

Revista **Tecnovial**

Especializada en Seguridad Vial

Edición No. 11 / Setiembre - Octubre 2016

Versión Impresa 12 Páginas / Ejemplar Gratuito

**APOYAMOS
LA LUCHA
CONTRA EL
CÁNCER DE
MAMA**

SURGE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE SAN JOSÉ (PÁG 6)



PEATÒN TECNOLÒGIC (PÁG 7)



10 TIPS DE SEGURIDAD INFANTIL (PÁG 10)



OCTUBRE MES DE DOS GRANDES ACONTECIMIENTOS NACIONALES Y MUNDIALES

TRANSPORTE PÚBLICO PARA MAYORES



Imagen con fines ilustrativos

El mes de octubre conmemoramos dos acontecimientos muy importantes para la conciencia del país. Celebramos y reconocemos El Día Internacional del Adulto Mayor. Una propuesta proclamada en 1990 por la Asamblea General de Organización de las Naciones Unidas, que tiende a promover en conciencia nacional, el valor de la vejez y la necesidad de la integración social igualitaria para todas las personas.

Afortunadamente todos los y las costarricenses vemos con esperanza como la legislación formal protege a esta parte de nuestra población, y también asentimos, como cada día se hacen esfuerzos para que las personas adultas mayores tengan garantizados sus derechos sin la menor restricción.

LA REVISTA TECNOVIAL ha comprobado que la red del transporte público de taxis y autobuses, salvo algunos desalmados y canallas chóferes, se atiende con buen trato a las personas mayores, en la medida que se ven obligadas poco a poco a dejar de usar el vehículo privado.

NO podemos olvidar que las necesidades de desplazamiento de la persona adulta mayor siguen siendo importantes, por ejemplo, para acudir

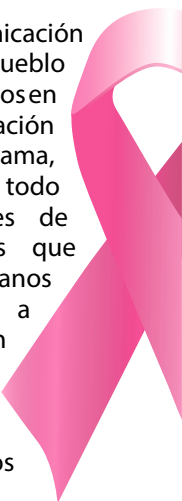
a citas médicas en Cinaes u hospitales, requiriendo un medio de transporte que, además de tener un costo gratuito y asientos preferenciales, le garantice su seguridad y comodidad. Por lo tanto, el acceso al transporte de forma autónoma y segura también facilita la asistencia a eventos familiares o a encuentros sociales, culturales, deportivos fortaleciendo una alta calidad de vida y manteniendo sus redes sociales.

Instamos a los empresarios privados del transporte público, a su sindicato CANATRANS, sobre todo dentro del ámbito autobús, a que sigan facilitando y mejorando de forma consientes también, las necesidades de las personas mayores. Conscientes de que la democracia es un árbol de mil ramas que hay que regarla diariamente, para fortalecer sus raíces.

Felicitamos al Consejo de Transporte Público, al **CONSEJO NACIONAL DE LA PERSONA ADULTA MAYOR**, Órgano rector en materia de envejecimiento y vejez en Costa Rica; a las Universidades Estatales y a miles y miles de costarricenses que, como consecuencia de una conciencia aguda y evolucionada, han promovido una legislación cada vez más exigente en aspectos relacionados con la accesibilidad de las personas adultas mayores con decoro y dignidad.

SENSIBILIZACIÓN SOBRE EL CÁNCER DE MAMA

Como medio de comunicación al servicio del pueblo costarricense, nos unimos en el Mes de la Sensibilización sobre el Cáncer de Mama, que se celebra en todo el mundo cada mes de octubre, identificados que todos los seres humanos debemos contribuir a aumentar la atención y el apoyo prestados a la sensibilización, la detección precoz, el tratamiento y los cuidados paliativos.



PARA ADULTOS MAYORES

SEGURIDAD VIAL EN EL AUTOBÚS



- Evite correr hacia el autobús que se va... especialmente si la acera está concurrida. Además de una carrera repentina, sin calentamiento y con multitud de imprevistos en el firme, puede caerse o provocarse una torcedura de tobillo.

- Espere al autobús en la parada, sin bajar a la calzada.

- Para subir o bajar, espere a que esté totalmente detenido.

- Al bajar del autobús, si debe cruzar, hágalo siempre por la parte posterior del mismo, mirando antes a ambos lados de la calzada. Nunca cruce una calle delante del autobús. No le van a ver los vehículos que puedan ponerse a adelantarlo.

- No distraiga ni moleste a quién conduce.

- Si va de pie, agárrese a algún asidero. Si hay un frenazo brusco o un accidente, puede irse al suelo.

SEGURIDAD VIAL EN EL TREN



- Al bajar a los andenes, use escaleras para subir o bajar.

- Agárrese al pasamanos y permanezca la posición que le permita mayor seguridad al bajar o subir.

- Sitúese lejos del borde del andén mientras espera que el tren entre en la estación. Espere a que los pasajeros salgan antes de subir.

- Tenga cuidado con el espacio entre el andén y el tren.

- Una vez dentro, tome asiento, si es posible.

- No se apoye nunca en las puertas y mantenga las manos alejadas de la entrada.

- Si no dispone de asiento, use un pasamanos para mantener la estabilidad.

- Y, sobre todo, nunca corra porque se le vaya a escapar el tren.

SEGURIDAD VIAL EN EL TAXI



- Nunca invada la calzada para "cazar al vuelo" un taxi. Diríjase a una parada oficial o solicite su parada siempre desde la acera.

- Al subir o bajar del taxi, hágalo siempre por el lado más cercano a la acera. Mire siempre antes de abrir la puerta y confirme que no viene ningún otro vehículo.

- Recuerde que no hay excepciones al uso del cinturón de seguridad en taxis ni siquiera a los conductores. En el resto de asientos es obligatorio el uso del cinturón de seguridad como marcar el Reglamento General de Circulación.



Todo diseño y proyecto constructivo
deben contar con un profesional en

INGENIERÍA o en ARQUITECTURA

——— **ASESÓRESE CON PROFESIONALES** ———




 @cfiacr

 cfia-cr

 Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica

www.cfia.or.cr

 2103-CFIA
2 3 4 2



SURGE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE SAN JOSÉ

PRIMER GRUPO FUE JURAMENTADO POR EL DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO, COMISIONADO MARIO CALDERÓN

EL UNIFORME AL INSPECTOR MUNICIPAL DE TRÁNSITO, ES DIFERENTE AL QUE USAN LOS OFICIALES DE PLANTA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO



**Por: Oficina de Comunicación
Municipalidad de San José y
Redacción RTV**

A principios del mes de octubre de este año 216, en cumplimiento de la ley de Tránsito y Seguridad Vial 9078, y en el marco del reglamento que los regula, autoridades de la Municipalidad de San José, encabezado por su alcalde, ingeniero Johnny Araya Monge y el Director de la Policía de Tránsito del MOPT, Mario Calderón, formalizaron la creación de la Policía Municipal de Tránsito de San José.

Este nuevo cuerpo compuesto por 15 Policías Municipales, fue capacitado por la Dirección General de la Policía de Tránsito en su Escuela de Formación

en San Rafael Arriba de Desamparados, con los mismos fundamentos que los Inspectores Nacionales, en temas como leyes conexas, Confección de documentos, Uso y procedimiento de "hand-held", Placas y licencias, Técnicas policiales, Cultura policial, Regulación de tránsito, División territorial, Señalamiento vial, uso y procedimiento de alcoholímetro, Relaciones humanas, Educación ciudadana y Ética policial.

Un segundo grupo de policías municipales se capacita en estos meses en la misma Escuela Nacional de Tránsito, que estarán cumpliendo su trabajo a finales de diciembre. Un tercer grupo saldrá capacitado en el 2017, hasta completar un grupo de 100.

SUBORDINADOS A LA LEY

En nuestro país la ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, 9078, faculta a las Municipalidades a tener sus propios cuerpos especiales de inspectores de tránsito, sin perjuicio de las labores ordinarias de la Policía de Tránsito.

Estos cuerpos especiales de inspectores municipales tendrán las atribuciones y competencias que la Ley N° 9078 les otorga en el artículo 214.

Los inspectores municipales de tránsito, podrán confeccionar partes o boletas de citación por las infracciones contempladas en los artículos 96,

143, 144, 145, 146 y 147 de la Ley N° 9078, dentro del ámbito geográfico de competencia territorial de su cantón.

Sin embargo, les está vedado atender accidentes de tránsito, únicamente podrán custodiar la escena y regular el tránsito en espera de un oficial de planta de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Los inspectores municipales de tránsito estarán obligados a atender las incidencias de tránsito ocurridas en su cantón que debidamente les comunique la Central de Comunicaciones de la Policía de Tránsito.

INFORMACIÓN CIUDADANA

El conjunto de ciudadanos y ciudadanas del país deben saber que estos cuerpos especiales de Policías de Tránsito, están debidamente regulados por el Reglamento para el funcionamiento de los cuerpos especiales de Inspectores de Tránsito, conforme lo dispone los artículos 212,

213 y 214 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del 2012 y que como funcionarios públicos no pueden excederse más allá de lo que la ley de tránsito y de administración pública les autoriza.

SEGURIDAD VIAL MÁS CERCA DEL USUARIO

"El fin principal de las acciones de todos los cuerpos de Inspectores de Tránsito que se contemplan en los artículos 212, 213 y 214 de la ley de tránsito vigente debe ser la planificación y el desarrollo de las acciones de prevención para una eficiente política municipal de tránsito y seguridad vial" según manifestó la directora ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial.

LA CENIZA PUEDE AFECTAR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

Colaboración de la Oficina de Prensa de RETEVE

Con las constantes erupciones del volcán Turrialba los costarricenses deben lidiar con la caída de ceniza. Ya se ha tratado sobre cómo prevenir enfermedades respiratorias, afecciones a la vista o que la pintura de los autos se dañe, pero poco se ha profundizado sobre cómo puede afectar la ceniza el funcionamiento de los vehículos.

Ante reiteradas consultas formuladas a los especialistas de Reteve sobre este tema, el siguiente es un decálogo para enfrentar la actividad volcánica, y aprender a convivir con sus efectos; ya que la ceniza volcánica sí llegar a tener

un muy dañino a la carrocería de los vehículos.

-La presencia excesiva de ceniza puede afectar el funcionamiento de algunos sistemas de los vehículos, especialmente el de frenos, ya que es un material sumamente corrosivo.

-Una alta acumulación de ceniza en las pastillas o propiamente en los discos puede provocar corrosión en estas partes y con la alta fricción una mayor temperatura, lo que resultaría en una menor eficacia del frenado.

-Lo recomendable para aquellos vehículos que se exponen a la ceniza

es dar el mismo tratamiento que se está dando a la carrocería. Lavarla con abundante agua hacia la zona interna de los aros (cuando los frenos están fríos), si es posible a presión, para evitar que con el tiempo se vaya acumulando la ceniza en estas zonas internas.

-En periodos de constante caída de ceniza es importante prestar atención a los filtros de aire, pues si se satura y las partículas de ceniza llegan a entrar en el motor, tendrían el mismo efecto de corrosión afectando su vida útil.

-En este aspecto, por cuestiones de salud también es importante revisar el filtro de aire de la cabina.



Ponete el casco ...

EI CHASIS S.O.S. VOS



UN MENSAJE DE:



mopt
Ministerio
Obras Públicas y Transportes

cosevi
Seguridad Vial

Hablando con Sindy Coto Calvo.

“UTILIZO EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LLEGAR A MI TRABAJO Y VOLVER A CASA”



Sindy Coto Calvo es josefina de corazón. No le es extraño el universo del Cosevi porque, como lo confiesa, lo conoce por su forma y por su fondo. Abogada de profesión, es profesional en la Dirección Jurídica del MOPT desde el 2003; y ha tenido desde entonces otras responsabilidades vinculadas con la Policía de Tránsito; área de transporte y seguridad vial; y como Asesora legal de la junta directiva del Cosevi durante la administración del ex viceministro Sebastián Urbina.

Asume la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) en marzo de 2016. Se estrena con la pasada semana de seguridad vial, al frente de una las instituciones de mejor calificadas e intachables por su transparencia y utilidad pública.

Por: Redacción

RTV.- Dice usted que no es una advenediza a la seguridad vial que es la piedra fundamental donde se asienta el COSEVI. ¿Cómo ve usted a la seguridad vial?

SCC.- Soy una convencida y enamorada de que la seguridad vial tiene que ver mucho con mi rol de vida como persona, con la tutela de tu vida, el inculcar valores a tus hijos y a la sociedad; aunque uno salga a la calle y vea a la gente manejando hablando por teléfono, sin cinturón y mucho más; y es cuando dices, hay tanto que hacer porque ese mensaje a la gente no le está llegando.

RTV. - Pero vivimos en la sociedad muy insensible. ¿Cómo revertir eso?

SCC.- La realidad de nuestro país, la realidad iberoamericana, la del mundo es que la gente ha perdido la sensibilidad para con el muerto de tránsito. Nuestro país es por todo un drama si se muere la gente por

zika, por dengue; por el maltrato animal. A todo el mundo impacta el terrorismo mundial, que, por supuesto nos impacta a todos, porque es una representación más de la pérdida de valores de nuestra época y es a todo nivel, pero si me llama atención que no somos capaces de reacción ante 250 fallecidos por un “accidente” de tránsito en sitio que llevamos a julio de este año. Y revertir esto es una cuestión de recobrar nuestra humanidad.

RTV.- Hoy la movilidad es muy peligrosa. Es como andar en un campo minado. Usted ha dicho en otros medios que las soluciones la tenemos. ¿a qué se refiere?

SCC.- Mire usted, yo apuesto que entro a un bar un fin de semana y la gente está tomando licor y comentando de lo grave que son los atentados terroristas y salen, se montan en su carro y matan a alguien. Y eso es terrorismo, porque estás poniéndote en una condición que atenta contra tu propia vida y la de otro. Lo mismo sucede con los cruces ferroviarios. No es la solución.

RTV.- Dice mucha gente que vivimos una especie de guerra de baja intensidad. Muy silenciosa.

SCC.- Algo parecido. A los fines de semana les tengo terror. La Policía de Tránsito me envía los reportes, las estadísticas donde me confirman un fin de semana con 19 muertos en carretera; un mes de julio con 35 fallecidos in situ. Esto no es posible. Y nadie se puede quejar que el Estado promueva el caos. Hay un buen señalamiento vial; tenemos fijados límites de velocidad puestos técnicamente; y en general tenemos una ley moderna. La solución

para parar esta sangría está en mi como conductora, como mamá, como papá; como usuario de la vía ya sea conductor o peatón. relacionados con

RTV.- Dice usted que una peor conductora. ¿Qué quiere decir?

SCC.- Conduzco desde los 19 años y casi no utilizo el carro. Eso no me hace dependiente. Soy una enamorada del transporte público de mi país. Yo estoy convencida de que para venir a trabajar el carro te ocasiona un gran problema. Tenerlo en un parqueo 10 horas diarias es un desgaste. Yo tomo el autobús en mi barrio o abordo taxi y llego al MOPT. Al Cosevi a pesar de que tiene vehículos oficiales, yo también con regularidad utilizo el transporte público, salvo mis desplazamientos en vehículo oficial por razones obvias y de tiempo.

RTV.- Usted llega en marzo al Cosevi a su nuevo cargo. Usted conoce su entorno, o sea, no le resulta extraño.

SCC.- Sí. Conozco al personal del Cosevi. Sé la calidad de funcionario que la Institución tiene. Gente muy comprometida. Gente muy sensible, anuente y consciente a trabajar por la seguridad vial. Eso lo vimos en esta última semana de seguridad vial.

RTV. - Pero el corazón del Cosevi sigue siendo la Dirección de Proyectos.

SCC.- Efectivamente el corazón del Cosevi es Proyectos. Y vamos a fortalecer esta Dirección. Tenemos planificado que para el 2017 cuente con su propio edificio operativo con áreas para atender todos los programas que tiene a su cargo, como empresas seguras.

RTV.- Siempre se ha ocultado las desacuerdos de la Policía de Tránsito con el Cosevi. El Cosevi es el ente rector por ley, el responsable de la política nacional de seguridad vial; y el papel de la Policía de Tránsito es de brazo ejecutor de la ley de tránsito. ¿Cómo lo lleva usted?

SCC.- Tenemos que quitar la de la mesa todo tipo de celos profesionales. Yo tengo como objetivo impactar en la cultura vial del país en cualquiera de los elementos. Y esto no se trata de egos profesionales, yo creo en trabajar unidos; me encanta los consensos. Tengo una muy relación con don Hugo Jiménez y el ingeniero Junior Araya; también con el ingeniero Germán Valverde. No es que haya problemas, sino que hay afinar un poco la forma en que se ha venido apoyando porque si creo que no debe hacer lo mismo porque no están los resultados. Es evidente que hay que impactar de forma distinta porque si los resultados al día de hoy no dan resultados el Cosevi debe tomar una actitud más vigilante es lo que toca.

No, no hay conflictos. De las fortalezas que rescato son las relaciones interinstitucionales muy buenas. Lo que tenemos que hacer es trabajar más vinculados. Consensuar acciones. Y entonces podemos ver hacia dónde va la estructura formal organizativa. Y mientras no veamos eso y sigamos siendo una institución encerrada; y el MOPT en sus programas encerrados; y Educación Vial con su capacidad instalada encerrado no vamos para ningún lado.



Imagen con fines ilustrativos

SEGURIDAD VIAL Y LA TECNOLOGÍA

PEATÓN TECNOLÓGICO



Foto por Gerardo Esquivel
Modelo María Alejandra Murillo Lizano

Por: Redacción

Responsabilidad Virtual vs. Responsabilidad Vial. No podemos ocultar que el uso (indiscriminado) de teléfonos celulares y reproductores MP3 es una actividad cotidiana la cual, si no se tiene responsabilidad, conlleva unos riesgos tanto para los peatones como para los conductores.

Un fantasma recorre nuestras calles: el fantasma del peatón tecnológico. Todas las fuerzas de su vista y sus manos se han unido para atravesar con zombi, sin medir los riesgos, nuestras vías urbanas

y rurales. Pero ¿Cómo relacionamos el uso de los dispositivos tecnológicos y la siniestralidad de peatones?

Lamentablemente son muy altas. Datos aportados por diversos organismos de salud indican que la muerte peatonal como la diversidad de heridos aumenta cada mes, principalmente porque el nuevo peatón va distraído manipulando sus dispositivos. Escenas que son cotidianas en cada esquina e incluso en carreteras del interior, lo que provoca una mayor siniestralidad vial, pues no solo en viandante va distraído sino también el conductor.

Este fantasma es nuevo en nuestro estilo de vida. Este fantasma es otro tipo de usuario, llamados peatones tecnológicos, transeúntes completamente ensimismados en su celular, o reproductor de música, que tropiezan con otras personas, árboles, postes de luz, cruzan sin mirar y hasta se caen de lleno en la calle y se lastiman. Y a la hora de escuchar, muchas veces ni se inmutan ante las advertencias de las bocinas o de otros peatones.

Según el Consejo de Seguridad Vial (Cosevi), los peatones siguen siendo el principal grupo de riesgo. Por cada 100 fallecidos 7 u 8 son víctimas de auto o moto mientras que 15 son peatones atropellados mortalmente.

Las autoridades hacen constantes llamados a la población de a pie a valorar el riesgo, pues la vulnerabilidad es del ciento por ciento dada la falta de elementos de protección. En los atropellamientos, los vehículos impactan directamente sobre el cuerpo de las víctimas, que no cuentan con ningún elemento que pueda mitigar la brutalidad del choque. Una lógica que los peatones tecnológicos conocen, pero que no valoran.

DEFINICIÓN DE PEATÓN TECNOLÓGICO

Fuente: DICCIONARIO DE INFORMÁTICA Y TECNOLOGÍA

Un peatón tecnológico es una persona que camina por una ciudad utilizando aparatos tecnológicos como celulares, reproductores de música, agendas electrónicas, etc., situación que los aísla del entorno, aumentando la posibilidad de provocar accidentes.

Aquellos peatones que caminan con la cabeza gacha, distraídos por sus celulares o escuchando música, tienen un 30 a 40 por ciento más posibilidades de sufrir un accidente.

En varios países existen proyectos y leyes que prohíben el uso de aparatos tecnológicos en situaciones de riesgo. Por ejemplo, en Croacia se multa a quienes caminan usando un celular.

QUIÉN ES EL NUEVO PEATÓN

Estas personas son las que caminan con la vista clavada en la pantalla del celular o abstraídos por los dispositivos que en amplia oferta cuentan hoy, los jóvenes de hoy para distraerse.

Correos electrónicos, chat, videojuegos y películas, están al alcance de su mano para llevarlos a otra realidad, la cual los descoloca y los hipnotiza.

Este nuevo usuario pierde la noción del riesgo cuando camina utilizando alguno de estos dispositivos. En este sentido, la expertos costarricenses e internacionales para la seguridad vial calculan, que un 20% de los transeúntes muertos estaba hablando con el móvil o levaba dispositivos en los oídos.

En nuestra región de los cientos de siniestros de peatones contabilizados con evidencia del uso de auriculares en el momento del incidente, rozaba en edad promedio los 21 años, el 68% eran varones y el 67%, menores de 30 años. La mayoría de los vehículos involucrados eran trenes (55%) y el 89% de los casos ocurrió en ambiente urbano.

En el 74% se estableció que las víctimas estaban usando el auricular en el momento del siniestro. En 34 de 116 casos comprobados (29%), los informes mencionan específicamente que hubo bocinas o sirenas sonando antes de que la víctima fuera golpeada.



LA GUÍA DEL BUEN PEATÓN

- Cruce siempre por las sendas peatonales. Si no hay, hágalo por las esquinas, por delante de los vehículos detenidos.
- Antes de cruzar, mire hacia un lado, luego observe hacia el otro lado y vuelva a mirar.
- No cruce entre autos a pesar de que indebidamente estén ocupando por completo la senda peatonal.
- Cruce caminando y no se detenga nunca sobre la calzada. Además de mirar el semáforo, observe que todos los autos y motos estén detenidos ya que por imprudencia alguno puede pasar el semáforo en rojo.
- Logre contacto visual con el conductor del automóvil. Esto es fundamental para entender cuál es la maniobra que va a realizar
- Nunca camine por el borde de la calzada o por encima de los cordones
- Tenga especial cuidado en los garajes con las entradas y salidas de vehículos.
- Evite las prendas oscuras de noche.
- No utilice celulares, mp3, ni ningún otro elemento que genere distracción y le impida reconocer los indicadores de riesgo.

INFRACTORES PAGAN \$150 MILLONES POR ACARREO Y CUSTODIA DE VEHÍCULOS DECOMISADOS

EN AGOSTO DE 2015 ENTRÓ EN VIGENCIA EL DECRETO QUE OBLIGA AL PAGO DE ESOS RUBROS.

DINEROS SON UTILIZADOS PRIORITARIAMENTE EN CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIAL.



Por: Oficina Prensa del Mopt y Redacción de la RTV

En un año, los infractores a la Ley de Tránsito pagaron \$50.9 millones por el acarreo de su vehículo a los predios de la Policía de Tránsito, tras cometer faltas que ameritaron el decomiso del automotor y también desembolsaron \$99.6 millones por la custodia de estos vehículos.

En total, son \$150.5 millones, luego que el 19 de agosto del 2015 entró en vigencia el cobro de estos rubros a los infractores.

Corte al 31 de agosto del 2016

Según detalló el Director Jurídico del Cosevi Carlos Rivas, la Ley de Tránsito N. 9078, que rige desde octubre del 2012, autoriza a la Institución para cobrarle a los dueños registrales de los vehículos decomisados estos traslados y custodias.

Para el Consejo, estos cobros son válidos y oportunos, en tanto la Administración Pública no solo debe custodiar el vehículo sino responder por eventuales daños que pudieran sufrir mientras se encuentra decomisado el automotor y para atender los gastos asociados a ese servicio. Además, para compensar los gastos derivados del transporte de los vehículos.

El cobro de un monto por custodia a precio de costo, con base en estudios

de mercado, es lo mínimo que el infractor debe pagar, al generarle esa carga a la institución, tras cometer una falta que pudo haber evitado. No es un impuesto.

En cuanto al acarreo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes paga pólizas que cubren no solo a la grúa sino a los vehículos que acarrea, de ahí la necesidad del cobro por el traslado. La forma de evitar pagos por multas, acarreos y custodia de vehículos, destacó Rivas, es respetar la Ley de Tránsito, comprendiendo que la Administración no está interesada en decomisar vehículos, pues sus patios están saturados y tampoco estos cobros representan un negocio para el Consejo, como factor que motive dicha acción.

La idea es que entendiendo el perjuicio económico que implica mantener los vehículos en los patios del Estado, los usuarios procuren tardar menos en el reclamo de su automotor.

Estos dineros son utilizados por el Consejo de Seguridad Vial para soportar el servicio de custodia de los automotores y los remantes para apoyar la labor de la Policía de Tránsito, así como las labores de la Dirección General de Educación Vial y de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Asimismo, los fondos se destinan a importantes labores como las campañas en materia de seguridad vial que realiza la institución.

Cálculo de costos

Si un conductor comete una falta que amerite el decomiso del vehículo,

como circular sin placas, o estar mal estacionado, por citar dos ejemplos, debe pagar \$5.347,02 por ese acarreo si la distancia entre el sitio del decomiso y el plantel es inferior a 6 km. En caso que sea más distancia, paga el monto de los primeros 6 km y debe pagar \$819,17 por cada kilómetro adicional o una fracción de éste. Por otro lado, por cada día que el vehículo esté en custodia, se tiene que pagar \$3.484,41.

Para recuperar el vehículo, los propietarios deben realizar los trámites habituales, como pagar las multas involucradas con la detención del automotor, así como cualquier otra que esté pendiente. Hasta que tengan toda la situación resuelta es que deben apersonarse a la Unidad de Impugnación del Consejo más cercana y presentar la orden de devolución. En este momento, citó Rivas, es que se le hace el cálculo del dinero que tiene que cancelar por la grúa y por cada día de custodia.

Aclaró que el cálculo de días se hace con base en el día anterior, es decir, se calcula el monto sumando los días entre el día del decomiso y el día anterior al que se están haciendo los cálculos. La persona, una vez que paga, debe retirar el vehículo de inmediato, caso contrario deberá pagar los días adicionales que deje el automotor en el lugar.

Entre el 1 de enero y el 31 de agosto de 2016 la Policía de Tránsito decomisó 5.081 motos, 905 sedanes, 61 camiones de carga, 6 bicicletas, 12 vehículos de transporte público y 72 de otros tipos de automotores, para un total de 6.137 unidades.



OCTUBRE
MES DE LA LUCHA CONTRA EL
CÁNCER DE MAMA



Los profesionales en
**INGENIERÍA y en
ARQUITECTURA**
diseñan la operación eficiente de una empresa.

ASESÓRESE CON PROFESIONALES

 @cfiacr

 cfia-cr1

 Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica

www.**cfia**.or.cr

 **2103-CFIA**
2 3 4 2



10 TIPS DE SEGURIDAD INFANTIL CAMINO AL COLE



Aún estamos sacudiéndonos la arena de las vacaciones y tres palabras se instalan en nuestra retina allá por donde miremos, pasamos de los anuncios de bronceadores a aquellos donde los uniformes, los libros y el marca-ropa de los peques tienen todo el protagonismo: es la temida por unos y deseada por otros VUELTA AL COLE.

También en redes sociales, blogs y medios varios de comunicación las palabras: adaptación, la mal llamada “guardería”, escuelas infantiles y como tener una vuelta tranquila se adueñan de los todos los TLs.

Por nuestra parte vamos a aportar nuestro granito de arena y no precisamente de playa con esta infografía con 10 consejos básicos de seguridad infantil en el camino al cole, sobre todo para aquellos niños que se inician como peatones autónomos.

A PIE

1- Cruza por los pasos de peatones o semáforos en verde mirando previamente a uno y otro lado, asegurándote de que los coches paran antes de cruzar.

2- No cruces NUNCA entre los coches aunque estos se encuentren parados o aparcados.

3- Evita llevar el móvil durante el trayecto, ni siquiera los auriculares con música: en el trayecto debes poner toda tu atención en tus pasos y en la carretera.

EN COCHE

4- Ves SIEMPRE en un SRI adecuado a tu peso y talla, en los asientos posteriores hasta que midas 150 cm de altura, cuando ya superes esa estatura siempre con el cinturón de seguridad.

5- Baja del coche cuando se encuentre completamente aparcado y por el lado de la acera.

EN BICICLETA

6- Lleva siempre caso y elementos reflectantes.

7- No lles auriculares que distraigan tu atención de tu conducción y del resto de conductores y peatones.

8- Respeta las normas y señales de circulación, anticipando todas tus maniobras al resto de conductores.

9- Espera encima de la acera de la parada y dos pasos por detrás de la calzada.

10- Tu seguridad y la de tus compañeros es importante: no empujes, juegues, saltes ni cruces delante o detrás del autobús en las paradas y durante el trayecto.



¿POR QUÉ SE CIRCULA POR LA DERECHA Y EN OTROS SITIOS POR LA IZQUIERDA?

<http://www.circulaseguro.com>

Seamos sinceros, esa es la pregunta políticamente correcta. En realidad, lo que todos nos preguntamos es por qué los británicos conducen del otro lado de la carretera. Ellos, sin embargo, se hacen otra pregunta: ¿por qué todo el mundo dejó de circular por la izquierda?

Circular por la izquierda es un hábito que se remonta a cientos de años en la historia de la humanidad, posiblemente a épocas tan lejanas como el Egipto de los faraones o la Grecia Antigua. En todo caso, se remonta a una época en la que era habitual que la gente llevase algún tipo de espada o arma blanca colgando del lado izquierdo.

Así, como entre el 85 y el 90 % de los humanos son diestros, circular por la izquierda del camino parecía algo sensato. Nunca sabías con quién te ibas a encontrar y aún menos conocías sus intenciones, por lo que era mejor que esa persona pasase por tu derecha, así podías echar mano de la espada -que llevabas a la izquierda- en caso de necesidad para protegerte.

Esa costumbre se convirtió incluso en una obligación cuando en el año 1300 el Papa Bonifacio VIII ordenó que los peregrinos que viajaban hacia Roma, lo hicieran por la izquierda. En 1756, se reguló por primera vez la circulación en el London Bridge. Obviamente, la circulación se haría por la mano izquierda. En 1773, el General Highway Act recomendaba que los caballeros, conductores de carruaje y los campesinos que llevaran sus productos al mercado de las ciudades circularan por la izquierda. En 1835, el Highway Act hizo obligatorio en todo el imperio británico circular por la izquierda.

EL CONESTOGA WAGON EN ESTADOS UNIDOS Y LA REVOLUCIÓN FRANCESA LO CAMBIAN TODO



Imagen con fines ilustrativos

Sin embargo, en el Siglo XVIII, en algunas regiones del mundo se empezó a circular por la derecha. Primero fue

en los jóvenes Estados Unidos. Los primeros carruajes de transporte autóctonos, los Conestoga wagon, se empezaron a fabricar en el Condado de Lancaster, Pennsylvania. Era habitual que los carruajes fueran tirados por cuatro o seis caballos y el conductor solía cabalgar el caballo izquierdo más cercano al carruaje. ¿Por qué? Porque de ese modo podía manejar con más facilidad el látigo con la mano derecha. Los caminos eran estrechos y si no querían chocar, lo mejor era que el carruaje que venía de frente pasase por la izquierda, donde el conductor podía controlar que ambos vehículos no se tocasen. Es decir, circulaban por la derecha. Así, en 1792, el estado de Pennsylvania promulgó una ley que obligaba a circular por la derecha. Otros estados y provincias canadienses siguieron ese ejemplo.

Mientras tanto en Europa, Francia se vio inmersa en su Revolución. En el país galo, como en todo el continente, la costumbre era la de circular por la izquierda, pero como los revolucionarios decidieron cambiarlo todo (hasta el calendario y el nombre de los meses cambiaron), también decidieron que se circularía por la derecha. Y es que ir por la izquierda era muy Antiguo Régimen. Cuando Napoleón accedió al poder y sus ejércitos empezaron a invadir media Europa, ordenó a sus tropas quedarse a la derecha. Impuso esa norma en los países invadidos, entre ellos España, y cuando se retiraron la costumbre se mantuvo en muchos de ellos. Mientras, los británicos seguían circulando por la izquierda. A lo largo de esos años, las costumbres de cada una de esas potencias se llevaron a los territorios coloniales, como India, Australia o Nueva Zelanda, para los británicos, o África del norte y central para los franceses.

EL FORD MODEL T: HACIA LA IMPOSICIÓN DEL VOLANTE A LA DERECHA

A principios del Siglo XX, con la invención del automóvil, no había norma que obligase a una determinada configuración del coche. Había de todo: acelerador en el centro y freno a la derecha, volantes a la derecha y a la izquierda en el seno de una misma marca. Sin embargo, Henry Ford empezó a fabricar el Model T en serie e inundó Estados Unidos con su coche negro. Ford empezó a exportar y fabricar en otros países el Modelo T y los modelos que le sucedieron. Y claro, en su óptica de racionalización de la producción, sus coches llevaban el volante a la izquierda para circular

por la derecha, como era la norma en Estados Unidos y Canadá. Así, poco a poco se fue imponiendo en la industria y en los primeros códigos de circulación el coche con volante a la izquierda para circular por la derecha en muchos países europeos. Algunos, como el Reino Unido, pero también Holanda o los países escandinavos seguían circulando por la izquierda.

En la actualidad, el último país del continente europeo en pasarse a la circulación por la derecha fue Suecia, lo hizo en 1967. En la actualidad, prácticamente sólo en las antiguas colonias británicas (o territorios fuertemente influenciados por el imperio británico) se circula por la izquierda. La excepción a la regla es Japón. En el país del sol naciente, siempre se circuló por la izquierda, por tradición y un poco porque los ingenieros británicos que construyeron su ferrocarril lo hicieron pensando en la circulación por la izquierda. Otro dato curioso, tras la Segunda Guerra Mundial, la Jefatura de Okinawa pasó a ser gobernada por los Estados Unidos que impusieron la circulación por la derecha. Hasta que, en 1978, devolvieron Okinawa a Japón y se volvió a circular por la izquierda, como en el resto del país.



Imagen con fines ilustrativos

¿ES MÁS SEGURO CIRCULAR POR LA IZQUIERDA?

Los defensores de la circulación por la izquierda mantienen que es más seguro. Como la mayoría de la humanidad es diestra, conduciendo un coche con volante a la derecha hace que nuestra mano directora, la derecha, nunca suelte el volante, pues se cambia de marcha con la izquierda. Aunque como el cambio automático está cada vez más extendido, este argumento es muy relativo.

CUIDO MI VIDA SOY PEATÓN RESPONSABLE



DECÁLOGO PEATÓN

NO UTILIZO CELULAR, AUDIFONOS O CUALQUIER OTRA COSA QUE DISTRAIGA MIS SENTIDOS

SIEMPRE CRUZ LA CALLE POR EL PASO PEATONAL

AVANZO CUANDO EL SEMÁFORO LO INDIQUE Y LOS VEHÍCULOS PERMANEZCAN EN ALTO TOTAL

ME DESPLAZO SOBRE LA BANQUETA Y CAMINO POR LA DERECHA

USO LOS PUENTES PEATONALES

VOLTEO A LA DERECHA E IZQUIERDA ANTES DE CRUZAR LA CALLE

HAGO CONTACTO VISUAL CON LOS CONDUCTORES

NO SUELTO A MIS HIJOS AL MOMENTO DE CRUZAR

ME DETENGO COMPLETAMENTE EN LA ENTRADA DE LOS ESTACIONAMIENTOS

SIGO LAS INDICACIONES DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

Si tomás no manejes ...

EL CHASIS **S.O.S.** VOS



UN MENSAJE DE:



mopt
Ministerio
Obras Públicas y Transportes

cosevi
Seguridad Vial