

**MARCO ESTRATÉGICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN
DEL PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN
PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011- 2020.
“CONSTRUYENDO UNA CULTURA
DE PAZ EN LAS CARRETERAS”**



TABLA DE CONTENIDO

1. ANTECEDENTES.	5
2. GENERALIDADES DE LA SEGURIDAD VIAL EN COSTA RICA.	6
3. MAGNITUD DEL PROBLEMA.	13
4. - SITUACIÓN PAÍS EN INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA.	25
5. - UNA DÉCADA DE ACCIÓN PARA EL PAÍS.	29
6. - EL MARCO CONCEPTUAL DE LA ESTRATEGIA.	29
7.- VISIÓN - MISIÓN.	29
8. -OBJETIVO Y LINEAMIENTOS GENERALES.	29
9.- PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL.	36
9.1- Pilar 1- Gestión de la Seguridad Vial.	36
9.2- Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.	40
9.3- Pilar 3- Vehículos Más Seguros.	41
9.4- Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	41
9.5- Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.	41

RESUMEN EJECUTIVO DE MARCO ESTRATÉGICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011 - 2020.

A pesar de la compleja realidad con que se comportan los accidentes de tránsito, los mismos pueden ser prevenidos tomando como base cinco pilares fundamentales a saber: - Gestión de la seguridad vial, - Vías de tránsito y movilidad más segura, - Vehículos más seguros, - Usuarios de vías de tránsito más seguros, y – Respuesta tras los accidentes.

De ahí que la propuesta de los lineamientos de acción en materia de seguridad vial, tiene como propósito fundamental brindar las herramientas necesarias para el desarrollo de un Plan Nacional de Seguridad Vial en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

La resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas se proclama al periodo 2011- 2020 ; como Decenio de Acción para la Seguridad Vial estableciendo como objetivo el estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Para ello, se destacan acciones como el fortalecimiento de la presencia policial en la carretera, el despliegue de campañas de prevención de manera sostenida, la implementación de acciones de educación vial en todos los niveles de la formación del educando; modernizando del sistema de acreditación de conductores; estableciendo normas técnicas para la circulación de los vehículos; ejecutando criterios de seguridad vial en infraestructura y acudiendo a la actualización de la Legislación de Tránsito según los comportamientos de la sociedad.

Precisamente factores de riesgo como el exceso de velocidad, el peligro del uso del teléfono celular al volante, la imprudencia del peatón, ebriedad del conductor, mal estado o mantenimiento indebido del vehículo, el no uso de cinturón de seguridad por todos los ocupantes del vehículo, piques, entre otros, son hechos o acciones evitables.



1. ANTECEDENTES

2. GENERALIDADES DE LA SEGURIDAD VIAL EN COSTA RICA.

1. ANTECEDENTES.

Como antecedentes para la elaboración del Plan Nacional considerando el contexto mundial, regional y nacional sobre los hitos que han dado pie a la proclamación del decenio y resoluciones mundiales que exhortan a las naciones a llevar a cabo las actividades destinadas a mejorar la situación de la seguridad vial están:

- Derivado del informe del 2004 de la OMS con el Banco Mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito, se elaboró y publicó en el año 2010 el Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas, destacándose en el mismo una saturación en el sistema de salud por los traumatismos fatales y no fatales específicamente en las Américas y se evidenció un rezago en la inversión en seguridad vial, así como en políticas nacionales, confiabilidad de la información y en la existencia de legislación atinente con la realidad del sistema de tránsito.
- Estrategia de la OMS del 2001 para la Prevención de Lesiones de Tránsito y su resolución de la asamblea de la OMS WHA 57.10, la resolución recurrente en el 2008 A58/289 de la Asamblea General de la ONU y su posterior convocatoria a la Década de Seguridad Vial en la Resolución A/64/255, solicitándose en todas ellas; la cooperación internacional en seguridad vial.
- En la Constitución de la OMS en la que los Estados Miembros acordaron un principio internacional fundamental en virtud del cual "... el goce del grado máximo de salud que pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano sin distinción de raza, religión, ideología o condición económica o social...".
- En las Áreas de Acción de la Agenda de Salud para las Américas 2008 – 2017, en donde las políticas de seguridad vial están alineadas o vinculadas a las mismas, promoviendo esfuerzos para contar con un sistema de transporte público seguro y saludable, para proteger a la población más

pobre, marginada y vulnerable, así como la reducción de muertes y discapacidades resultantes de los traumatismos por tránsito.

2. GENERALIDADES DE LA SEGURIDAD VIAL EN COSTA RICA.

Costa Rica mediante la promulgación de la Ley de Administración Vial N° 6324, en mayo de 1979, crea el Consejo de Seguridad Vial, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que entre otras cosas regule todos los aspectos de la seguridad vial del país.

Desde su creación y hasta el año 1994 esta Institución financió proyectos que fueron ejecutados por Unidades Ejecutoras del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, atinentes a resolver problemas de seguridad vial, pero sin una debida planificación resultando acciones aisladas, que no permitieron medir su efectividad por no haberse identificado el impacto que se deseaba alcanzar.

En el segundo lustro de la década de los años 90 del siglo pasado, entre otros esfuerzos y con la ayuda internacional, se fortaleció el Consejo de Seguridad Vial en el aspecto técnico, al presentar propuestas concretas, integradas y sistemáticas para tratar el tema de los accidentes de tránsito, los cuales se habían venido considerando tal como ahora, una forma de violencia social, que afecta la salud pública, nuestra economía y especialmente nuestros patrones de convivencia en el sistema de tránsito.

Estas propuestas fueron presentadas mediante el documento denominado "Plan Nacional de Promoción de la de Seguridad Vial 2001 – 2005 y su relanzamiento para el año 2006. Dicho documento fue reconocido por el Gobierno de Costa Rica como una política pública, aprobado mediante Decreto Ejecutivo N° 29390-MOPT-S del 23 de marzo del 2001.

Su objetivo principal se basaba en formular, desarrollar e implementar acciones tendientes a producir un cambio profundo en la actitud y comportamiento de la población usuaria de la red vial en sus diferentes roles, con la finalidad de contribuir en la disminución del número de víctimas de accidentes de tránsito en Costa Rica y en los costos económicos y sociales que los mismos

representan para cada uno de los actores sociales involucrados en la problemática.

Para desarrollar el anterior objetivo se propuso un proceso de gestión compartida entre el Consejo de Seguridad Vial, la sociedad civil, entes gubernamentales y la empresa privada, los cuales debían implementar medidas proactivas dentro del sistema de tránsito; evaluar sus efectos en beneficio de la población usuaria de la red vial, estableciendo indicadores de impacto, medibles mediante la reducción de la tasa de mortalidad por 100.000 habitantes.

El Consejo de Seguridad Vial en el año 2006 se dio a la tarea de realizar una exhaustiva evaluación de su Plan Nacional 2001-2005 y su relanzamiento. Al respecto convirtió las brechas en futuros desafíos que dieron origen al Plan Estratégico de Seguridad Vial llamado: **Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2011 “Construyendo una cultura de paz en las carreteras”**

Para fortalecer dicho proceso se hizo una consulta a las diferentes instituciones que contribuyen a velar por la seguridad vial del país. Por otra parte el proceso se vio fortalecido con Plan el Nacional de Desarrollo denominado “ Jorge Manuel Dengo Obregón “ año 2006 - 2010, que específicamente establece como una tarea prioritaria “Recuperar la Infraestructura del país para el crecimiento “¹, misma que se ve fortalecida por otras tareas o áreas de acción que están interrelacionadas entre sí y que tienen sustento en el marco de políticas públicas establecidas, las cuales tienen como fin último construir un futuro convocando a todos los habitantes a poner su mayor esfuerzo para hacer de Costa Rica el primer país desarrollado de América Latina.²

En el marco de las metas sectoriales, se puede observar en su quinto aparte la meta sectorial 7.1 **“Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes viales en relación con el año 2005: Hasta un nivel del 12.10% en el 2010.**

¹ Plan Nacional de Desarrollo: “ Jorge Manuel Dengo Obregón; 2006 – 2010 “. Gobierno de Costa Rica.

² Hacia la Costa Rica Desarrollada del Bicentenario, Programa de Gobierno 2006-2010, P.17

En concordancia con el Contrato con la ciudadanía el Consejo de Seguridad Vial procede a estructurar su Plan Estratégico Nacional 2007-2011 dentro de dicho marco. Dejando establecida su redacción de manera que los compromisos adquiridos puedan ser cuantificados e identificados los responsable, con el único fin de brindar un adecuado informe de evaluación de las acciones planteadas durante este lustro de tiempo.

Asimismo, el objetivo general del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 delimita su accionar dejando una proyección, que constituye todo un desafío nacional para alcanzar en cinco años y que se expone a continuación:

OBJETIVO GENERAL

“ Articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en un 19%, en un período de cinco años ”.

Para cumplir este objetivo se crea la estructura del Plan, la cual consta de 12 políticas nacionales de seguridad vial, dirigida a 8 áreas de enfoque denominadas:

- ❖ Promoción Intersectorial,
- ❖ Legislación,
- ❖ Educación,
- ❖ Parque Automotor,
- ❖ Acreditación de Conductores,
- ❖ Control y Vigilancia de Tránsito,
- ❖ Infraestructura,
- ❖ Estrategias Integrales de Comunicación.

Cada una de estas áreas cuenta con sus acciones específicas, las cuales son canalizadas en los Planes Operativos Institucionales de cada una de las instancias involucradas. En el caso del Consejo de Seguridad Vial las acciones son desarrolladas por las Unidades Ejecutoras del MOPT: Dirección

de Ingeniería de Tránsito, Dirección General de Policía de Tránsito, Dirección General de Educación Vial y la Dirección de Proyectos del COSEVI.

En el Diario Oficial La Gaceta N° 137 del 16 de julio de 2008 mediante Decreto N° 34621-MOPT, se tiene como “emitido, ratificado y publicado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 denominado “Construyendo una Cultura de Paz en las Carreteras”, el cual se encuentra disponible en la dirección electrónica del Consejo de Seguridad Vial (<http://csv.go.cr>) y que contiene las acciones estratégicas que con la ayuda de los principales actores, mediante consulta previa fueron plasmadas y ahora en la etapa de ejecución fueron incluidos en los Planes-Operativos Institucionales, en consecuencia con lo dictado por el Decreto Ejecutivo N° 34582-MP-PLAN publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 126 del 1° de julio del 2008, que dicta los conceptos fundamentales de la organización y operación de los sectores, así como establece los mecanismos que brindan soporte y seguimiento a las políticas y acciones sectoriales, que se definan específicamente en la figura de los “Consejos Sectoriales con actividades intersectoriales” que nos ordena nuestro accionar.

El Consejo de Seguridad Vial tiene a su cargo la evaluación sistemática del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, el cual brinda sus resultados a los Entes responsables de garantizar el buen éxito de las acciones estratégicas, que se proponen en el Plan Nacional de Desarrollo. Estas acciones se miden mediante un indicador denominado “tasa de mortalidad”, la cual se estableció mediante la vigencia del Plan Estratégico de cinco años, con una meta proyectada al año 2011 en la reducción de la tasa de mortalidad en un 19% con respecto al año 2005 (sostenimiento en largo plazo).

Por otra parte, con el ingreso de la nueva Administración de Gobierno 2011 – 2014, se establecen una serie de acciones estratégicas entre ellas las dirigidas al Sector de Infraestructura y Transportes y como parte de ellas, al Consejo de Seguridad Vial; **responsable de promover y liderar las acciones que en materia de seguridad vial se definan en el corto, mediano y largo plazo.**

El Sector de Infraestructura y Transportes debe tener dentro de la economía nacional un papel de gran de importancia, debido a que constituye uno de los medios para promover actividades económicas generadoras de divisas, tales como las actividades turísticas y de exportaciones. Además, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, por medio de la construcción y conservación de obras de infraestructura en el campo vial, aéreo, portuario, fluvial, ferroviario, transporte público y de seguridad vial, que a su vez, proporciona servicios más eficientes, seguros y a un menor costo para los usuarios, en armonía con el medio ambiente.

Dentro de este sector se estableció como Política Sectorial: Que el país cuente con un sistema de transporte de carga y pasajeros seguro, eficiente e integrado en sus distintas modalidades, en armonía con el ambiente, de manera que contribuya a mejorar la competitividad y que se genere un mayor desarrollo económico y social para todos sus habitantes.

Asimismo, se establecieron como Metas Sectoriales con Desagregación Regional:

- Mantener el porcentaje de inversión del sector transporte con respecto al Producto Interno Bruto nominal en al menos 2% anual, durante el período 2011-2014. (línea base 2009: 1.95%).³
- Que los costos de operación vehicular de las Rutas Nacionales Intervenidas, se reduzcan en un \$171.6 millones, lo que contribuya a mejorar la competitividad del país (Línea base 2009:\$0).⁴
- Reducir en un 5% el consumo (anual per cápita) energético derivado de hidrocarburos, realizadas por el sector transporte (Línea base 2.49 barriles por día en 2009) ⁵.

³ Las inversiones realizadas por el sector se sustentan mayoritariamente en financiamiento externo y recursos privados (concesión y gestor interesado)

⁴ La línea base se refleja en cero, dado que el análisis que se realiza se efectúa para cada sección de control que existe en cada una de las rutas que se van a intervenir, las cuales tienen un kilometraje, tránsito promedio diario, condición (buena, regular y mala) y un costo de operación vehicular determinado. Con estas variables se realiza el análisis del tramo partiendo por ejemplo de una condición regular, la cual se planifica pasar a condición de buena, donde el impacto por ahorro en costos de operación se cuantifica considerando cuanto ahorro si hago la intervención con respecto a si no intervengo la sección para un determinado año.

Adicionalmente, es importante destacar que el tránsito promedio diario mantiene un crecimiento que siempre afecta el cálculo de los costos de operación. Además, la cuantificación de las intervenciones se obtendrá hasta que se concluyan dichas obras e inicie la operación del tramo con su nueva condición.

En este sentido lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 correspondiente al Sector de Infraestructura y Transportes, contempla la ejecución de proyectos estratégicos que permitirán mejorar la situación del país.

Propiamente y en forma concordantes con la política y metas sectoriales, se estableció como Acciones Estratégicas en seguridad vial, “ **Programa de Acciones y Obras en Seguridad Vial en la Red Vial del País** ”, con el objetivo de Mejorar la calidad de vida de los habitantes del país, mediante la dotación de facilidades para los usuarios del sistema de tránsito, para ello se propone como Meta del Período 2011 – 2014 - Intervenir los diez tramos de carreteras en aquellos cantones con mayor concentración de accidentes de tránsito con heridos y muertos.

5 El logro de esta meta es posible solamente si se implementa la operación de las rutas intersectoriales y los corredores de transporte masivo de pasajeros.



3. MAGNITUD DEL PROBLEMA.

3. MAGNITUD DEL PROBLEMA.

Se inicia con una revisión de datos generales relacionados con población, vehículos, infracciones, accidentes de tránsito, entre otros, para dar un panorama del país en los últimos años.

Los análisis se basan en función de la frecuencia y tasas de comparación de los accidentes y muertes, además se poseen dos grandes referentes como son las muertes totales y muertes en el sitio, respectivas a accidentes de tránsito, ahondando en características demográficas y otras.

Algunos de los datos utilizados fueron pronosticados a partir del comportamiento de su equivalente en años anteriores, debido a la no disponibilidad de estas cifras para el año 2011, lo cual permite formular una idea del comportamiento de estas variables, no obstante, no se debe olvidar que estos valores no son los finales sino pronósticos.

3.1 DATOS GENERALES DE COSTA RICA.

Se intenta presentar un escenario multifactorial de los componentes del sistema de tránsito, personas, vehículos y vía, en su interacción y no cada uno por separado.

El cuantificar los elementos que configuran los siniestros del tránsito, es fundamental para la puntualización de las estrategias de intervención que incidan sobre el indicador (tasa de mortalidad) de evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial, cuyo alcance debe ampliarse a la consideración de mejoras en la reducción de la accidentalidad y lesionados.

Los datos generales del cuadro 1, muestran los indicadores nacionales de mayor relevancia en el tránsito por vías terrestres para el período 2009 a 2011, los cuales identifican el escenario de exposición al riesgo en el que se ven

inmersos los habitantes de Costa Rica; una red vial compartida entre vehículos y habitantes, con pocas facilidades para éstos últimos, lo cual potencia un riesgo manifiesto en la mortalidad y las lesiones, producto de la necesidad del espacio.

Cuadro 1
Generalidades Costa Rica
2009 - 2011

	2009	2010	2011	Diferencia porcentual 2009-2011
POBLACION	4,621,585	4,691,584	4,760,171	3.0
RED VIAL	39,043	39,043	-	
%RED NACIONAL	20%	20%	-	
FLOTA CIRCUL	923,591	998,119	-	
ACCIDENTES	68,367	62,341	-	
MUERTES TOTAL	721	594	607*	-15.8
MUERTES IN SITU	315	298	289	-8.3
LESIONADOS	7,509	6,959	-	
TASA MORTALIDAD TOTAL X100MIL HABIT	15.6	12.7	12.7	-18.3
TASA MORTALIDAD EN SITIO X100MIL HABIT	6.8	6.5	6.1	-10.9

*Pronóstico obtenido a partir de la cantidad de muertos en el sitio, utilizando factor de expansión histórico (2.1).

Fuente: Elaboración propia con base en registros de DGPT, Poder Judicial, INEC, MOPT, Registro nacional de la propiedad, INS.

-La población tomada para el cálculo, es la Población abierta (incluye migración). En el periodo 2009 al 2011 dicha población creció un 3% según proyecciones efectuadas por el instituto nacional de estadística y censo.

- La flota vehicular circulante (con marchamo) mantiene un crecimiento de un 8% para el periodo 2009-2010, se estipula también haya aumentado al año 2011 pero se desconoce la cantidad. Lo anterior, presupone una exposición al riesgo de siniestros de tránsito mayor, manifiesta en los efectos negativos de la alta cantidad de accidentes de tránsito, aún cuando se dio una baja del año 2010 respecto al 2009.

- Por otro lado en las muertes totales y del sitio por tránsito del año 2009 al 2011; se dan reducciones de un 15.8% y 8.3% respectivamente, produciendo reducciones en la tasa de mortalidad total por tránsito en un 18.3% y la del sitio en un 10.9% según el pronóstico efectuado del dato de muertos totales para el 2011.

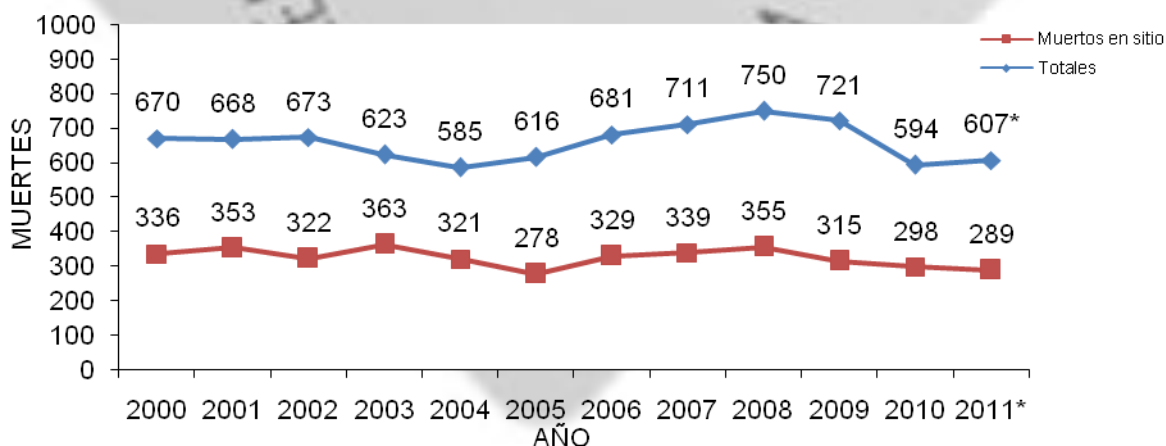
No podemos perder objetividad, al creer que sea efecto de las multas de las reformas a la Ley de Tránsito N°8696 del 17 de diciembre de 2008, ya que deja por fuera componentes como las acciones tendientes a otros componentes de la seguridad vial que aportan factores de riesgo inmersos en la mortalidad.

La comparación de lo que sucedió en el periodo 2009 - 2010, se realiza a través de los siguientes cuadros y gráficos que evalúan las características de los siniestros del tránsito.

La grafica 1 muestra la mortalidad total y del sitio en los años del 2003 y 2004 que registró una disminución sostenida, no obstante, luego de este año, los incrementos se han mantenido hasta el año 2009 en donde se visualizó nuevamente una reducción sostenida en los últimos años.

Gráfico 1

COSTA RICA: Muertes totales y en el sitio por accidentes de tránsito.
Periodo: 2000-2011

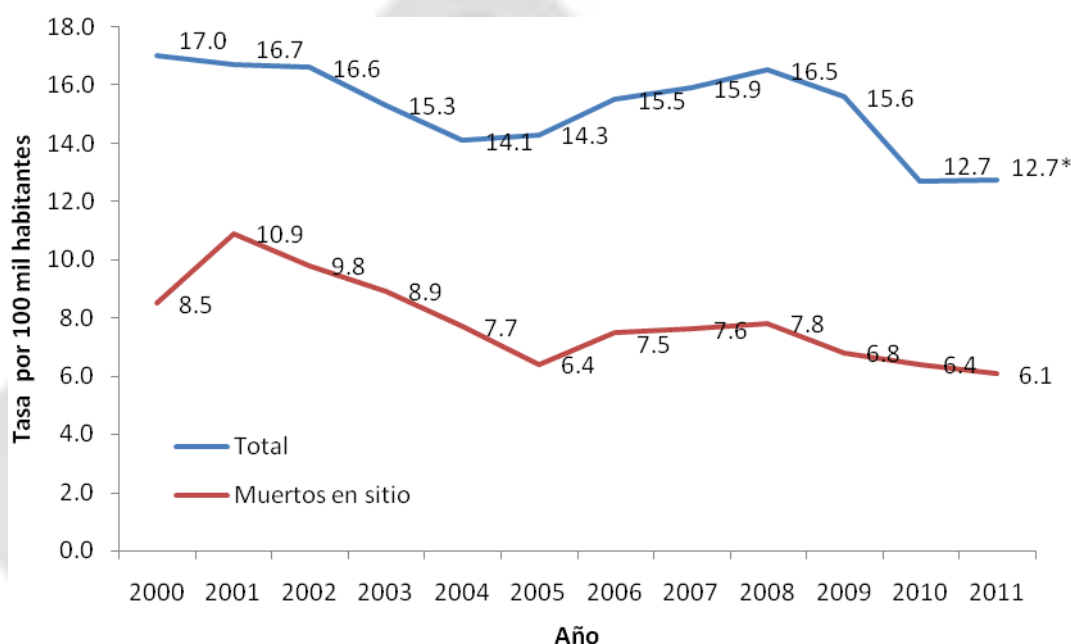


*Pronóstico obtenido a partir de la cantidad de muertos en el sitio, utilizando factor de expansión histórico (2.1).
Fuente: Elaboración propia con base en registros de DGPT, Poder Judicial.

El gráfico 2 es categórico en mostrar primero a partir del año 2000 un decrecimiento sostenido de la mortalidad por tránsito en ambas tasas total y del sitio, después del 2004 se empiezan a perder cada año más habitantes con un ritmo acelerado.

Al llegar al 2009 el panorama cambia, se registra una ligera reducción de un 6% aproximadamente en la mortalidad total respecto al año 2008, retornando así a una tasa por 100 mil habitantes de 15.6, desencadenándose una reducción anual considerable a partir de este año en ambas tasas, alcanzando los valores más bajos de la última década.

Gráfico 2
COSTA RICA: Tasa de mortalidad total y en sitio por 100 mil habitantes
Período: 2000 - 2011



*Se tomó como referencia el pronóstico de muertes totales obtenido a partir de la cantidad de muertos en el sitio, utilizando factor de expansión histórico (2.1)
Fuente: Elaboración propia con base en registros de DGPT, Poder Judicial, INEC.

Las variables que pueden estar favoreciendo este comportamiento se explican a partir de un conocimiento de intervenciones que se ha realizado en ocasiones aisladas, pero que en el acumulado conforman un conjunto que obedece a los diferentes componentes de la seguridad vial intervenidos:

1. La actuación de la policía de tránsito, considerada nuestra mejor forma de reducción de los accidentes de tránsito, y como así se demostró mediante el estudio correlación del área de investigación, en el que los operativos y regulaciones tienen una alta relación con las variables más importantes del tránsito (accidentes e infracciones y víctimas).

2. En cuanto a los vehículos, la seguridad pasiva mejorada (cinturones, sillas de bebe, bolsas de aire), sistemas de frenos, luces extras de frenos, sistemas de absorción del impacto que obedecen a mejoras de la ingeniería mecánica.
3. En cuanto a la promoción de hábitos seguros en los sistemas educativos de primaria, así como las campañas orientadas a los conductores en temas como cinturón, casco y alcohol.
4. En cuanto a la ley en el desarrollo de legislación que contrae el comportamiento de riesgo en factores desencadenantes de la muerte (velocidad y alcohol) y la disminución de la lesión por impacto (uso de dispositivos de seguridad pasiva).

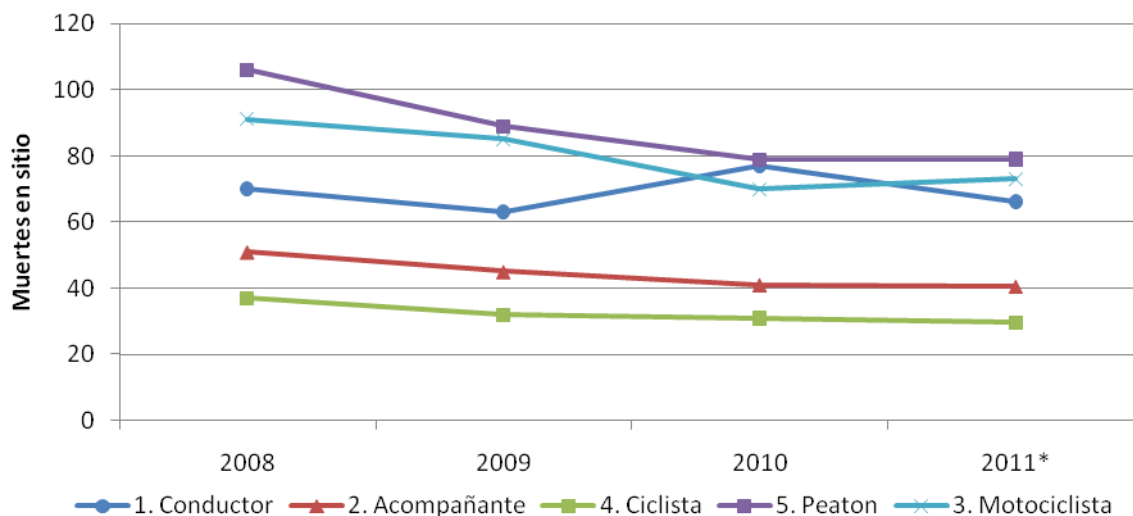
3.2 TIPO DE USUARIO

Según el grafico 3 el perfil de las personas víctimas de los siniestros del tránsito, enfocado desde el concepto de vulnerabilidad, deja ver una reincidencia de ocurrencia en la mortalidad mayor en los peatones, así como en los conductores de motocicletas.

La valoración del comportamiento respecto al tipo de usuario señala enfáticamente el mismo problema de siempre, los peatones sin aceras les toca caminar por las calles, y las calles que apenas alcanzan para la circulación de 2 vehículos “uno yendo y otro viniendo”, ahogados además por las motos, bicicletas, objetos en las vías, todo un caos; mas siendo que ambos, peatones y vehículos gozan del derecho a circular y se entremezclan en una ola de derechos por la vía donde siempre lleva las de ganar el vehículo.

Las aceras, las ciclo vías, anchos de vía, señalamientos adecuados entre otros, que permitan una mejor circulación de todos los usuarios disminuyendo los riesgos de lesiones o muertes por accidentes, son elementos de la vía que hasta la fecha no se han atendido en la cantidad y premura debida por entidades adscritas al MOPT; CONAVI, CONCECIONES, Obra y Diseño, DGIT, así como las Municipalidades a través de las Juntas Viales.

Gráfico 3
 Muertes en sitio por accidentes de tránsito según tipo de usuario
 Periodo 2008 – 2011



* Estimación elaborada con base al comportamiento relativo del 2009 al 2010
 Fuente: Elaboración propia con base en registros de DGPT.

Asimismo a partir del gráfico 3 se puede hacer mención al año 2010, el cual se caracterizó por el alto crecimiento en muertes de conductores de vehículos, en conjunto del contiguo decrecimiento en la muerte de conductores de motocicletas y peatones, el resto de usuarios mostraron una tendencia sostenida.

Los motociclistas en años anteriores al 2011 han disminuido su participación en la mortalidad, fluctuando en este año recién concluido en un incremento de un 4%, según la estimación efectuada a partir del comportamiento de los años anteriores.

A continuación se pueden observar los valores a los cuales se hacen mención.

Cuadro 2
Muertos en sitio según tipo de usuario
Periodo 2008 – 2011

Tipo de usuario	2008	2009	2010	2011*
1. Conductor	70	63	77	66
2. Acompañante	51	45	41	41
3. Motociclista	91	85	70	73
4. Ciclista	37	32	31	30
5. Peatón	106	89	79	79
6. Otro	0	1	0	0
Total	355	315	298	289

* Estimaciones elaboradas con base al comportamiento relativo del 2009 al 2010
Fuente: Elaboración propia con base en registros de la DGPT.

3.2 PERFIL GEOGRÁFICO.

Al comparar el comportamiento de la mortalidad en el sitio, permite observar que no hay una diferencia en las tendencias de las distribuciones relativas geográficas mostradas para los años 2008-2011 en las provincias de San José, Alajuela, Guanacaste y Puntarenas como protagonistas en el último año, sin embargo debe recalarse que San José es la provincia que presenta una reducción más consistente en los últimos años.

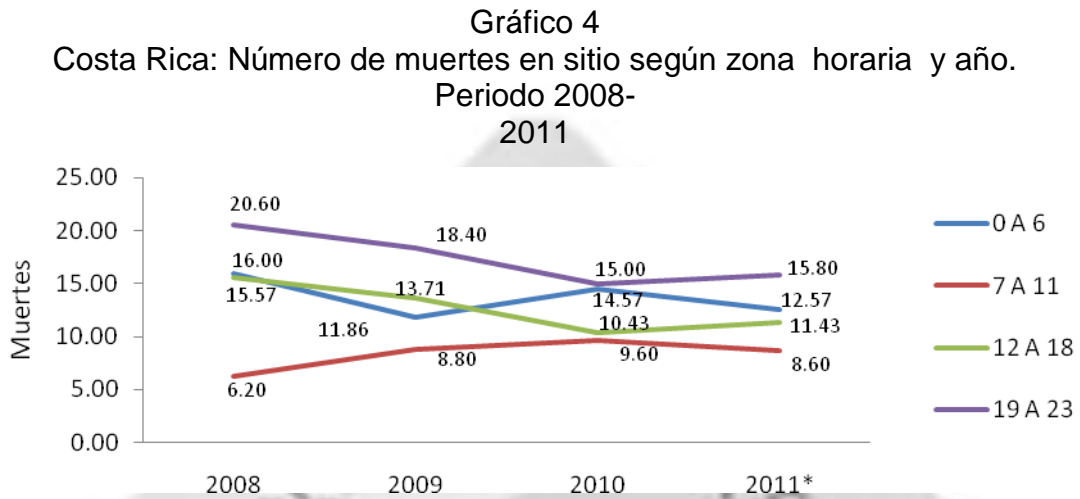
CUADRO 3
Costa Rica: Número de muertes en sitio según
provincia y año
2008-2011

Provincia	2008	2009	2010	2011*
San José	79	65	62	60
Alajuela	62	79	75	72
Cartago	14	19	27	22
Heredia	27	24	18	20
Guanacaste	65	39	35	35
Puntarenas	64	57	58	54
Limón	44	32	23	26
Total	355	315	298	289

*Nota: Estimaciones elaboradas con base al comportamiento de los años 2009 y 2010
Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

3.3 HORA

En el gráfico 4 se puede ver que la mayor cantidad de muertes en sitio ocurrieron en la noche luego de las 19 horas, mientras que la zona horaria en las que menos ocurrieron muertes es en la mañana.

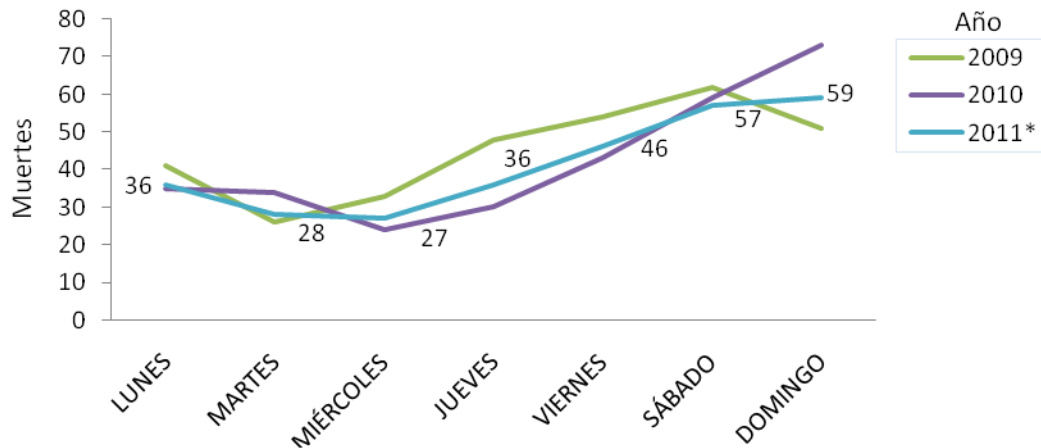


*Estimaciones elaboradas con base al comportamiento de los años 2009 y 2010
Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

3.4 DÍA

En el gráfico 5 se puede ver que los fines de semana es cuando más muertes se presentaron, principalmente el día domingo, en donde se estima para el 2011 fueron 59 fallecidos. Y los días en que menos hubo fallecidos fue entre martes y miércoles.

GRÁFICO 5
 Número de muertes en sitio según día y año
 Costa Rica 2009-2011



*Estimaciones elaboradas con base al comportamiento de los años 2009 y 2010
 Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

3.5 MES.

Los periodos de Diciembre - Enero, Abril - Mayo y agosto se identifican como los meses en donde existió mayor número de muertes en el sitio atribuidas a accidentes de tránsito, en los demás meses se mantienen cifras bastante similares en los últimos 3 años.

GRÁFICO 6
Número de muertes en sitio según mes y año
Costa Rica 2009-2011



*Estimaciones elaboradas con base al comportamiento de los años 2009 y 2010

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

3.6 SEXO.

En la distribución de los muertos en el sitio en accidentes de tránsito según sexo, se mantiene la tendencia visualizada en años anteriores en que los hombres presentan una mayor frecuencia de muertes en carretera, específicamente se identificó que mueren más de 5 hombres por cada mujer fallecida en el sitio, tal y como se evidencia en el cuadro 4.

CUADRO 4
Costa Rica: Número de muertes en sitio según sexo y año
Periodo 2008-2011

SEXO	2008	2009	2010	2011*
Hombre	302	273	257	250
Mujer	53	42	40	39
Desconocido	0	0	1	0
Total	355	315	298	289

*Nota: Estimaciones elaboradas con base al comportamiento de los años 2009 y 2010

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

3.7 EDAD.

Para las estimaciones del año 2011, en la distribución por edad de la cantidad de muertes en sitio por accidentes de tránsito se confirma que la mayor concentración es en edades de población económicamente activa, siendo el valor más alto en el grupo de personas con edades entre los 20 y los 24 años.

CUADRO 5
Costa Rica: Número de muertes en sitio según edad y año
Periodo: 2008-2011

Edad	2008	2009	2010	2011*
0 A 4	4	5	8	6
5 A 9	3	2	2	2
10 A 14	10	6	3	4
15 A 19	29	21	26	22
20 A 24	53	47	39	40
25 A 29	36	32	40	34
30 A 34	42	36	36	34
35 A 39	30	33	25	27
40 A 44	39	34	29	30
45 A 49	21	24	21	21
50 A 54	22	26	17	20
55 A 59	20	19	10	14
60 A 64	11	5	10	7
65 A 69	14	13	8	10
70 A 74	8	5	7	6
75+	8	3	5	4
Desconocida	5	4	12	8
Total	355	315	298	289

* Estimaciones elaboradas con base al comportamiento de los años 2009 y 2010
Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

3.7 Comparación de indicador tasa de mortalidad.

El cuadro contiguo permite efectuar una comparación de la tasa bruta de mortalidad por accidentes de tránsito de Costa Rica con algunos países de Suramérica y Centroamérica. Mostrándose que Costa Rica presentó para el año 2010 una tasa que lo sitúa en una posición media dentro del listado de países con datos disponibles al 2010 en el sistema de indicadores estandarizados de conveniencia y seguridad ciudadana.

Costa Rica se ubica por debajo de países como Nicaragua, Perú, Jamaica, Ecuador y Colombia pero por encima de países como Honduras, República Dominicana y Uruguay entre otros. Sin embargo, se debe considerar que el único uso de este indicador no es suficiente para posicionar la situación real con respecto a accidentes y muertes de tránsito y en general en materia de seguridad vial, dado que para esto se deben considerar otras variables de interés como son la capacidad de atención de centros hospitalarios, red vial, flota vehicular, densidades de población entre otros, las cuales se dejan por fuera de este documento dada la limitante de información actualizada tanto del país como de los diferentes países con los cuales se pueden establecer adecuados vínculos de comparación.

CUADRO 6
Tasa bruta de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes
2010

País	Número de casos registrados	Población	Tasa bruta
Costa Rica	594	4,691,584	12,66
República Dominicana	2015	9,884,371	20,39
Perú	2856	29,461,933	9,69
Honduras	1176	8,045,990	14,62
Colombia	5704	45,508,205	12,53
Ecuador	1683	14,204,900	11,85
Paraguay	1218	6,451,122	18,88
Uruguay	471	3,356,584	14,03
Jamaica	317	2,703,400	11,73
Nicaragua	571	5,815,524	9,82

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT, consulta vía web al Sistema regional de indicadores estandarizados de conveniencia y seguridad ciudadana



4. - SITUACIÓN PAÍS EN INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA.

4 - SITUACIÓN PAÍS EN INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA.

Dado que la inversión en infraestructura ha sido anotada en el Informe Estado de la Nación como una de las áreas “grises que limitan la competitividad del país”, por ser insuficiente e inadecuada para atender las necesidades del aparato productivo como del ritmo de vida de las y los costarricenses. A pesar de que el capital físico, conocido como todos aquellos bienes duraderos indispensables para promover el crecimiento productivo y el desarrollo en general (infraestructura, maquinaria, equipo y adquisición de terrenos e inmuebles), se ha convertido en el factor de mayor contribución al crecimiento económico, no se ha logrado mantener un comportamiento sostenido en el tiempo.

Una mirada retrospectiva de la formación de capital en los últimos diez años evidencia que la inversión privada ha tenido una participación predominante, ha rondado el 81% y explica el 65% del crecimiento total de la inversión en este campo en el período 1997-2008.

En este sentido el sector público ha sido desplazado, pues tanto su participación como su aporte al crecimiento son menores. Entre 1997 y 2001, la inversión del sector público explicó el 36% del crecimiento de la formación bruta de capital. Esta cifra se redujo significativamente, al 12% en 2006-2008.

En los últimos 10 años se distinguen tres etapas en la evolución de la formación de capital físico en el sector público, las cuales están relacionadas con las políticas económicas aplicadas. La primer etapa (1997-2001) fue un período de relativo estancamiento de la inversión real (maquinaria, equipo y formación de capital físico), asociado al recurrente déficit fiscal del Gobierno Central (2.7%).

En la segunda etapa(2002-2005) se registró una fuerte caída de la inversión real, que coincidió con el nivel más alto del déficit fiscal (2%) y con las preocupaciones en torno a la inestabilidad macroeconómica provocada por ese desbalance, llevó a un período de contención del gasto público que afectó directamente la inversión en infraestructura.

En la tercera y última etapa, entre 2006 y 2008, se observa una importante recuperación, que concuerda con el nivel más bajo del déficit fiscal (0,1%) , la fase expansiva del ciclo económico y la decisión de las autoridades políticas de redoblar esfuerzos para invertir en la formación de capital físico. Además, del retraso en la formación de capital, Costa Rica tiene lento avance en la construcción de una red vial adecuada. Los prolongados recortes de la inversión en infraestructura provocaron que el país pasara de tener una de las redes viales más desarrolladas de América Latina en la década de los setenta, a una de las más deterioradas a mediados de los noventa.

Asimismo, uno de los elementos básicos para el crecimiento de la actividad productiva, presenta limitaciones institucionales que la entorpecen causada por la visión cortoplacista de los gobiernos sobre la importancia de la infraestructura vial ferroviaria en sus modalidades de transporte de pasajeros o de carga, portuaria y aérea, así como la insuficiente coordinación y articulación de las entidades involucradas en los procesos de concesión de obra y servicios, aunado a una incipiente cultura vial de la población costarricense, que han generado un rezago importante en el desarrollo socioeconómico del país.

La debilidad de las inversiones en infraestructura en Costa Rica ha sido señalado de forma reiterada por los organismos internacionales, en los últimos tres reportes del índice de competitividad global, el país se ha ubicado en lugares bajos del ranking mundial, alrededor de la posición 95 entre un total promedio de 130 naciones, y en el décimo lugar en América Latina, por encima de Venezuela, Perú, Nicaragua, Ecuador, Bolivia y Paraguay. Entre las principales debilidades señaladas destacan la baja calidad de la infraestructura en general: ferroviaria, portuaria y de transporte aéreo. Además, un estudio realizado por el Foro Económico Mundial, señala que es necesario replantear el modelo de financiamiento de la infraestructura, considerando que estas inversiones repercuten sobre las expectativas de crecimiento de la competitividad regional en el mediano y largo plazos. (Foro Económico Mundial, 2007)

El hecho de que por varios lustros no se contó con una Política de Estado que marcara el rumbo de la inversión en infraestructura, aunado a una deficiente estrategia de largo y mediano plazo para su desarrollo, (contención del gasto público para reducir el déficit fiscal) provocó un déficit de la infraestructura vial en sus diferentes modalidades, así como un mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura de igual forma inapropiado o limitado, dado que precisamente la inversión que se ha venido implementando en esa materia, no está acorde con las demandas del sistema de tránsito y en general de los requerimientos en materia de desarrollo económico y social del país.

Evaluaciones de Lanamme han revelado el escaso o nulo avance en la mejora de la red vial; en el año 2004 el 64% de las carreteras estaba en mal estado, resultado similar arrojó el informe del año 2006. El año 2008 identificó cierto grado de progreso, encontró una mejora en la capacidad estructural de varias rutas y que se han incrementado, aunque no lo suficiente, la regularidad superficial de las carreteras nacionales. Sin embargo, persisten problemas de calidad como pavimentos débiles, deficiente construcción de las rutas y deterioros severos. (Fuente: Décimo quinto Informe Estado de la Nación).

Las causas primarias y secundarias antes citadas conllevan a una mayor exposición al riesgo de sufrir un accidente de tránsito y de que las personas sufran lesiones graves que generen estados de discapacidad e inclusive hasta la muerte.



- 5. - UNA DÉCADA DE ACCIÓN PARA EL PAÍS.**
- 6. - EL MARCO CONCEPTUAL DE LA ESTRATEGIA.**
- 7.- VISIÓN - MISIÓN.**
- 8. -OBJETIVO Y LINEAMIENTOS GENERALES.**

5. - UNA DÉCADA DE ACCIÓN PARA EL PAÍS.

Una década de acción le servirá al país para establecer las bases políticas y la necesidad de priorizar las acciones y las agendas públicas nacionales sobre la seguridad vial.

Por lo anterior, es necesario destacar la importancia de prevenir los accidentes y el impacto social y económico para el país, así como el compromiso para que durante la siguiente década se lleven a cabo, acciones basadas en evidencia científica que permitan mejorar las condiciones de seguridad vial y que de igual esas acciones sean acompañadas de asignación de recursos tanto a nivel mundial como nacional.

6. EL MARCO CONCEPTUAL DE LA ESTRATEGIA.

Para el desarrollo de los cinco pilares de intervención en seguridad vial propuestos se articularán sus acciones a través de un plan para el periodo 2011-2020, cuyos factores claves para su gestión estarán contenidos en:

Un liderazgo político: agenda política que la posiciona dentro de las prioridades marcadas tanto a nivel nacional como internacional.

Una estrategia integradora: La estrategia como instrumento para la promoción y difusión de la seguridad vial y coordinación de los distintos agentes públicos y privados.

Coordinación interministerial: Como mecanismo de coordinación ministerial dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados.

Participación de agentes público privados y sociales: Un modelo de participación público - privado, social que permite consensuar medidas y estar atento a las problemáticas emergentes.

Generación y transferencia de conocimiento: Una estrategia en la que juega un papel importante la difusión y recepción del conocimiento en seguridad vial entre los agentes que pueden aportar a su mejora.

7.- VISIÓN - MISIÓN.

Con base en los antecedentes señalados y en espera de una respuesta con mayor compromiso por parte de todos los actores, se plantea una visión y misión para el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2020 que propone:

7.1- VISIÓN.

Costa Rica será reconocida en el ámbito nacional, regional e internacional, como un país de avanzada en la implementación de acciones en seguridad vial, que promuevan un sistema vial seguro de movilidad con derechos y deberes compartidos orientado hacia su estabilización y posteriormente, hacia la reducción de muertes por accidentes de tránsito.

La visión está apoyada en cinco valores que marcan las acciones nacionales a desarrollar para reducir el impacto socio- económico de los accidentes de tránsito en los próximos 10 años.

Valores:

- **Derechos y deberes compartidos:** Los usuarios y diseñadores del sistema co-participes y cooperantes del Sistema.
- **Movilidad sostenible:** Saludable para los ciudadanos y respetuosa para con el medio ambiente.
- **Usuarios seguros:** Educados, formados, informados, concienciados y responsables.
- **Carreteras y entornos seguros:** Carreteras diseñadas en función de las capacidades humanas y tecnológicas.

- **Vehículo seguro:** Protector de los usuarios.

7.2.- MISIÓN.

Promoción de la seguridad vial por medio de la implementación de acciones y la facilitación de la integración - coordinación de los actores involucrados, que ayuden a sostener - mejorar el comportamiento y calidad de vida de los usuarios del sistema de tránsito costarricense.

8. -OBJETIVO Y LINEAMIENTOS GENERALES.

Con base en estos enunciados se presenta un objetivo general que tendrá un seguimiento anual, en lo que se refiere al cumplimiento de las actuaciones y proyectos diseñados, así como un indicador general que permitirá el seguimiento, control y evaluación de la evolución del Plan mediante el análisis comparativo de lo planeado con el resultado real alcanzado en el año 2020 y que dice:

8.1- OBJETIVO GENERAL.

Articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en un 16%, en un período de diez años respecto al año 2012”.

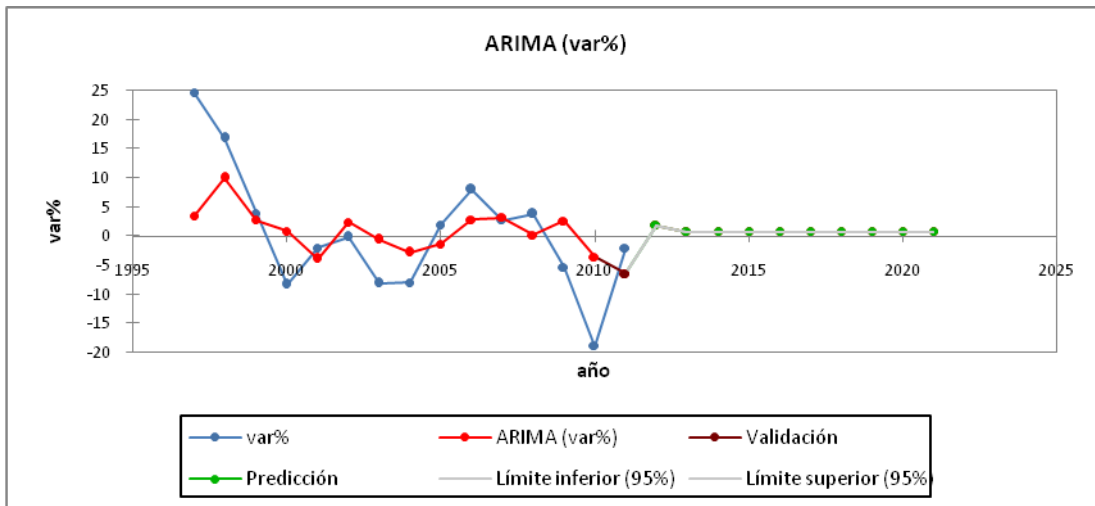
Para efectos de incorporar el anterior indicador técnico de la tasa de mortalidad a alcanzar por motivo del decenio, se tomaron en consideración los siguientes aspectos:

Para la tasa de mortalidad por tránsito para el periodo 2012 a 2021 se realizaron dos análisis, el primero considerando modelos de series de tiempo conocidos como ARIMA y el otro considerando solo la estadística descriptiva.

Los primeros son un modelo estadístico que incluye toda la conducta de la serie de tiempo separada en tendencia, estacionalidad, ciclicidad y el error

aleatorio. Los segundos hacen uso de la medida de tendencia central por excelencia en estadística conocida como promedio.

PRIMER ESCENARIO: MODELOS DE SERIES DE TIEMPO: Los resultados del ARIMA se presentan a continuación:



La imagen anterior muestra como la tasa de variación de la mortalidad tiende a ser de aumentos en un promedio cercano al 1%; en otras palabras sería cerca de un 10% más alto en una década.

SEGUNDO ESCENARIO: ESTADÍSTICA SIMPLE: Los resultados de este método se presentan a continuación, mediante el cálculo de un promedio simple de la variación del periodo 2000 a 2009, ya que fueron los años que no se vieron afectados gravemente por la nueva ley.

año	tm	var%
1996	12,27	
1997	15,30	24,67
1998	17,87	16,79
1999	18,56	3,89
2000	17,01	-8,36
2001	16,67	-2,03
2002	16,63	-0,19
2003	15,29	-8,11
2004	14,06	-7,99
2005	14,33	1,91
2006	15,47	7,94
2007	15,88	2,66
2008	16,48	3,79
2009	15,60	-5,36
Media Arimetica		-1,57
2010	12,66	-18,84
2011	12,39	-2,11
2012	12,20	
2013	12,01	
2014	11,82	
2015	11,63	
2016	11,45	
2017	11,27	
2018	11,09	
2019	10,92	
2020	10,74	
2021	10,58	

Debe considerarse el hecho de que todos los indicadores a partir del año 2011 deberán ajustarse, según el censo de población 2011 de nuestro país; una vez que el dato se oficialice por el Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Además, debe considerarse el hecho de que solo el año 2010 registra el efecto real de la Ley de Tránsito N° 8696 con sus altas multas a los infractores, pero luego se estabiliza en 2011 a cerca de 600 fatalidades; todo ello muestra que este fue la mayor parte del efecto de la nueva ley y que si seguimos haciendo lo mismo que hemos estado haciendo anteriormente, será de esperar que esta cifra se mantenga, de aquí en adelante solo se disminuirá esta tasa con el esfuerzo conjunto de todos los participantes.

8.2-OBJETIVOS ESPECIFICOS:

También se diseñaron objetivos de gestión complementarios que contribuyan a la verificación de acciones:

8.2.1- Disminuir los riesgos de los incidentes viales, promoviendo el compromiso de los distintos sectores de la sociedad.

8.2.2- Promover acciones permanentes de seguridad vial, mediante el uso eficiente de los recursos humanos, tecnológicos y materiales disponibles.

8.2.3- Desarrollar programas de información, concienciación y sensibilización de seguridad vial para la población.

8.2.4- Procurar la sostenibilidad del sistema de tránsito mediante la reducción del consumo energético y el impacto ambiental.

8.2.5- Mejorar la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional y local.



9.- PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL.

9.1- Pilar 1- Gestión de la Seguridad Vial.

9.- PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL.

Para el establecimiento del Plan de Acción de Seguridad Vial se tomara como base cinco pilares básicos a saber: - Gestión de la Seguridad Vial, - Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura, - Vehículos Más Seguros, - Usuarios de las Vías de Tránsito Más Seguros y por último; Respuesta tras los Accidentes.

Estos pilares se utilizan en el entendido que están sustentables en las recomendaciones dadas en el Informe Mundial Sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito.

9.1- Pilar 1- Gestión de la Seguridad Vial.

Se requiere en este pilar una visión compartida y participativa de carácter activo de instituciones gubernamentales y no gubernamentales, de actores sociales en la formulación, desarrollo, seguimiento, control y evaluación de acciones en seguridad vial. Para ello, es imprescindible promover una sinergia entre todos los participantes para avanzar hacia una misma dirección o Visión – Misión país.

Lo anterior implica que el Plan Nacional de Seguridad Vial debe estar liderado por la institución rectora en seguridad vial; para el caso el Consejo de Seguridad Vial, que debe implementar canales de participación y comunicación adecuados , para que cada involucrado sea parte fundamental de los procesos indicados. No obstante, para ello, debe dotársele de los recursos adecuados para aplicarlos a la seguridad vial.

Además, deberá conformar equipos de trabajo organizados en correspondencia con cada una de las acciones del plan.

Actividad 1: Promover el establecimiento de equipos de trabajo organizados para la elaboración de programas de trabajo básicos, orientados al establecimiento de una estrategia nacional (a nivel ministerial o del Consejo de Ministros) coordinada por el organismo rector de la seguridad vial.

Actividad 2: Establecimiento de las prioridades de inversión a largo plazo; la especificación de responsabilidades y de rendición de cuentas.

Actividad 3: Establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar datos de referencia y seguir de cerca los avances logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por el tránsito y otros indicadores importantes tales como los costos, resultados intermedios como velocidad media, tasas de utilización del casco, del cinturón de seguridad, entre otros.

Actividad 4: Aplicación de acciones estratégicas para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, utilizando como justificación el financiamiento sostenido basado en los costos y beneficios del rendimiento demostrado de las inversiones en materia de seguridad vial.

Actividad 5: Promover y establecer convenios estratégicos para el desarrollo e impulso de iniciativas y proyectos en seguridad vial en el ámbito privado, institucional y empresarial.

Actividad 6: Implementación de revisiones/definiciones de indicadores periódicas con el objetivo de perfeccionar el plan, alineándolo con la información disponible y con los requerimientos nuevos del Plan.

Actividad 7: Promover la ayuda internacional por parte de países que den grandes aportes, mediante la transferencia de recursos, de conocimiento y tecnologías que contribuyan a los cambios nacionales en el sistema de tránsito.



9.2- Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.

9.2- Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.

Con este pilar se busca el desarrollo de actuaciones dirigidas a la creación de nuevos acondicionamientos para la infraestructura, con el objeto de poner a disposición de los usuarios (as) una red vial cada vez más segura, considerando en todo momento la diferenciación de usuarios, dicho de otra manera: carreteras con rostro humano. Para ello, se deben realizar evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad vial. Además, se desea fortalecer los programas dirigidos a implementar las auditorías de seguridad vial.

Actividad 1: Establecimiento de una unidad especializada en ingeniería de tránsito o seguridad vial para darle seguimiento y aplicación de mejoras a la red de carreteras.

Actividad 2: Incorporación de los componentes de Seguridad Vial en todos los proyectos de recuperación, mantenimiento y construcción de nuevas carreteras.

Actividad 3: Fomentar y asegurar la inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, de tal forma que se le pueda dar respuesta a las necesidades de una movilidad segura para todos.

Actividad 4: Aplicación de investigaciones para la identificación de carreteras o tramos de carretera peligrosos en los que se produce un número excesivo de accidentes de tránsito o muertes para la aplicación de las acciones correctivas pertinentes.

Actividad 5: Elaboración y aplicación obligatoria de normas y procedimientos para el mantenimiento y construcción de nuevas obras de infraestructura vial, por medio de manuales de Auditorías en Seguridad Vial y Manuales de procedimientos para la incorporación y aplicación de criterios técnicos en seguridad vial en todo el ciclo de vida de proyectos de infraestructura vial.

Actividad 6: Programación y desarrollo de capacitaciones en nuevos componentes de seguridad vial dirigidos a los diferentes actores involucrados en el plan.

Actividad 7: Conformación de espacios de participación ciudadana para promover conversatorios sobre seguridad vial.

Actividad 8: Incorporación de la evaluación de impacto en la seguridad viaria, en la planificación de las infraestructuras y la auditoría de seguridad viaria en las fases de proyecto y construcción de una nueva carretera o modificación sustancial de las ya existentes

Actividad 9: Promover la formación y acreditación de los especialistas auditores de seguridad viaria en las infraestructuras.

Actividad 10: Promover e implementar la utilización de nuevas tecnologías para la vigilancia y control de la norma.



9.3- Pilar 3- Vehículos Más Seguros.

9.3- Pilar 3- Vehículos Más Seguros.

Este pilar va dirigido a mejorar la flota vehicular para que cuente con los dispositivos necesarios y garantice la seguridad del conductor, así como de los pasajeros y que a la vez, se logre favorecer el medio ambiente, mediante la mejora tecnológica en seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Actividad 1: Promover la aplicación y promulgación de reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor, elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP 29).

Actividad 2: Elaboración de un estudio integral de la flota vehicular en circulación (antigüedad, condición mecánica entre otros).

Actividad 3: Adecuación periódica de las normas y estándares de los aspectos de seguridad vial, para mejorar la calidad de la revisión técnica vehicular.

Actividad 4: Recomendación de mecanismos que permitan la actualización de los modelos de vehículos utilizados en transporte público, como medida de protección a los usuarios.

Actividad 5: Promover a nivel de fabricantes la incorporación en las motocicletas de tecnologías de prevención de colisiones con eficacia demostrada, tales como los sistemas de control electrónico, de la estabilidad y antibloqueo de la frenada.

Actividad 6: Promover la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalentar las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

Actividad 7: Procurar que las flotas vehiculares de servicio público adquieran, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.

Actividad 8: Implementación de un proceso educativo a la población sobre la importancia de dar un adecuado mantenimiento a los vehículos (lo que se ha denominado “creación de una cultura de mantenimiento vehicular”), con la clara conciencia de que la propiedad de un vehículo implica también (siempre) una responsabilidad para con la sociedad.

Actividad 9: Programación y aplicación de operativos de tránsito para el control del estado técnico de los vehículos, con énfasis en la flota vehicular destinada al servicio público.

Actividad 10: Desarrollar estrategias que promuevan y fortalezcan el uso del transporte público masivo, que contribuya a la disminución del transporte individual en vehículos de motor.

Actividad 11: Incentivar la demanda de los vehículos eléctricos y estudiar y divulgar sus ventajas para la seguridad vial.



9.4- Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

9.4- Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.

Este pilar tiene varios campos de acción, por un lado debe contarse con programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, así mismo, debe promover la observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para promover la utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad, uso del teléfono celular mientras se conduce y otros factores de riesgo.

Actividad 1: Producción y pautas de campañas de concienciación a colectivos de riesgo específicos, para ayudar a influir en las actitudes y comportamientos seguros en el sistema de tránsito.

Actividad 2: Mejorar la información y la comunicación con las personas usuarias de las vías públicas, por medio de la transmisión de datos sobre la situación del sistema de tránsito (Estadísticas de accidentes de Tránsito e indicadores relacionados).

Actividad 3: Promover acciones educativas y formativas destinadas a que las personas puedan aumentar su percepción del riesgo independientemente de su rol vial.

Actividad 4: Desarrollo de acciones enfocadas a la educación vial y a la promoción de hábitos seguros para el desempeño adecuado de los usuarios en el sistema de tránsito.

Actividad 5: Producción de material educativo de acuerdo a las características propias de las diferentes regiones del país (Huetar Norte, Brunca, Chorotega, Pacífico Central, Huetar Atlántica y Región Central), enfatizando en peatones - conductores y en acciones de riesgo generadas por los propios usuarios del sistema de tránsito.

Actividad 6: Potenciación de programas de capacitación permanente a docentes sobre educación de seguridad vial, a través del Centro Nacional de Didáctica del MEP (CENADI).

Actividad 7: Incorporación de los temas de promoción, educación y seguridad vial en ferias y actividades de los organismos interinstitucionales. Ej. (prevención de accidentes, uso del cinturón de seguridad, hábitos seguros de conducción, entre otros.)

Actividad 8: Potenciación de programas de educación vial, a través de acciones o actividades para los Adolescentes- Jóvenes.

Actividad 9: Modernización del sistema de formación y acreditación de conductores.

Actividad 10: Mejoramiento continuo de la currícula en cursos teóricos y protocolos de prueba práctica.

Actividad 11: Fomentar la capacitación de formación de formadores en por medio de programas universitarios en los diferentes componentes del sistema de tránsito.

Actividad 12: Potenciar el trabajo conjunto con el IFAM para que las Municipalidades del país, incluyan en sus Planes Operativos acciones de seguridad vial, para que sean ejecutadas por las Juntas Viales Cantonales en coordinación con el Programa de Asistencia Municipal en Seguridad Vial del COSEVI.

Actividad 13: Capacitación y acreditación de promotores de seguridad vial en empresas e instituciones con gran flota vehicular.

Actividad 14: Programación y aplicación de operativos para el control y vigilancia del cumplimiento de los límites de velocidad y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con la velocidad.

Actividad 15: Programación y aplicación de operativos para el control y vigilancia del cumplimiento de las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con el consumo de alcohol.

Actividad 16: Programación y aplicación de operativos para el control y vigilancia del cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del casco por los motociclistas, a fin de reducir los traumatismos craneoencefálicos.

Actividad 17: Programación y aplicación de operativos de control y vigilancia del cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

Actividad 18: Realización de campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.

Actividad 19: Realización de campañas de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo.

Actividad 20: Realización de campañas de vigilancia y control sobre el consumo bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción.

Actividad 21: Realización de campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.

Actividad 22: Realización de campañas para concienciar sobre la importancia del mantenimiento preventivo del vehículo desde la perspectiva de la seguridad vial.

Actividad 23: Incorporación de la prevención de los accidentes de tránsito en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.

Actividad 24: Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.





9.5- Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.

9.5- Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.

El sustento de este pilar se enmarca en mejorar los procesos y protocolos de actuación y atención de una accidente vial, de tal forma que se evite que un accidente provoque otro accidente, a establecer procesos de abordaje del accidente para los distintos actores que intervienen y a difundir un protocolo sencillo de actuación a las personas usuarias de las vías. Todo lo anterior, para Fortalecer la atención prehospitalaria y hospitalaria, así como los servicios de rehabilitación para todas las víctimas de traumatismos.

Actividad 1: Crear sistemas de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas de los vehículos siniestrados.

Actividad 2: Crear sistemas de atención traumatológica hospitalaria y evaluar la calidad de la atención mediante la aplicación de buenas prácticas sobre sistemas de atención traumatológica y garantía de la calidad.

Actividad 3: Prestar servicios de pronta rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los familiares directos de los fallecidos en accidentes de tránsito, para minimizar los traumatismos tanto físicos como psicológicos.

Actividad 4: Fomentar una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica eficaz a las defunciones y traumatismos por accidentes de tránsito y, por ende, fomentar soluciones equitativas y de justicia para los familiares y los lesionados.

Actividad 5: Fomentar los estímulos e incentivos para que los patronos contraten y conserven a personas con discapacidades.

Actividad 6: Fortalecimiento de la capacidad instalada de los hospitales, de tal forma que se mejore los aspectos de valoración primaria y secundaria, los protocolos de transporte y referencia de las víctimas de accidentes de tránsito.

Actividad 7: Promover actividades de investigación y desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta a los accidentes viales.

Actividad 8: Mejoramiento de la coordinación y de los tiempos de respuesta en la atención de víctimas por accidentes de tránsito.

Actividad 9: Establecimiento de una base de datos de trauma en el sistema de salud público y privado, la cual tenga obligatoriedad de seguimiento, homogeneidad de variables y con una base nacional donde se concentre la información, para posteriormente crear una Base Nacional de Trauma.

Actividad 10: Coordinación con la Caja Costarricense del Seguro Social – Unidades de Trauma, para la implementación de acciones preventivas dirigidas al niño (a) y adolescente.

Actividad 11: Mejoramiento de los tiempos de respuesta en los accidentes de tránsito.

Actividad 12: Creación y promoción de un Registro de Víctimas y Accidentes de Tránsito.

Actividad 13: Calcular el coste socio-económico de los accidentes de tránsito.

Actividad 14: Conformación de un Plan Estadístico de Seguridad Vial para la ordenación y planificación de la estadística nacional de seguridad vial, enmarcando la colaboración interinstitucional con la finalidad de construir un sistema coherente, homogéneo y comparable, tanto a nivel nacional como internacional.