



Diagnóstico de Seguridad Vial 2013

# COSTA RICA

Elaborado por

Asociación Española de la Carretera  
Elena de la Peña, Enrique Miralles y Lourdes Díaz



Banco Interamericano de Desarrollo  
Alejandro Taddia, Claudia Bustamante y Yolanda Vaccaro



# Costa Rica

---

## Índice

<i>Información sobre el país .....</i>	<i>2</i>
<i>La situación de Costa Rica en la región .....</i>	<i>3</i>
<i>Principales indicadores de seguridad vial en Costa Rica.....</i>	<i>4</i>
<i>Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020.....</i>	<i>6</i>
<i>Hitos de seguridad vial en Costa Rica.....</i>	<i>8</i>
<i>Análisis DAFO y líneas de acción sugeridas .....</i>	<i>9</i>

## Resumen

*Con una tasa de 14 fallecidos por cien mil habitantes en el año 2012, Costa Rica se sitúa por debajo de la media de la región de América Latina y el Caribe (17,2), aunque todavía alejada del promedio de los países con altos ingresos (8,7). Un porcentaje muy elevado (71,4%) de los fallecidos son usuarios vulnerables. Tras un trienio de descenso en el número de fallecidos (2008-2010), en 2011 y 2012 se registró un significativo aumento de las víctimas fatales, 14% más en 2012 que en 2010. En 2011 Costa Rica se adhirió al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas.*

Copyright © 2015. Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra está bajo una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando crédito al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI. El uso del nombre del BID para cualquier fin que no sea para la atribución y el uso del logotipo del BID, estará sujeta a un acuerdo de licencia por separado y no está autorizado como parte de esta licencia CC-IGO.

Notar que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa. Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los derechos reservados.



## Introducción

La Estrategia de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es considerada pionera en la región. El objetivo del Banco en este tema es liderar un proceso de cambio que permita promover acciones de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe en busca de la reducción permanente de los altos índices de siniestralidad vial.

Más de 1,2 millones de personas mueren cada año en las carreteras de todo el mundo y aproximadamente 50 millones de personas sufren lesiones no fatales. Las más recientes evaluaciones realizadas sobre la seguridad vial en América Latina y el Caribe<sup>1</sup> indican que la región tiene una tasa de fallecidos por accidentes de tránsito de alrededor de 17 por cada 100.000 habitantes mientras que el promedio de los países de ingresos altos es de 8,7 por cada 100.000 habitantes. Se estima que para 2020 las cifras pueden llegar a ser de 24 por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con las estimaciones mencionadas y proyecciones para el año 2020, América Latina y el Caribe sería la región con la tasa más alta de víctimas mortales a nivel mundial a causa de la siniestralidad vial.

La Estrategia de Seguridad Vial del BID se alinea con los cinco pilares de la “Década de Acción<sup>2</sup>”, con la intención de implementar acciones concretas—y con resultados mensurables—que contribuyan a conseguir la meta de las Naciones Unidas de reducir en un 50% el número de muertes por siniestralidad

vial para 2020. Específicamente, el Banco procura:

1. Fortalecer la capacidad institucional, técnica e integración de acciones entre ministerios de transporte, educación, salud, etc.
2. Impulsar una actitud de responsabilidad vial en la sociedad civil a través de campañas de comunicación.
3. Incrementar la capacidad para movilizar recursos.
4. Promover el diálogo regional e intersectorial e impulsar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos de la región (a través de actores multisectoriales, incluyendo ministerios de finanzas).
5. Fomentar la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas en seguridad vial.
6. Promover la regulación de los estándares de seguridad en los vehículos

Para conseguir todos estos objetivos es preciso conocer la situación existente en la región. Por este motivo, el BID publica una colección de Informes de Diagnóstico de Seguridad Vial para los países de América Latina y el Caribe.

---

<sup>1</sup> [Diagnóstico 2005-2009](#) y [Diagnóstico 2010-2012](#)

<sup>2</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf)

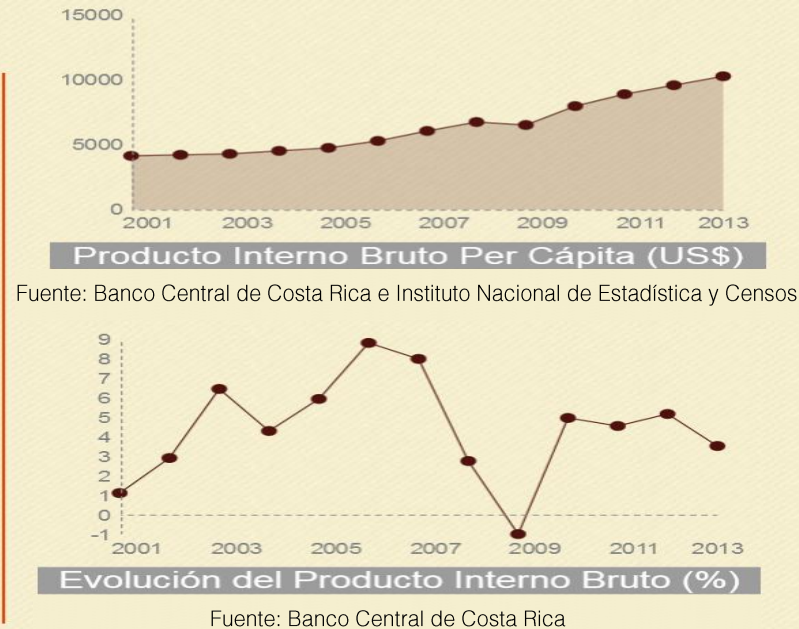


# Costa Rica

## Datos demográficos y económicos



Fuente: Organización de las Naciones Unidas



Fuente: Banco Central de Costa Rica e Instituto Nacional de Estadística y Censos

Fuente: Banco Central de Costa Rica



Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation)

## Índice de motorización

El índice de motorización (número de vehículos motorizados por cada 1.000 habitantes) ha experimentado un ligero crecimiento continuado desde el año 2000



Parque de vehículos motorizados en Costa Rica: 923.591  
(Fuente: Consejo de Seguridad Vial, 2012)

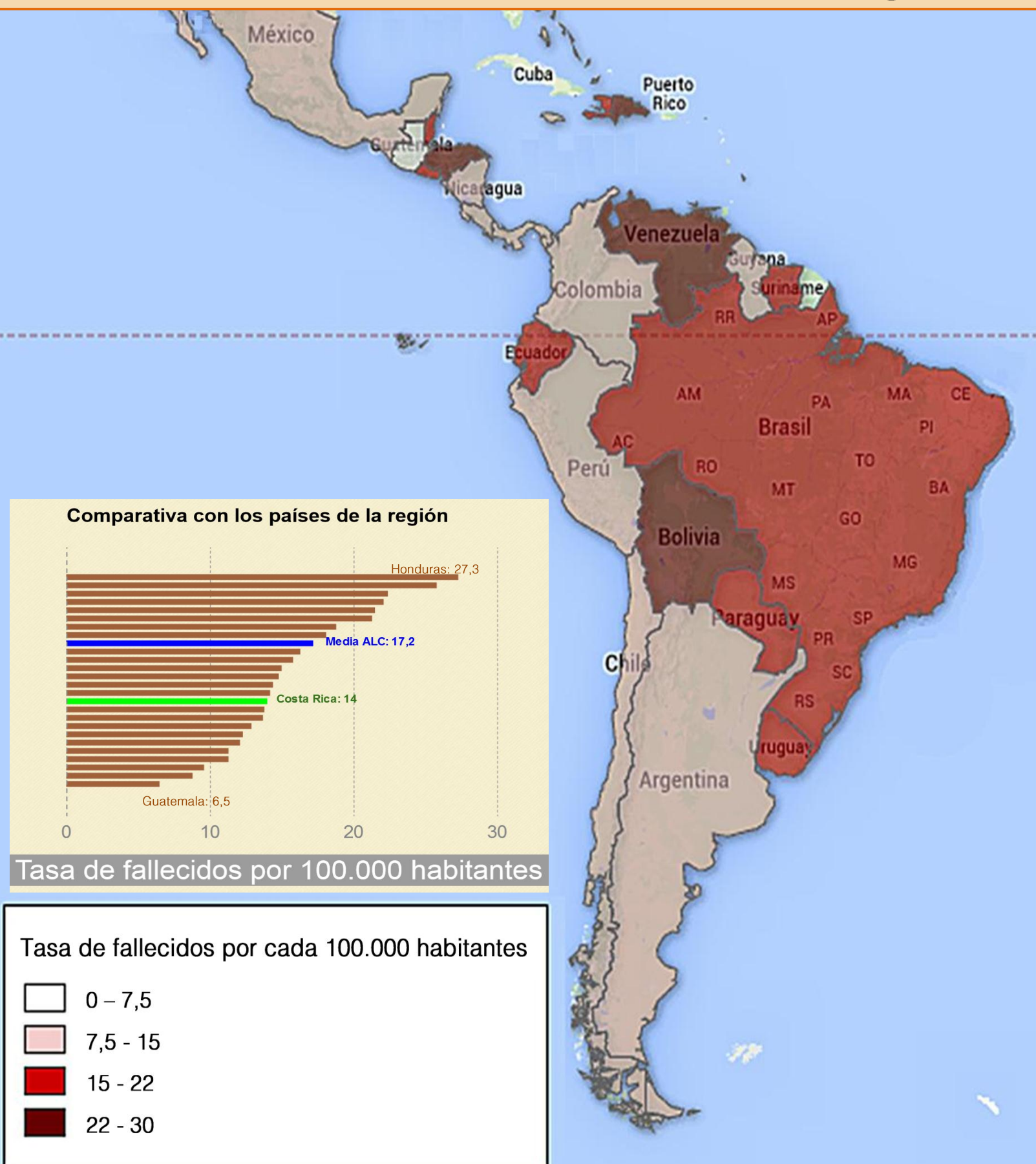
## Infraestructura viaria



Longitud Red Viaria: 42.430 kilómetros  
(Fuente: International Road Federation, 2011)



# Situación comparativa en la región





# Principales indicadores de seguridad vial en Costa Rica

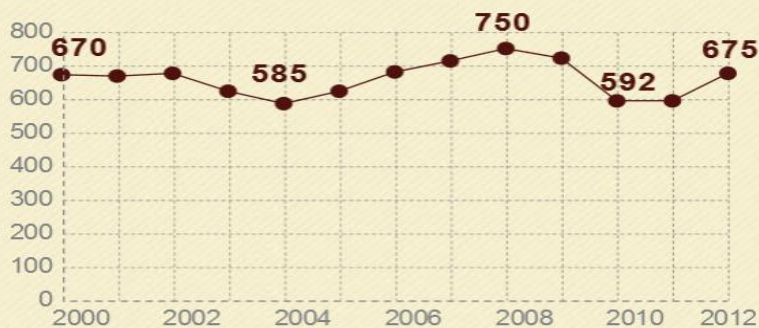
## Siniestros viales con víctimas en Costa Rica (2012)



9.948 siniestros con víctimas

Fuente: Consejo de Seguridad Vial

## Víctimas mortales



Evolución del número de fallecidos a 30 días

Fuente: Consejo de Seguridad Vial

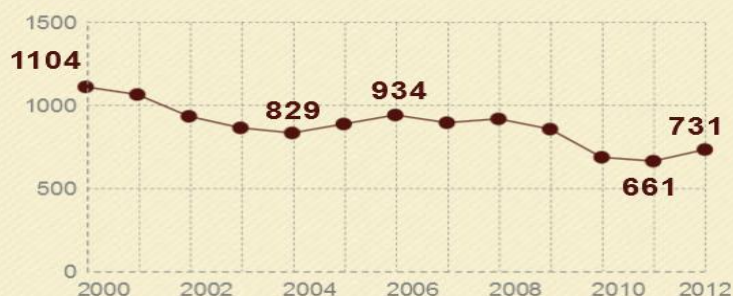


Fallecidos por siniestro vial por grupo de edad (2011)

## Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes y por millón de vehículos



Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes

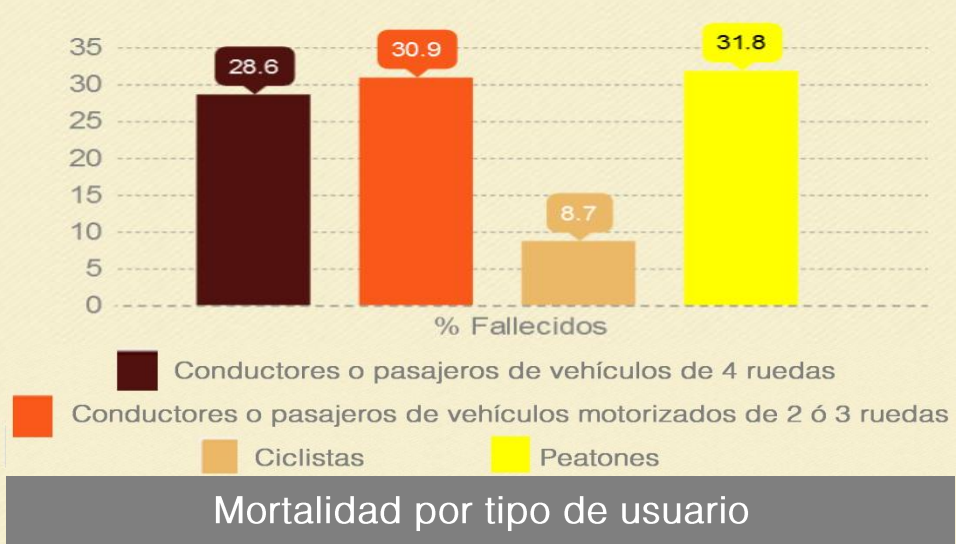


Tasa de fallecidos por millón de vehículos

Fuente: Consejo de Seguridad Vial

# Principales indicadores de seguridad vial en Costa Rica

## Usuarios vulnerables (2012)



El 71% de las víctimas mortales a 30 días eran usuarios vulnerables, es decir, usuarios de vehículos motorizados de 2 ó 3 ruedas, ciclistas o peatones.

Fuente: Consejo de Seguridad Vial

## Experiencias de éxito en Costa Rica

### FACTOR HUMANO

Campaña "Una moto es un vehículo"  
Manual del motociclista  
Programa de certificación  
"Movilidad Segura"

### FACTOR INSTITUCIONAL

Plan Nacional del Decenio de  
Acción para la Seguridad Vial 2011-  
2020  
Plan Nacional de Motociclistas 2014

### FACTOR VEHÍCULO

### FACTOR INFRAESTRUCTURA

Auditorías de seguridad vial  
Manual SCV: Guía para el análisis y  
diseño de seguridad vial de  
márgenes de carreteras  
Seguridad Vial. Manual para el  
desarrollo de proyectos de  
infraestructura  
Carretera 2+1



# Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Costa Rica

## Pilar 1: Gestión de la seguridad vial



ORGANISMO COORDINADOR: Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)



ESTRATEGIA NACIONAL: Plan Nacional 2011-2020



METAS: El objetivo general del Plan es reducir el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en un 16%, en un período de diez años respecto al año 2012



FONDOS: Financiación a través de presupuestos públicos y el Fondo de Seguridad Vial



INDICADORES DE RESULTADOS: COSEVI lleva a cabo el análisis de la siniestralidad

## Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras



EVALUACIONES INDEPENDIENTES: Experiencia en la realización de inspecciones y auditorías de seguridad vial



CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS SEGURAS: Aplicación del concepto de una carretera 2+1 en el tramo "Santa Elena-Cruce Río Frío" de la ruta nacional 32, carretera Braulio Carrillo para reducir la siniestralidad por choque frontal

## Pilar 3: Vehículos más seguros



INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS: La Revisión Técnica de Vehículos (RTV) tiene carácter bienal para vehículos de antigüedad inferior a los 5 años, siendo anual para los que superen esa edad. Los vehículos de transporte público deben someterse a revisión con una periodicidad semestral



# Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Costa Rica

## Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguras



VELOCIDAD MÁXIMA: Existencia de legislación y campañas de control



CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CASCO EN MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES: Existencia de legislación y campañas de control



USO DE DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTIL: Existencia de legislación y campañas de control



USO DE TELÉFONOS CELULARES AL CONDUCIR: Existencia de legislación y campañas de control



AUMENTAR LA CONCIENCIACIÓN: Campañas de sensibilización



EDUCACIÓN VIAL: Inclusión de educación vial en los programas de estudio de colegios, escuelas y jardines infantiles



FORMACIÓN VIAL: Existencia del examen teórico, práctico y reconocimiento médico para la obtención de la licencia de conducción



SISTEMA DE LICENCIA POR PUNTOS: Existe la licencia por puntos, el registro único de conductores y cursos para infractores de tránsito

## Pilar 5: Respuesta tras los accidentes



NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfonos de alcance nacional (911)



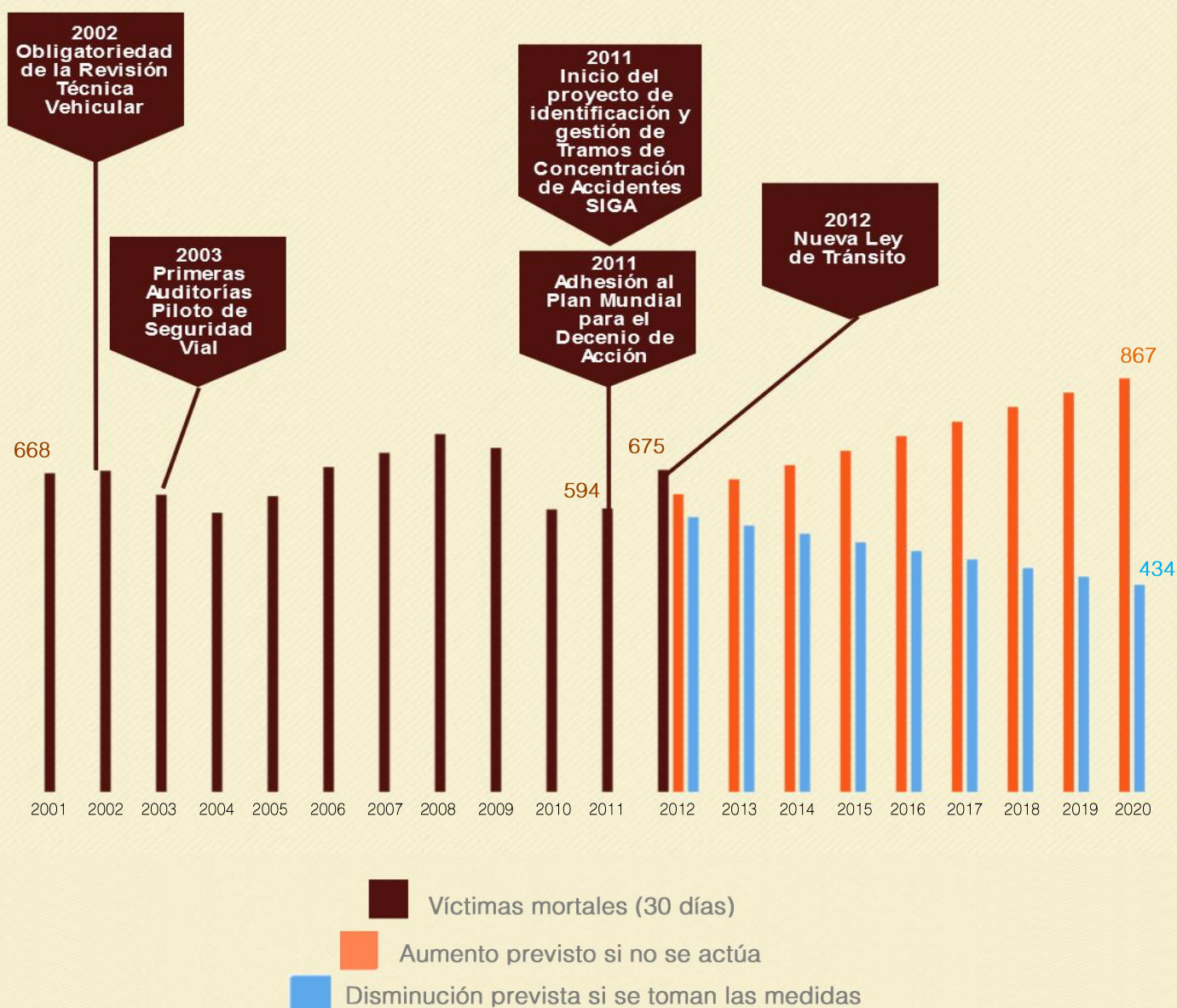
CAPACITACIÓN PROFESIONAL: Formación específica a médicos y enfermeras



SEGURO OBLIGATORIO: Existencia y regulación del seguro obligatorio para vehículos automotores (SOA). Ley de Tránsito 9078

# Hitos de seguridad vial en Costa Rica

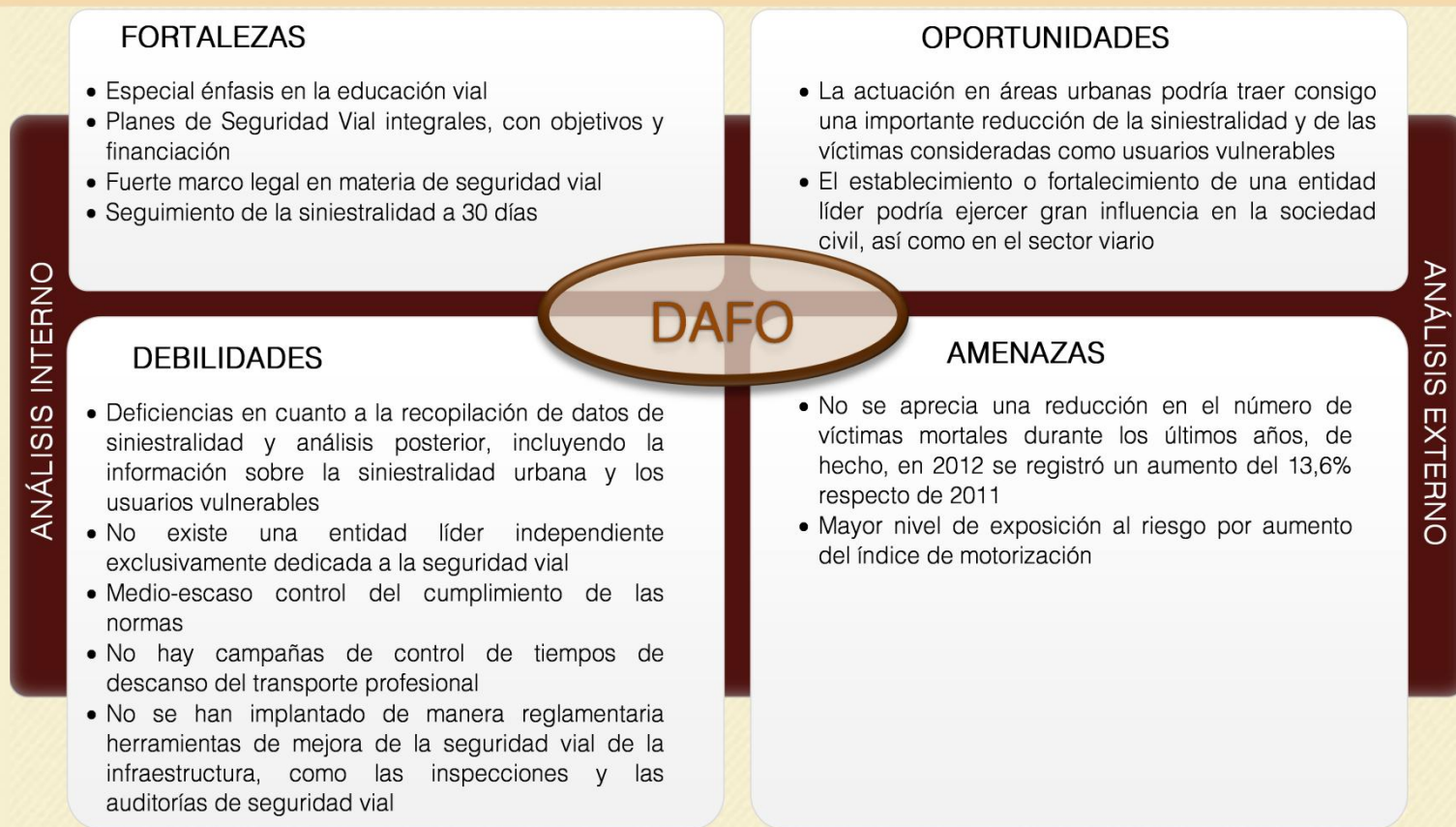
En este capítulo se presentan las cifras de fallecidos a 30 días, así como las previsiones de su evolución durante la década 2011-2020 de acuerdo con las estimaciones realizadas por la ONU en el Plan Mundial para el Decenio.



Evolución de víctimas mortales a 30 días



# Análisis DAFO



## Líneas de acción sugeridas





Banco Interamericano de Desarrollo  
Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente  
División de Transporte  
Estrategia de Seguridad Vial

1300 New York Avenue N.W.  
Washington D.C. 20577 USA  
Tel. (202) 623-1000  
Fax (202) 623-3096  
[www.iadb.org/seguridadvial](http://www.iadb.org/seguridadvial)