vargas Viquez.

ARTÍCULO OCTAVO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

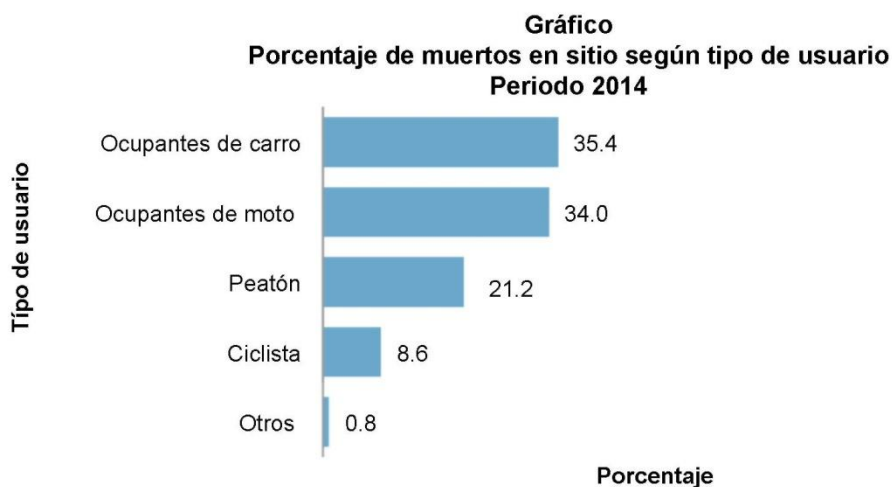
8.1 Avance Informe de las Estadísticas de Accidentes de Tránsito y Muertes en Carretera

El Director Ejecutivo presenta un Informe de las Estadísticas de Accidentes de Tránsito y Muertes en Carretera, en la primera gráfica se tiene un historial de alrededor de 11 años.



Fuente: COSEVI. Área de Investigación y estadística. Muertes en sitio suministrados por Dirección General de la Policía de Tránsito. Número de muertes totales dado por INEC y a partir de 2006 por Poder Judicial Población tomada del INEC-CCP. Nota: *Estimación de muertes totales y tasa realizadas con muertes en sitio con el factor historico (2,0725).

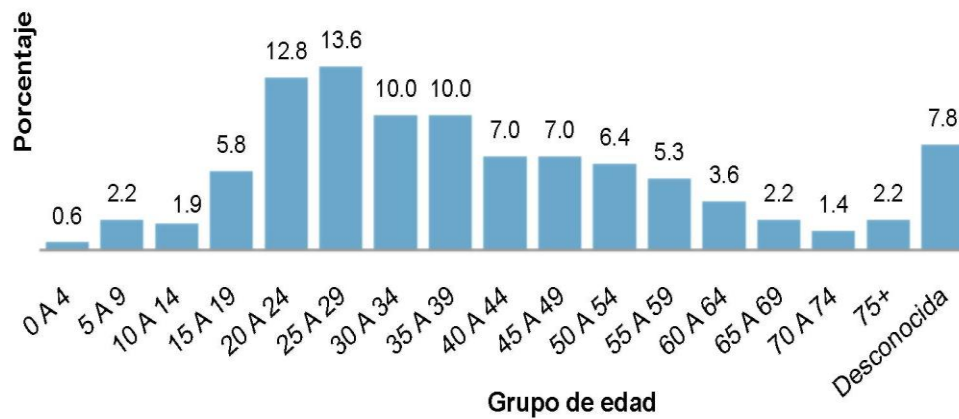
En la gráfica Tasas de mortalidad con muertes totales y en sitio por accidentes de tránsito con población cerrada - Periodo 2003-2014, se puede apreciar algunos comportamientos de reducción o incrementos en años específicos, pero en realidad el país tiene más de una década de sostener el problema. En el caso de muertes totales ha llegado a rondar hasta un 17.5% y puntos bajos de alrededor de 13 o 14, siendo el más bajo de un 12.94% en el 2011. Entre el 2008 y 2010 hubo una pequeña reducción, en estos años fue cuando se aprobó la Ley de Tránsito con multas muy elevadas y se hizo un acompañamiento de campañas de divulgación, una vez pasado el efecto de la ley empieza a aumentar el índice hasta el 2012. Después del 2015 se ve una reducción, y es de nuevo por la aprobación de la modificación a la Ley de Tránsito y hay una expectativa de la gente de que esto va a generar más multas. Lo que ocurre del 2013 al adelante, es que la gente vio que la ley es un vacilón, que el tema de conducir con alcohol no tiene mayor problema y por lo tanto la tasa vuelve a subir. Hay una proyección de que esta tasa suba a un 15.58%.



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

En esta gráfica se muestra el porcentaje por tipo de usuario, sigue siendo el primer lugar de muertos los ocupantes de carro, luego conductores de moto y en tercer lugar el peatón, de ahí la importancia de una campaña como la que se conoció en esta sesión.

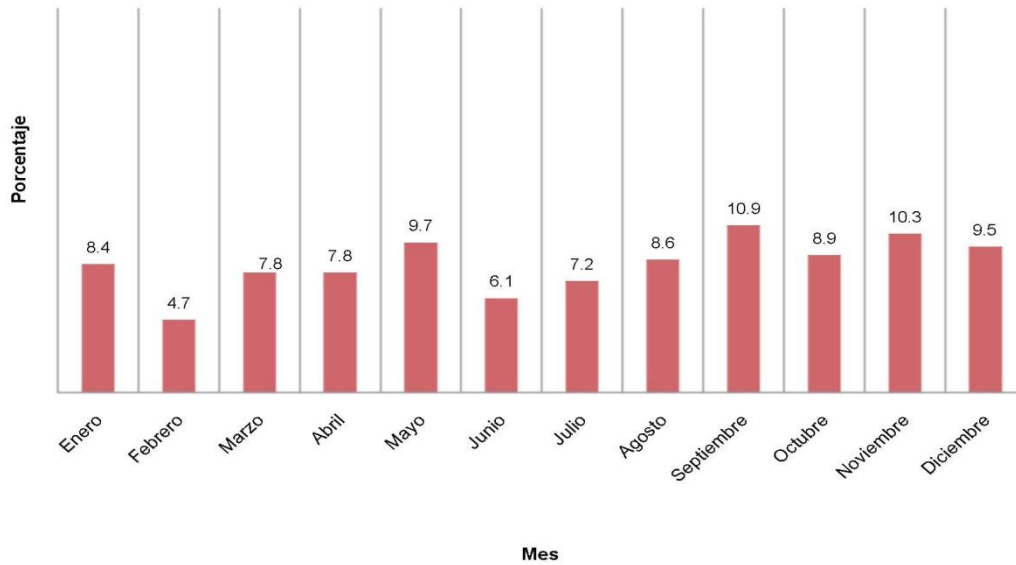
Porcentaje de muertos en sitio según grupo de edad
Periodo 2014



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

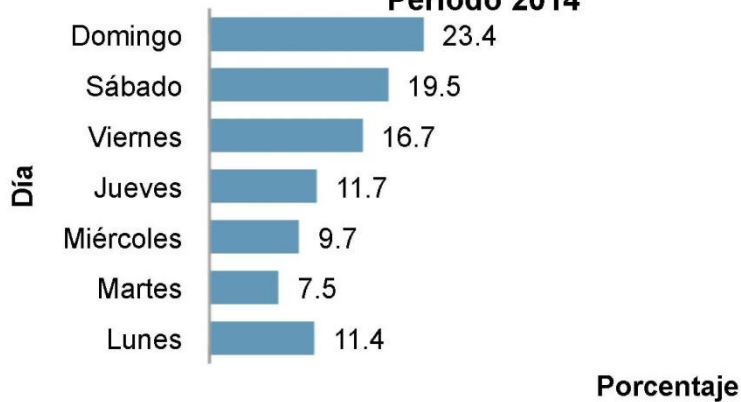
Seguidamente se ve una estadística por grupo de edades, donde se evidencia que los adultos jóvenes son los que toman más riesgo, los que toman, que creen que no les va a pasar nada.

Porcentaje de muertos en sitio según mes
Periodo 2014



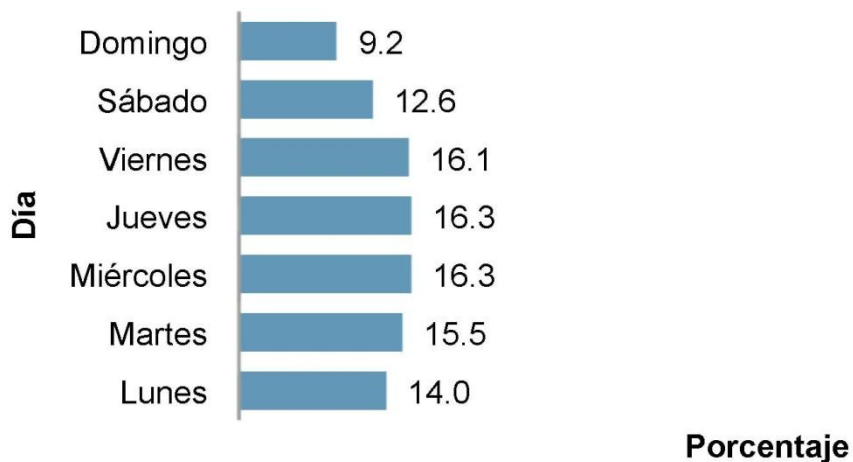
Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

Gráfico
Porcentaje de muertes en sitio según día de la semana.
Periodo 2014



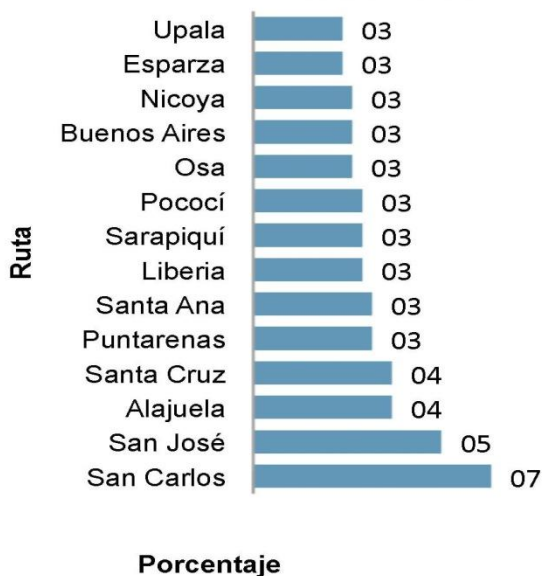
Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

Boletas Confeccionadas 2014



En términos de días del mes, hay una distribución más o menos pareja, algunos meses son más bajos como febrero, esto debido a la entrada a clases, donde se hacen operativos, tanto de la policía de tránsito como en los medios de comunicación. En los últimos meses del año se ve una pequeña disminución.

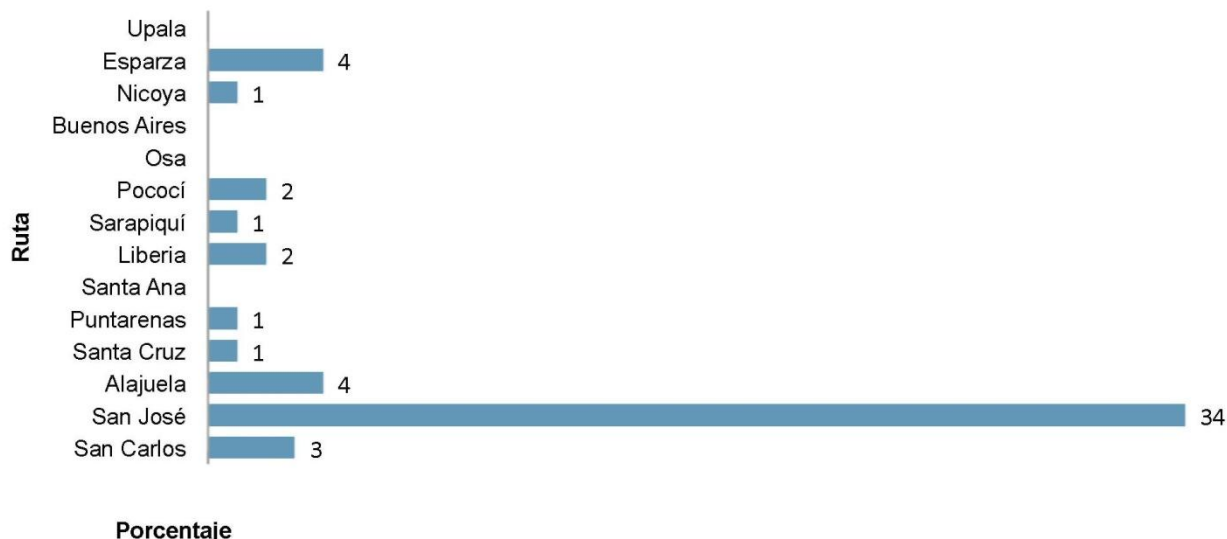
Gráfico
Porcentaje de muertes en sitio según cantones de mayor incidencia.
Periodo 2014



En el porcentaje de muertes según cantones de mayor incidencia, se aprecia que el porcentaje ronda entre el 3 y el 7% de la mortalidad en cada uno de ellos. En términos de la acción policial medida por boleta realizada, hay una concentración enorme de más de un 34% de las boletas realizadas en el cantón de San José, esto nos dice que la presencia de la policía está bien, pero que está muy centralizada y los cantones que están arriba son los que menos policías hay. Se presenta un problema, porque se tendría que distribuir los pocos recursos que se tiene en una zona geográfica mayor.

El Señor Presidente indica, que en este caso hay que identificar cuáles son las boletas directamente asociadas con muertes en carretera, alcohol, exceso de velocidad, dispositivos de seguridad para motos, utilización del casco, para ver la distribución correspondiente. Esto está sesgado por los otros operativos que realizan los policías que no tienen que ver con muertes, como: restricción vehicular, revisión técnica, conducir sin licencia, entre otros.

Boletas Confeccionadas por Delegación 2014



El Director Ejecutivo agrega, que en los últimas gráficas hizo una muestra en orden descendente las boletas que se hicieron el año pasado por artículo, se hicieron alrededor de 240.000 boletas, los rubros más representativos son operativos que tienen que ver con cosas que no tienen nada que ver con seguridad vial, es decir, hay una gran presencia pero con temas de si se tiene o no la revisión técnica, si porta la placa o no, restricción vehicular, ninguna de ellas tiene que ver con factores de seguridad vial. Excepto una que dice: conductor circula con vehículo a una velocidad superior a 20Kph sobre el límite máximo establecido, pero luego cuando

se ven temas de la multa del 143 A, conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas se hicieron solamente 34 boletas, aquí no aparece las que se le realizaron a conductores normales.

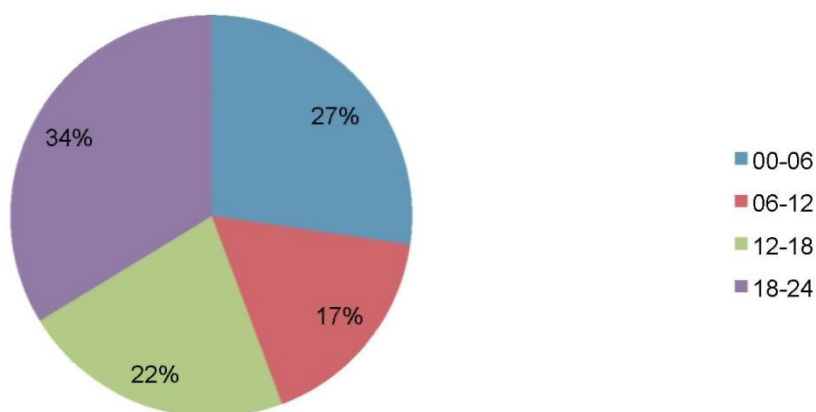
El Señor Presidente expresa, que en el estudio aparecen más boletas a las conductas más fáciles de controlar. Por eso es que hay que separar cuáles son los artículos vinculados en las muertes y hacer una comparación.

El Director Ejecutivo indica, que esto muestra que hay un reto por mejorar los operativos y hacer operativos de control de factores de alto riesgo.

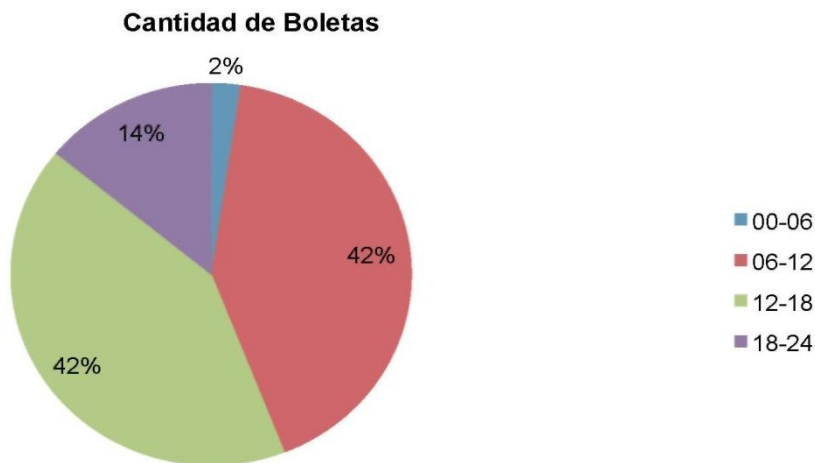
La Directora Vargas Víquez dice, que al ver estos indicadores se presentan problemas, ya que por ejemplo en San Carlos no hay un motociclista que se respete así mismo que tenga casco, hay que andar obligatoriamente sin casco y que quién dijo que solo caben dos personas, pueden haber hasta cinco.

El Director Ejecutivo dice que en la gráfica de distribución de muertos en sitio por días de la semana y boletas confeccionadas por días de la semana, aquí en términos de muertos se concentran en el fin de semana, con un mayor porcentaje el domingo, empieza a crecer el viernes para culminar con el domingo.

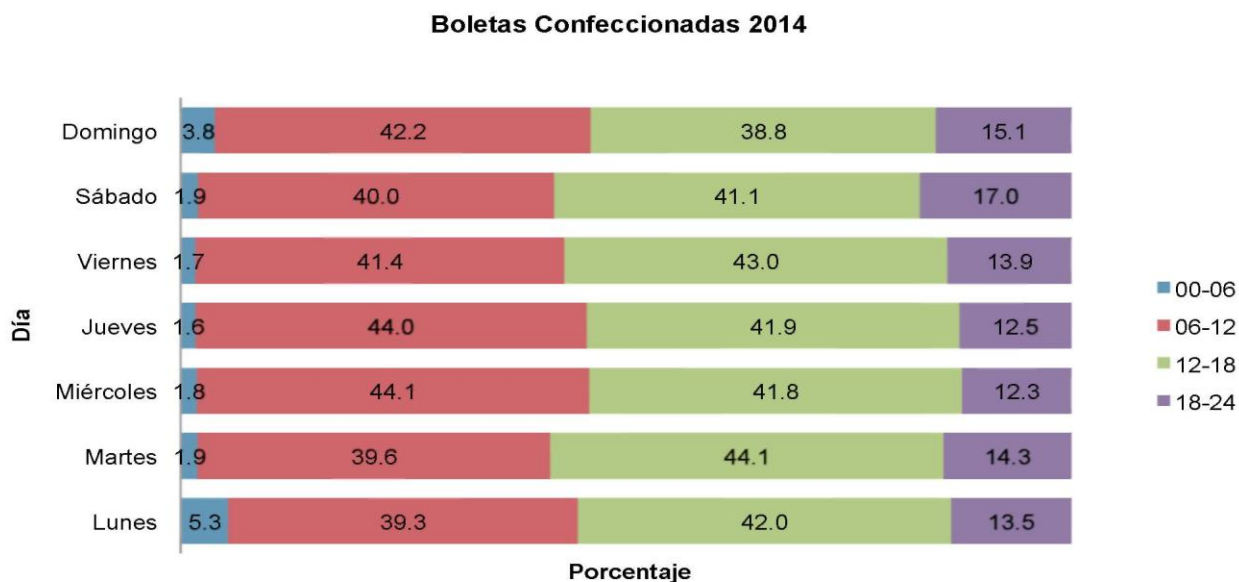
Porcentaje de muertes en sitio según franja horaria. Periodo 2014



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



De acuerdo con la distribución por franja horaria, se da un mayor porcentaje en horas de la madrugada, después de la 6 de la tarde y hasta las 6 de la mañana, donde muere más del 60% de la gente. En términos de cantidad de boletas – presencia policial más bien es en horario de oficina de las 12 mediodía hasta las 6 de la tarde, más del 84%.



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

En los gráficos del porcentaje de muertes en sitio por día según franja horaria y boletas confeccionadas, se da el mismo comportamiento, donde se aprecia que a partir del viernes la mayor cantidad de muertos se da en la noche, y continua hasta el sábado en la madrugada, luego los muertos de la noche del sábado y en la madrugada del domingo, disminuyendo en la noche del domingo. Esto quiere decir que los muertos se dan porque la gente anda enfiestada, gente conduciendo con altos índices de alcohol, con exceso de velocidad. En la gráfica de boletas confecciones la mayoría están concentradas en horario de oficina. Con respecto a los artículos se muestra una poca incidencia de boletas realizadas en factores de alto riesgo. Estos datos son preliminares, la Dirección de Proyectos está realizando un informe más detallado, los cuáles se van a analizar conjuntamente con la Policía de Tránsito en reunión el próximo viernes, para buscar cómo mejorar y hacer una propuesta al MOPT, que permita un mayor impacto de operativos de la policía de tránsito donde se genera el problema.

Se toma nota de la información brindada por el Director Ejecutivo y se queda a la espera del informe definitivo que está preparando la Dirección de Proyectos.

8.2 Convenio de Cooperación con Lacomet

El Director Ejecutivo informa que se reunió con personeros de Lacomet, con quienes se había firmado un convenio de cooperación con el propósito de contar con un control metrológico de los equipos de la policía de tránsito. El cual se formalizó en el 2013 para el control de los alcohosensores; sin embargo se requiere ampliar el mismo con el fin de hacer un control metrológico de otros equipos que utiliza la Policía de Tránsito, como: medidores de velocidad, contaminantes, etc. Lacomet está en la mayor disposición de ampliar el convenio, no han cobrado nada por dar este servicio, el Cosevi, de acuerdo con el convenio, aporta los insumos necesarios para hacer ese control. En este caso Lacomet está solicitando incluir en el convenio la donación de un motor diesel de algún vehículo que está en los depósitos, a efecto de hacer las pruebas de emisión de gases.

A la vez se está pensando hacer un convenio marco que incluya al MOPT y otros consejos para hacer el control de otros indicadores que tienen que ver con transporte público, entre otros.

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

8.3 Convenio con el Ministerio de Educación Pública

El Director Ejecutivo informa, que se está a la espera de la ratificación del Convenio con el MEP. Se había planteado una propuesta de intervención con la Policía de Tránsito, el Cosevi, con funcionarios del MEP y el Señor Presidente, pero no fue posible concretar este acto. Sin embargo se había previsto hacer una actividad el miércoles, donde una de

las actividades protocolarias es la ratificación del convenio. La Señora Ministra de Educación ratificó su presencia, el Señor Ministro también confirmó su presencia.

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

Se levanta la sesión al ser las 20:30 horas.