

Plan Nacional para Reducir los Accidentes de Tránsito*

- **CONTROL MAS Estricto DE ALCOHOLEMIAS**
- **NUEVO SISTEMA DE EVALUACION DE CONDUCTORES**

Hoy en día los accidentes de tránsito ocupan una de las diez primeras causas de muerte en nuestro país (séptimo lugar).

Debido a los daños que producen los accidentes de tránsito a las personas, a la familiar a la economía y a la sociedad costarricense, se han calificado como un problema de salud pública y social de alta magnitud y complejidad, que requiere de un abordaje integral y sostenido.

Algunos especialistas han señalado, producto de sus estudios, que el 98% de los accidentes de tránsito son error humano y por lo tanto, totalmente prevenibles.

Es así como se ha considerado prioritario iniciar un plan intersectorial, con la finalidad de reducir los accidentes y sus secuelas (mortalidad, discapacidad, años potencialmente perdidos), que integra en un solo esfuerzo, actividades de corto, mediano y largo plazo, y además decretar el "Año de la prevención de accidentes de tránsito. Este Plan tiene la ventaja de integrar esfuerzos interinstitucionales, de varias entidades públicas y privadas y de la comunidad, que permite optimizar los recursos técnicos humanos y económicos.

Para dar seguimiento a este Plan, se conformó una comisión interinstitucional constituida por las autoridades de los ministerios de Salud, Obras Públicas y Transportes y de Educación Pública, del Instituto Nacional de Seguros, de la Caja Costarricense de Seguro Social y del Consejo de Seguridad Vial.

El Plan replanteó el problema de los Accidentes de Tránsito desde el punto de vista de diagnóstico intervención y evaluación. Lo importante y novedoso, es que, además de la participación interinstitucional, plantea soluciones desde el punto de vista legal, técnico administrativo, mé-

dico, epidemiológico y educativo, para enfrentar esta problemática en una forma integral y bajo una misma estrategia.

Además el programa de trabajo retoma la gran experiencia y los esfuerzos positivos que se vienen realizando en los tres últimos años por el Consejo de Seguridad Vial y otras entidades públicas.

COMPONENTES DEL PLAN NACIONAL DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

- **Legislación:** Decreto de alcoholemias y control policial, Decreto de acreditación de conductores y escuelas de manejo, Decreto de declaración obligatoria de los accidentes de tránsito y Decreto de Oficialización del Año de la Prevención de Accidentes de Tránsito.
- **Sistema de vigilancia epidemiológica de accidentes de tránsito y seguridad vial.**
- **Estrategia de mercadeo y comunicación social.** Campañas masivas, material educativo, signos externos, centros de información programa prevensor, semana de seguridad vial, comunicación interactivo página web en el internet, consulta telefónica y línea 800 de seguridad vial) y mercadeo director.
- **Participación escolar y juvenil:** Programas de Patrullas escolares y Cruz Verde, Escuelas Seguras, Patrullas Juveniles.

Participación comunitaria: Consejos Locales de Seguridad Vial (COLOSEVIS) en la primera fase la meta es formar en los 30 cantones ubicados en zonas de alto riesgo. Constituidos ya 19; educación por medio de Educadores Comunitarios de Salud (ECOS) y desarrollo de actividades por medio de la Red de Cantones Ecológicos y Saludables.

Infraestructura y equipo: Centros de instrucción peatonal (parques infantiles de seguridad vial) en total 6: Pérez Zeledón, Siquirres, Limón, Guápiles, Santa Cruz y Cartago. Costo estimado por cada uno 12 millones de colones; señalamiento vial en zonas de alto riesgo, inversión de C\$31,191.782; puentes peatonales (Barrio Miraflores cerca cementerio Guadalupe y en Colonia 15 de Setiembre), \$64.5 millones; compra de equipo de licencias (desde 1994 se está gestionando pero se ha retrasado por apelaciones).

• **Control de tránsito:** Operativos de tránsito durante todo el año, especialmente en zonas de alto riesgo y temporadas de alto tránsito; compra de 75 alcosensores y 43 radares de velocidad, costo cercano a los 60 millones de colones.

• **Profesionalización de la policía de tránsito:** inició con diplomado en 1994 y ahora se comenzó con el nivel de bachillerato en administración vial (se coordina con la Universidad Nacional y la UACA). Diplomado en educación vial (se coordina con el ITCR), dirigido a formadores y evaluadores de conductores.

- **Investigaciones cualitativas:** Análisis del comportamiento del peatón en zonas de riesgo; análisis del comportamiento del conductor en zonas de riesgo; estudio del perfil psicosocial del conductor costarricense; impacto socioeconómico de los accidentes de tránsito y determinación de las principales causas de accidentes de tránsito con víctimas mortales (se contará con el financiamiento del INS, CCSS, OPS, Consejo Seguridad Vial, entre otros). Estas investigaciones se realizarán en el transcurso de dos años.

RESUMEN DE DECRETOS

Uno de los principales esfuerzos ha sido actualizar y elaborar nuevos reglamentos y decretos, que permitirán un mejor control y regulación del tránsito vehicular y facilitar las gestiones relacionadas con la seguridad vial, todo esto orientado a la prevención de accidentes de tránsito.

1. Decreto de alcoholemias y control policial.

Dentro de los aspectos más relevantes sobre el reglamento de alcoholemias y drogas enervantes se pueden mencionar los siguientes aspectos:

- Se hace efectiva la aplicación de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, por medio de una adecuada implementación de laboratorios clínicos a nivel nacional, en interés de la salud pública, aplicado la correcta administración de justicia, de acuerdo a los parámetros que establece la ley de cita.
- Que es necesario que la determinación de alcoholemias y/o drogas enervantes se realice con la exactitud, precisión y reproductividad correctas, a través del análisis clínico químico correspondiente, toda vez que la Ley establece límites definidos para la concentración de sustancias depresoras o exacerbantes en el cuerpo humano.
- Que con la aplicación del análisis químico clínico, se genera una cadena de custodia de las pruebas obtenidas, con el objeto de garantizar el debido proceso judicial y determinar con exactitud el presunto infractor, evitando con ello posibles burlas a la Ley de Tránsito.

- Que el espíritu del presente reglamento otorga un instrumento más a los oficiales de tránsito en auxilio de la ciudadanía, requiriendo y sancionando a los conductores que conduzcan bajo los efectos de alcohol o drogas enervantes.
- Que es de interés en la salud pública, reducir el número de accidentes, a través de la detección de conductores sospechosos de conducir bajo los efectos de alcohol y drogas enervantes.

En resumen, con la aplicación del anterior reglamento, se pretende reducir en la medida de lo posible, los accidentes de tránsito en nuestras carreteras, en procura del bienestar de la ciudadanía costarricense, sancionando y quitando de nuestras vías, a los conductores que conduzcan bajo los efectos y drogas enervantes.

2. Decreto de acreditación de conductores y escuelas de manejo.

Este decreto consta de 3 partes a saber:

- Evaluación médica de conductores
- Evaluación teórica de conductores
- Evaluación práctica de conductores

Desde esta perspectiva se propone un modelo de evaluación integral del conductor.

- La organización de sedes regionales con el fin de facilitar el acceso al usuario al servicio.
- Los mecanismos para la apelación de los resultados.
- La acreditación de escuelas privadas de la enseñanza de la conducción para comprobar que los conocimientos y requisitos requeridos se cumplen.
- Los temas que la prueba involucra tales como: manejo defensivo, señalamiento vial, colisiones, intersecciones, legislación de tránsito, mecánica básica.

EXAMEN PRACTICO

En este examen práctico se evalúa la capacidad de conducción en las vías públicas, para el logro de éste se establecen:

- La capacitación de los instructores en temas como: operación y conducción de vehículos de toda clase, manejo defensi-

vo y mecánica básica, sin dejar el conocimiento en comunicación relaciones humanas e inglés.

- La determinación de los criterios evaluativos. El contenido a evaluar por el aspirante.
- Iniciación de la marcha, progresión normal, cumplimiento de la señalización vial, desplazamiento lateral, adelantamiento aproximación a intersecciones, posición de entrada, pruebas de pista de conos, etc.

Por lo anterior pretendemos que el conductor que circula en las vías públicas costarricenses sea el más idóneo de acuerdo a [as características de nuestro país contribuyendo de esta manera a disminuir este factor de riesgo y por lo tanto reducir los accidentes de tránsito

3. Decreto de declaración obligatoria de los accidentes de tránsito.

En el país se cuenta con información en materia de accidentes de tránsito fundamentalmente generada mediante los datos que ofrecen los partes oficiales de tránsito. Esto nos permite conocer el impacto del problema en el método de análisis in situ (muertos en el sitio), pero no incorpora el resultado de la totalidad de las víctimas que quedaron gravemente heridos.

Con la declaración obligatoria de los accidentes de tránsito por parte del personal de salud en los diferentes servicios hospitalarios y clínicas, se corrige este subregistro y además permitirá conocer en forma expedita la magnitud e impacto global de los accidentes de tránsito en la población usuaria del sistema vial del país.

4. Decreto de oficialización del Año de la Prevención de Accidentes de Tránsito.

Con la Oficialización del Año de la Prevención de Accidentes de Tránsito, se pretende poner en la agenda de discusión en los diferentes sectores de la sociedad civil costarricense, el problema de salud pública en que se han convertido los accidentes de tránsito con la finalidad de facilitar una toma de conciencia que movilice a la acción a los diferentes grupos, peatones, conductores, autoridades, empresas, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales. La movilización tendrá que materializarse de en la promoción de hábitos seguros de desempeño en el sistema vial.

LLEGUE SEGURO A SU CASA**MEDIDAS PREVENTIVAS PARA CONDUCTORES**

- CONOZCA Y APLIQUE LA LEY DE TRANSITO
- UTILICE EL CINTURON DE SEGURIDAD
- RESPETE LAS SEÑALES DE TRANSITO
- NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE LAS DROGAS Y EL ALCOHOL
- RESPETE LOS LIMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS
- ADELANTE UNICAMENTE CUANDO TENGA BUENA VISIBILIDAD Y EN LAS ZONAS PERMITIDAS
- AUMENTE LAS MEDIDAS DE PRECAUCION EN EPOCAS LLUVIOSAS REVISE PERIODICAMENTE SU VEHICULO (frenos, llantas, motor, aceite, amortiguadores, luces, otros)
- GUARDE LA DISTANCIA
- RESPETE Y COLABORE CON LAS AUTORIDADES DE TRANSITO
- UTILICE EL TRIANGULO REFLECTIVO
- CUANDO TENGA UNA EMERGENCIA EN CARRETERA Y DETENGASE EN UN LUGAR ADECUADO
- SI USTED ES CICLISTA, UTILICE LAS CICLOVIAS CUANDO EXISTAN. EN LA NOCHE
- USE LUCES Y ROPA LLAMATIVA.

MEDIDAS PREVENTIVAS PARA PEATONES

- CONOZCA Y RESPETE LAS SEÑALES DE TRANSITO
- CAMINE POR LA DERECHA CUANDO EXISTEN ACERAS

- CRUCE UNICAMENTE EN LAS ESQUINAS
- UTILICE Y RESPETE LOS SEMAFOROS
- UTILICE SIEMPRE LOS PUENTES PEATONALES
- UTILICE LAS ZONAS DE SEGURIDAD AL CRUZAR UNA CALLE CUANDO NO HAY ACERA, CAMINE SIEMPRE DE FRENTE AL TRANSITO
- CUANDO CAMINE CON NIÑOS(AS) UBIQUELOS POR EL LADO DE ADENTRO
- AL BAJAR DE UN AUTOBUS ESPERE QUE ESTE COMPLETAMENTE DETENIDO Y ANTES DE CRUZAR LA CALLE, FIJESE A AMBOS LADOS
- CUANDO CAMINE DE NOCHE, UTILICE COLORES VISTOSOS Y NO OSCUROS
- EVITE CRUZAR LAS CALLES EN ZONAS OSCURAS
- SEA UN EJEMPLO PARA SUS HIJOS E HIJAS Y ENSEÑELES LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIAL.

ACCIDENTES DE TRANSITO EN COSTA RICA**FLOTA VEHICULAR**

- El tamaño de la flota vehicular en Costa Rica alcanzó 439 mil vehiculos en 1996 y presenta un índice de crecimiento del 5 a 6% anual. gráfico 1)

SERIE HISTORICA DE LOS ACCIDENTES EN COSTA RICA

- En los últimos 14 años, el crecimiento en términos absolutos de los accidentes de tránsito ha tenido un comportamiento poco variable, debido al incremento de la flota vehicular y de la población. En 1996 se rompe la tendencia de crecimiento sostenido de los accidentes, que se atribuye a una adecuada identificación del

problema y a una efectiva intervención (legal, técnica y educative) (gráfico 2)

- En estos 14 años, las muertes en el sitio del accidente han mostrado una tendencia creciente con leves variaciones en su comportamiento; sin embargo, es en los últimos 3 años (1994, 95 y 96), que se ha producido una disminución del 11%. Gráfico 3)

CONSECUENCIAS

- * En 1996 se logró el índice de mortalidad por 10 mil vehículos más bajo en los últimos 14 años, (4.95). Esto refleja la efectividad de las políticas y las acciones aplicadas en la prevención de accidentes de tránsito, en los últimos tres años. Gráfico 4a)

- Una de las grandes preocupaciones ha sido la incidencia de accidentes con heridos graves, porque en este grupo se concentra la mayor cantidad de personas con secuelas permanentes, es decir, con algún tipo de discapacidad severa. Estos casos contribuyen a engrosar el número de años vida potencialmente perdidos (AVPP), además del costo social y económico que significa para la familia y el sistema de salud y seguridad social del país. El comportamiento histórico de esta tipología de víctima ha sido creciente, experimentando una reducción importante en los años 95-96, con un índice de heridos graves por 10 mil vehículos de 42.33 en 1991 a 28.46 en 1996. Gráfico 4b)

- La tasa de heridos leves por 10 mil vehículos pasó 192.13 en 1991 a 174.96 en 1996. (Gráfico 4c)

- De los muertos in situ (lugar del accidente) producidos en 1996, 260 (50% del total) ocurrieron en el lugar del accidente.

- Por cada muerto en un accidente de tránsito se producen aproximadamente, de tres a cuatro personas discapacitadas; siendo una de las causas más importantes que generan discapacidad en el país.

CAUSAS

- Las seis primeras causas de acciden-

tes de tránsito son: mal adelantamiento, no guardar la distancia, irrespeto de las señales, velocidad, ebriedad del conductor y participación de peatón
Gráfico 5

- De las autopsias realizadas en 1994, a las víctimas de accidentes de tránsito un 45% resultó con niveles de alcohol en sangre.

VICTIMAS

- Por sexo se encuentra una diferencia significativa como víctimas en los accidentes de tránsito para 1986 fue de, hombres 86% y mujeres 14%.
- El peatón es la principal víctima, 34%, seguido por conductores 23%, ciclistas 14%, 16% pasajeros o acompañantes y motociclistas 12%. Gráfico 6)
- Por edad, las víctimas más frecuentes son los jóvenes de 25 a 29 años. (Gráfico 7)
- Por ocupación el 50% de los muertos se dedican a la actividad agrícola o ganadera, el resto se distribuye en las diferentes actividades económicas.

CONDUCTORES PARTICIPANTES EN ACCIDENTES

Los datos muestran que los conductores participantes en accidentes con víctimas mortales, según tipo de licencia, son: 64 7.94 (trailereros), 62 2.76 (carga liviana), C2 1.32 (buses), B3 1.6 (camioneros), D1 0.84, A3 0.83 (motos), B1 0.69 (vehículos particulares), A2 0.55, y C1 0.51. Se aprecia una concentración de los vehículos pesados en los accidentes con víctimas mortales.

ZONAS DE RIESGO

- Se han identificado 30 cantones de alto riesgo de accidentes de tránsito según datos de 1995: Escazú, Puriscal, Santa Ana, Pérez Zeledón, San Ramón, Naranjo, Guatuzo, Grecia, La Unión Turrubares, León Cortés, Santa Bárbara, San Isidro de Heredia, Sarapiquí, Nicoya, Santa Cruz, Bagaces, Liberia, Cañas, Carrillo, Aguirre, Garabito, Orotina, Golfito, Osa, Limón, Siquirres, Pococí, Guácimo y San Carlos.
- Con relación a las áreas geográficas que

cubren las delegaciones de tránsito que presentan mayor riesgo de ser víctimas en un accidente de tránsito se encuentran Liberia y Puntarenas, Pérez Zeledón y Río Claro, Guápiles, Siquirres y Limón.

- Con respecto a las rutas de mayor riesgo ubicadas en estas zonas se encuentran: Ruta 1, la cual va desde San José hasta Peñas Blancas. Los puntos críticos de esta ruta se encuentran en los Kms 3 al 16, en los lugares de Cambronero, Cañas, Liberia y Cruce de Manolos; Ruta 2, la cual inicia en San José y llega hasta Paso Canoas, donde los puntos más relevantes son del Km 132 al 136, en las regiones de San Isidro, El Empalme, Piedras Blancas, Río Claro, Ciudad Neilly y Canoas; Ruta 32, la cual inicia en el Periódico La República y finaliza en Limón. Esta es la ruta considerada de mayor riesgo en el país y se destaca el tramo que va desde el Túnel Zurquí hasta Río Frío. Adicionalmente se han identificado algunas otras rutas importantes tales como Ruta 21 (Liberia - Nicoya) especialmente en los tramos entre Belén y Santa Cruz; Ruta 3, la cual inicia en la Empresa Riviana Pozuelo y finaliza en Cruce Pirro (entrada a Heredia) y finalmente se ha identificado la Ruta 20 Florencio del Castillo mejor conocida como carretera a Cartago.

- Las tasas de mortalidad presentan su mayor incidencia en las Delegaciones de Limón, Liberia y Guápiles. Los accidentes son más graves en zonas rurales que urbanas y son más frecuentes en zonas urbanas, esto debido a la concentración

de flota vehicular y la población

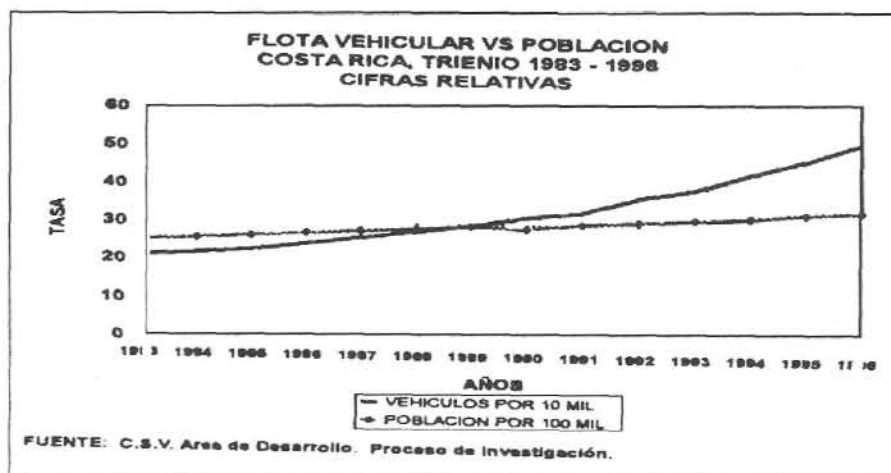
IMPACTO SOCIOECONOMICO

- De las 10 primeras causas de muerte en Costa Rica según años de vida potenciales perdidos (AVPP), los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar, para 1994 los AVPP fueron de 21 590 y para 1996 fueron de 18 700.
- Los costos reportados por prestaciones médico-sanitarias y daños materiales, por el Instituto Nacional de Seguros, en 1996 representó 9.000 millones de colones. Esto no incluye los costos de la Caja Costarricense de Seguro Social, los daños sicosociales, pérdida de fuerza laboral y otros costos no ponderados. En este rubro, se estima a nivel internacional, que los costos por accidentes de tránsito representan aproximadamente el 1% del producto interno bruto de un país (PIB). En términos monetarios se puede hablar de ₡ 8.000 millones por AVPP más ₡ 3.000 millones aproximadamente gastado por la C.C.S.S. Con ello se tendría un total aproximado de ₡ 20.000 millones de colones al año.

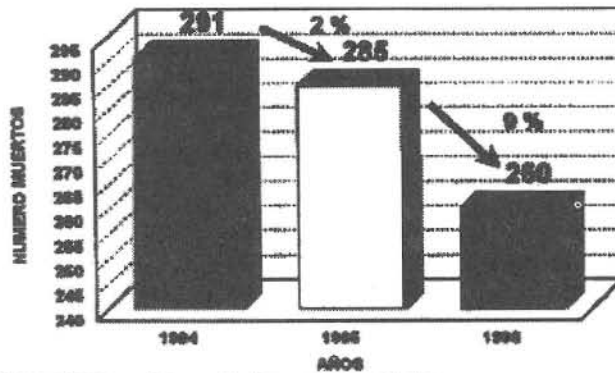
OTRAS INSTITUCIONES Y ORGANISMOS QUE ESTAN APOYANDO:

Colegio de Médicos y Cirujanos de Costa Rica
JAPDEVA
RECOPE
Municipalidades

- HERMAN HEINSTOCK, MINISTRO DE SALUD
MASTER FRANCISCO JIMENEZ, VICEMINISTRO MOPT.

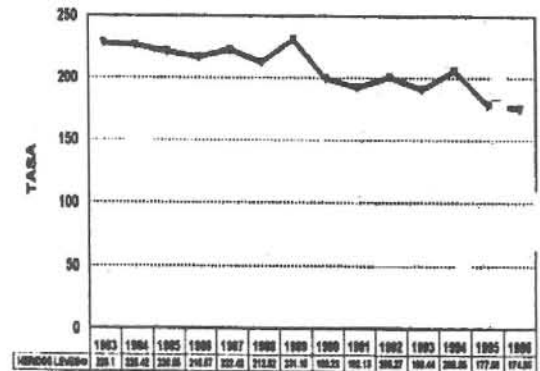


**MUERTOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO
COSTA RICA, TRIENIO 1994 - 1996
CIFRAS ABSOLUTAS**



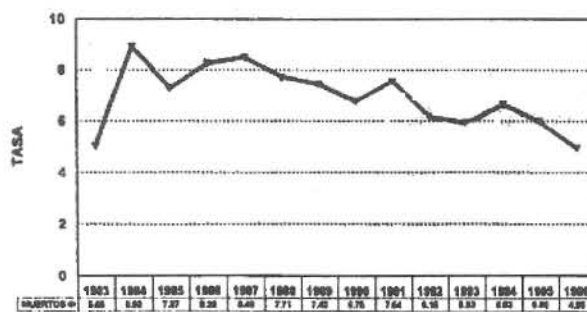
FUENTE: C.S.V. Area de Desarrollo. Proceso de Investigación.

**HERIDOS LEVES POR ACCIDENTES DE TRANSITO
COSTA RICA, 1983 - 1996
TASA POR 10.000 VEHICULOS**



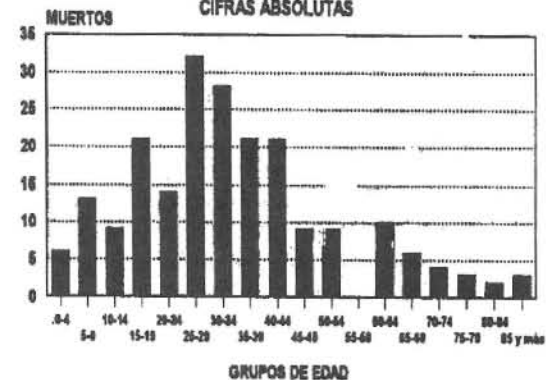
FUENTE: Dirección General de Policía de Tránsito y Servicio al Usuario y Recaudación.

**MUERTOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO
COSTA RICA, 1983 - 1996
TASA POR 10.000 VEHICULOS**



FUENTE: Dirección General de Policía de Tránsito y Servicio al Usuario y Recaudación.

**MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRANSITO
SEGUN GRUPOS DE EDAD
COSTA RICA, 1996
CIFRAS ABSOLUTAS**

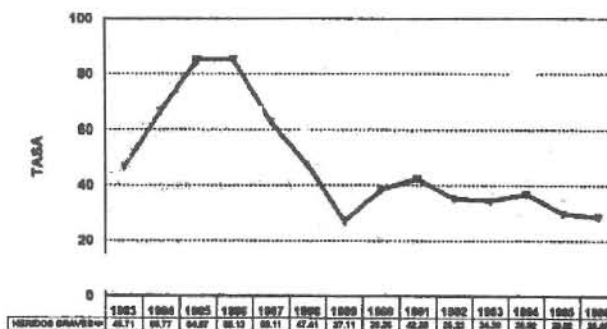


* Datos prorrateados

FUENTE: C.S.V. Area de Desarrollo. Proceso de Investigación.

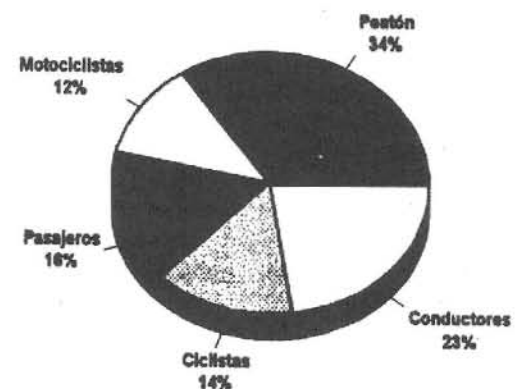
NOTA: De los restantes 49 muertos in situ se desconoce edad.

**HERIDOS GRAVES POR ACCIDENTES DE TRANSITO
COSTA RICA, 1983 - 1996
TASA POR 10.000 VEHICULOS**



FUENTE: Dirección General de Policía de Tránsito y Servicio al Usuario y Recaudación.

**MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO
SEGUN ROL DEL USUARIO
COSTA RICA, 1996**



FUENTE: Consejo de Seguridad Vial