

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 2955-2019

Acta de la Sesión Ordinaria 2955-2019 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 19 de junio de 2019 en la Sala de Reuniones de la Dirección Ejecutiva.

Se inicia la sesión a las 16 horas con 48 minutos, con la asistencia de los siguientes Directores:

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Licda. Patricia Méndez Arroyo	Representante Ministerio de Educación
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Sr. Juan Luis Chaves Vargas	Representante de Gobiernos Locales
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud

Participan, además:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Mba. César Quirós Mora	Auditor Interno
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaria de Actas

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Arq. Eduardo Brenes Mata, Viceministro de Transportes y Presidente de Junta Directiva, quien somete a aprobación el orden del día.

ARTÍCULO PRIMERO

Aprobación del Orden del Día.

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día.
- II. Aprobación de acta.

- Sesión Ordinaria 2954-19.

III. Asuntos de la Presidencia.

IV. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

- Propuestas para Proyectos de Seguridad Vial.

V. Asuntos de la Dirección Ejecutiva.

- Cuadro de información superávits 2016 y 2017 (Entidades y Asociaciones) ajustado.
- Oficio DE-2019-2034 Justificación Programa Presupuesto MOPT.
- Universidad Nacional “Servicios para la Reorganización Institucional del Cosevi”.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 1.1 Se aprueba el orden del día.

2

Se declara acuerdo firme.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación de acta

Manifiesta la Licda. Patricia Méndez Arroyo, se debe indicar la numeración para cada uno de los apartados, en el acuerdo que se señala en la página número 5.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 2.1 Se aprueba el acta de la Sesión Ordinaria 2954-19 con la observación realizada por la Señora Directora Méndez Arroyo.

Se declara acuerdo firme.

A continuación se da una variación en el orden del día con la aceptación de los Señores Directores, y da inicio el señor el Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, con la exposición de los temas incluidos en Asuntos de la Dirección Ejecutiva, trasladando de esta manera el punto V, al punto III de la agenda.

ARTÍCULO TERCERO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

3.1 Cuadro de información superávits 2016 y 2017 (Entidades y Asociaciones) ajustado.

El Director Ejecutivo explica el oficio DF-2019-261, mismo que se detalla a continuación:



Dirección Financiera

19 de junio del 2019
DF-2019-261

Ingeniero
Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo
COSEVI

Estimado señor:

El artículo 5 de la Ley 9371 dispone que

"Los recursos que se encuentran establecidos en el alcance del artículo 3 de esta ley, y sujetos al principio constitucional de caja única del Estado, sobre los que no se demuestre el cumplimiento de los objetivos y las metas institucionales y que constituyan superávit libre al cierre del ejercicio económico de la correspondiente entidad, deberán ser ejecutados por la entidad correspondiente en un período máximo de dos años, a partir del dictamen declarativo del superávit libre emitido por la Autoridad Presupuestaria, basado en los informes técnicos de la Tesorería Nacional. En caso de que no se ejecuten, en el plazo antes definido, los recursos establecidos en el artículo 3 deberán ser devueltos al presupuesto de la República para ser aplicados a la amortización de la deuda interna y externa de la Administración Central."

A efectos de emitir los dictámenes declarativos indicados en el artículo citado, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria ha solicitado a las diferentes entidades el detalle de los Superávit Libres generados en años anteriores.

Para los períodos 2016 y 2017 se formuló la solicitud correspondiente mediante el oficio STAP CIRCULAR-0947-2018 / CIRCULAR CIR-TN-0018-2018 del 5 de julio del 2018, debidamente atendida con oficio DE-2018-5273 del 12 de julio del 2018, adjuntando el machote remitido por la STAP en el que se solicitaba detallar los Superávit Libres y Específicos al 31 de diciembre de los años 2016 y 2017.

Para el período 2018 se formuló la solicitud de información mediante oficio TN-0681-2019 del 17 de mayo del 2019, atendida con oficio DE-2019-1823 del 3 de junio del 2019, sin embargo el machote remitido por la STAP era diferente del solicitado para los períodos 2016 y 2017, dado que para el período 2018 se solicitó indicar por separado los montos correspondientes a los Superávit Libre y Específico generados dentro de la Ley 9371, y los generados fuera de esa Ley.



Dirección Financiera

Por otra parte el 18 de junio del año en curso se recibió solicitud telefónica de parte de la Lioda. María Gabriela Alfaro Solís de la Dirección de Tesorería Nacional, para que se modificara la información remitida con el oficio DE-2018-5273, eliminando del cuadro los montos correspondientes a los Superávit Libre de los períodos 2016 y 2017, y agregando la siguiente observación: *"Nota aclaratoria: Para efectos de revelación suficiente, se indica que se generó un monto de Superávit Libre en el período 2016 por la suma de \$ 11.564.559.220,14 y en el período 2017 por la suma de \$ 15.695.151.985,22, los cuales consideramos se encuentran fuera del ámbito de la aplicación de la Ley N° 9371".*

De lo anterior se podría concluir que el Ministerio de Hacienda, por medio de la Tesorería Nacional y la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, brindará un trato diferente a los Superávit Libre que no han sido generados dentro de la Ley N° 9371, dado que no provienen transferencias de la Administración Central o de los Presupuestos de la República, como es el caso de los Superávit Libre generados por este Consejo, los cuales provienen de las fuentes de financiamiento que conforman el "Fondo de Seguridad Vial", debidamente detalladas en el artículo 10 de la Ley 8324.

En razón de lo expuesto se considera que, salvo mejor criterio de parte del Ministerio de Hacienda, la Administración podrá disponer y ejecutar la totalidad de los recursos disponibles provenientes de los Superávit Libre de años anteriores, por la suma total de \$ 38.420,5 millones, según se detalla a continuación:

Cuadro N° 1 Superávit Libre Acumulado Total Disponible sin presupuestar Al 18 de junio del 2018	
Descripción	Monto (millones de \$)
Superávit Libre periodo 2015	\$ 4.889,6
Superávit Libre periodo 2016	\$ 9.148,6
Superávit Libre periodo 2017	\$ 15.695,2
Superávit Libre periodo 2018	\$ 9.687,2
Superávit Libre Acumulado Total disponible sin presupuestar	\$ 38.420,6

Sin otro particular, se despide atentamente,

SERGIO
VALERIO
ROJAS
(FIRMA)

Firmado digitalmente por
SERGIO VALERIO
ROJAS (FIRMA)
Fecha: 2019.06.19
14:46:20 -06'00'

Lic. Sergio Valerio Rojas
Director Financiero

- MBA Edwin Ramírez E., Jefe Departamento Presupuesto
- MBA Jeannette Masís Ch., Área de Planificación y Evaluación
- Archivo

Ministerio de Hacienda
 Tesorería Nacional y Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria

Nombre de Entidad: Consejo de Seguridad Vial
 Cédula Jurídica: 3-007-061394
 Código presupuestario de la entidad: 1.1.1.1.587.209
 Provincia: San José

2016

Montos de superávit generados al 31 diciembre 2016

Superávit libre al 31/12/2016		Superávit específico al 31/12/2016		Total en cuentas de Caja Unica	Total en Cuentas Bancarias	Saldos acumulados al 31/12/2016
Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias	Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias			
11.564.559.220,14	0,00	0,00	0,00	11.564.559.220,14	0,00	11.564.559.220,14

2017

Montos de superávit generados al 31 diciembre 2017

Superávit libre al 31/12/2017		Superávit específico al 31/12/2017		Total en cuentas de Caja Unica	Total en Cuentas Bancarias	Saldos acumulados al 31/12/2017
Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias	Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias			
15.695.151.985,22	0,00	251.127.415,55	0,00	15.946.279.400,77	0,00	15.946.279.400,77

Notas técnicas:

1. Los ítems que deben llenar las entidades son las sombreadas, las demás son sumatorias de las celdas.
2. Favor dejarlos los montos del superávit según el origen de los recursos.
3. Puede agregar las filas que considere necesarias.
4. Superávit libre: Se refiere al exceso de ingresos ejecutados sobre los gastos ejecutados al final de un ejercicio presupuestario, que son de libre disponibilidad en cuanto al tipo de gasto que puede financiar.
5. Superávit específico: Se refiere al exceso de ingresos ejecutados sobre los gastos ejecutados al final de un ejercicio presupuestario, que por disposiciones especiales o legales tienen que destinarse a un fin específico.

Doy fe de que la información brindada es efectiva al 31/12/2016 y 31/12/2017

Nombre del Representante
 Legal: Licda. Cinly Coto Calvo

Firma: _____

Dirección correo electrónico oficial para notificaciones y número de teléfono:

ccoto@csv.go.cr / jperrev@csv.go.cr 2522-0904 / 2010-4663

Ministerio de Hacienda
Tesorería Nacional y Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria

Nombre de Entidad: Consejo de Seguridad Vial
Cédula Jurídica: 3-007-061394
Código presupuestario de la entidad: 1.1.1.1.587.209
Provincia: San José

2016

Montos de superávit generados al 31 diciembre 2016

Superávit libre al 31/12/2016		Superávit específico al 31/12/2016		Total en cuentas de Caja Unica	Total en Cuentas Bancarias	Saldos acumulados al 31/12/2016
Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias	Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias			
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2017

Montos de superávit generados al 31 diciembre 2017

Superávit libre al 31/12/2017		Superávit específico al 31/12/2017		Total en cuentas de Caja Unica	Total en Cuentas Bancarias	Saldos acumulados al 31/12/2017
Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias	Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias			
0,00	0,00	251.127.415,55	0,00	251.127.415,55	0,00	251.127.415,55

Notas técnicas:

1. Los ítems que deben llenar las entidades son las sombreadas, las demás son sumatorias de las celdas.
2. Favor desglosar los montos del superávit según el origen de los recursos.
3. Puede agregar las filas que considere necesarias.
4. Superávit libre: Se refiere al exceso de ingresos ejecutados sobre los gastos ejecutados al final de un ejercicio presupuestario, que son de libre disponibilidad en cuanto al tipo de gasto que puede financiar.
5. Superávit específico: Se refiere al exceso de ingresos ejecutados sobre los gastos ejecutados al final de un ejercicio presupuestario, que por disposiciones especiales o legales tienen que destinarse a un fin específico.

Nota aclaratoria: Para efectos de revelación suficiente, se indica que se generó un monto de Superávit Libre en el periodo 2016 por la suma de € 11.564.599.220,14 y en el periodo 2017 por la suma de € 15.695.151.985,22, los cuales consideramos se encuentran fuera del ámbito de la aplicación de la Ley N° 9371.

Doy fe de que la información brindada es efectiva al 31/12/2016 y 31/12/2017

Nombre del Representante

Legal: Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo

Firma: _____

Dirección correo electrónico oficial para notificaciones y número de teléfono:

eherrera@csv.go.cr / jperesv@csv.go.cr 2522-0904 / 2010-4661

Ministerio de Hacienda
Tesorería Nacional

Nombre de la Entidad: Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
Cédula Jurídica: 3007061394
Provincia: San José

Ejercicio Económico 2018

Montos de superávit generados por la entidad del 01 enero del 2018 al 31 diciembre 2018

Superávit libre generado Ley 9371 del 01/01/2018 al 31/12/2018		Diferencia Superávit libre generado fuera de la Ley 9371 del 01/01/2018 al 31/12/2018		Superávit específico generado Ley 9371 del 01/01/2018 al 31/12/2018		Diferencia Superávit específico generado fuera de la Ley 9371 del 01/01/2018 al 31/12/2018	
Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias	Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias	Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias	Saldo en cuentas de Caja Unica	Saldo en cuentas bancarias
€ 0,00	€ 0,00	€ 9.687.162.672,06	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 606.996.815,91	€ 0,00

Nota técnica:

A efectos de realizar el estudio de razonabilidad para la declaración de superávit libre se debe llenar el cuadro anterior, el cual refleja en forma integral los superávits generados en el ejercicio económico por la entidad, sean estos afectos a la Ley 9371 o aquellos superávits globales que deben de presentar a los órganos de fiscalización superior.

Doy fe de que la información brindada es veraz y corresponde al ejercicio económico 2018 de dicha entidad.

Nombre del Representante

Legal: Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo

Firma: _____

Dirección correo electrónico oficial para notificaciones y número de teléfono:

eherrera@csv.go.cr / svalerio@csv.go.cr / jperezv@csv.go.cr Telefonos: 2522-0904 / 2522-0835

Lo anterior para conocimiento de los señores miembros de Junta Directiva.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1.1 Se da por recibida la información del Director Ejecutivo.

Se declara acuerdo firme.

3.2 Oficio DE-2019-2034 Justificación Programa Presupuesto MOPT.

El Director Ejecutivo explica el oficio DE-2019-2034, mismo que se detalla a continuación:



Dirección Ejecutiva

19 de junio de 2019
DE-2019-2034

Licenciada
Rocio Aguilar Montoya
Ministra
Ministerio de Hacienda

Asunto: Reconsideración sobre la ubicación del Consejo de Seguridad Vial de categoría programática de actividad, para que se ubique como categoría Programa Presupuestario dentro de la Estructura Programática del MOPT.

Estimado señor:

Se procede tomando como punto de partida y según criterios utilizados por la Dirección General de Presupuesto Nacional, para determinar la ubicación del Consejo de Seguridad Vial en la categoría programática de actividad, a sustentar la reconsideración de su ubicación como un programa presupuestario:

Desde el punto de partida de la producción generada por el Consejo de Seguridad Vial y su origen mismo, es un órgano especializado en seguridad vial. Un Ente Rector de la Seguridad Vial en Costa Rica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, creado mediante la Ley de Administración Vial 6324 del 24 de mayo de 1979, con independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia, que surge debido a la necesidad de dar un tratamiento especializado, técnico, interdisciplinario y centralizado a un problema de salud pública, como son las pérdidas de vidas y personas lesionadas producto de los accidentes de tránsito. Además, debe considerarse el alto costo económico y social que significa para el Estado la atención de accidentes de tránsito y de las víctimas, lo que se traduce en servicios de salud y rehabilitación física, psicológica y social, subsidios económicos, incapacidades y capacitaciones en casos de personas que requieren un proceso de reincorporación laboral y social.

Es evidente como el legislador desde el mismo momento de gestación del Consejo de Seguridad Vial, ponía de manifiesto las altas cifras registradas en las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito y el costo social, emocional y económico para el país. Su creación responde precisamente a la intervención directa en el sistema vial y cuyo referente inmediato se puede visualizar en el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicentenario 2019 – 2022: Área Estratégica de Salud y Seguridad Social, cuya política pública tiene como objetivo: detener el



Dirección Ejecutiva

crecimiento de las defunciones por accidentes de tránsito implementando acciones de seguridad vial.

Es evidente que el contener el crecimiento de las defunciones por accidentes de tránsito no puede ser considerada como una actividad presupuestaria, tal y como la concibe la Dirección General de Presupuesto Nacional, debido a que esta última, no se refiere a una producción intermedia sino a un problema de salud pública de alta incidencia en la movilidad y seguridad vial del país. Dicha designación presupuestaria podría representar una violación de los derechos humanos: derecho a la vida, la seguridad, la integridad física, moral y psicológica, derecho a ambientes seguros y sana convivencia, siendo el Estado Costarricense el que debe velar por brindarles a sus ciudadanos esos derechos.

Existen claras diferencias entre la producción generada por el Subprograma 331-01 Administración Vial y Transporte Terrestre y lo que genera el Consejo de Seguridad Vial y lo cual se plasma en el Oficio FOE-OP-664 de la Contraloría General de la República con fecha 16 de diciembre del 2003^o: Informe sobre el Estudio de la Gestión realizada por el Consejo de Seguridad Vial^o. Este informe precisamente hace referencia a la necesidad de reorientar el uso del Fondo de Seguridad Vial, dejando de financiar las actividades operativas del Subprograma 331-01 de las Direcciones Generales del MOPT. Esta situación era generada por la misma conformación de la Junta Directiva de ese entonces, donde los Directores Generales de ese subprograma fungían también como miembros de Junta Directiva del COSEVI, de ahí que la Contraloría General de la República en dicho informe establecía que en forma inmediata se promovieran las reformas en las leyes sobre todo en cuanto a la conformación de su Junta Directiva; donde los Directores Generales ejercían una doble función, pues por un lado eran miembros de la Junta Directiva de ese Consejo, órgano encargado de decidir sobre la administración de los recursos del Fondo de Seguridad Vial y por otro lado, eran estos mismos Directores quienes recibían y distribuían esos recursos en beneficio de sus propias direcciones.

Como consecuencia del informe, el ente contralor determina la necesidad de orientar los recursos del Fondo de Seguridad Vial, exclusivamente para el financiamiento de programas y proyectos de seguridad vial cuyos productos constituyan mejoras sustantivas en esa materia.

Desde ese entonces, la Contraloría General de la República fue clara y evidente en establecer el problema y sus consecuencias al referirse al Subprograma 331 del MOPT, como una actividad similar a las competencias que le confería la Ley de Administración Vial al Consejo de Seguridad Vial para el uso de su Fondo. En ese momento el fondo estaba desvirtuado y era utilizado para financiar las labores operativas de esas direcciones.

11



Dirección Ejecutiva

Asimismo, el integrar al Consejo de Seguridad Vial como una actividad del Subprograma 331-01, al igual que en el año 2003 se estaría incumpliendo con lo estipulado en la norma N° 4.6 del "Manual de Normas Generales de Control Interno para la Contraloría General de la República y las entidades y órganos sujetos a su fiscalización", la cual establece la necesidad de que exista una adecuada separación de las funciones que por su naturaleza resultan incompatibles y cuya concentración en una única instancia podría comprometer el equilibrio y la eficacia del control interno y de los objetivos y misión institucionales, incrementando el riesgo en el uso de los recursos públicos.

En general se plasmaron una serie de reformas en la Ley de Tránsito, siendo una de sus reformas integrales la Ley de Tránsito y Seguridad Vial Ley N° 9078 del 04 de octubre del 2012, que reformó de igual forma la Ley de Administración Vial.

En general las reformas situaron al Consejo de Seguridad Vial como administrador de la ley y determinaron su constitución según el "Artículo 3°.- La Administración Vial estará constituida por:

- 1) El Consejo de Seguridad Vial.
- 2) La Dirección General de Educación Vial.
- 3) La Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- 4) La Dirección General de la Policía de Tránsito.

Además, y consecuente con el informe y recomendaciones de la Contraloría General de la República, otra reforma que se da es referida a la conformación de la Junta Directiva del COSEVI y precisamente se desincorpora como miembros a los Directores Generales del Subprograma 331-01 y se integra a un miembro representante de la sociedad civil que recae en el representante elegido por los Municipios, según recomendación del informe citado.

Es paradójico como la seguridad vial del país es valorada como una actividad dentro de la estructura programática del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sin antes considerarse su alcance, impacto y su necesidad de posicionar la movilidad y seguridad vial como una política pública liderada por una agencia u órgano institucional especializado en la materia que guíe el esfuerzo nacional, tal y como hoy está legalmente constituido el Consejo de Seguridad Vial; el cual es órgano con un mandato de su gestión dado por ley, cuenta con recursos propios, un presupuesto sostenido y personal permanente - capacitado para el desarrollo de una estrategia de seguridad vial a largo plazo, respaldada por planes de seguridad vial que son una herramienta técnica y política importante y con metas de corto y mediano plazo contenidas en los Planes Operativos.



Dirección Ejecutiva

No es mera casualidad que en el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito (OMS – Banco Mundial; 2004): se considere el sistema del tránsito como de los más complejos y peligrosos y se recomiende el: designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las acciones nacionales en materia de seguridad vial.

Asimismo, la recomendación de que los países cuenten con un organismo coordinador se vuelve más visible con la resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que 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" y recomendando de igual forma dentro de su estrategia del Plan Nacional del Decenio en su Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial: la necesidad de fortalecer la institución u órgano del país encargado de la seguridad vial.

De igual forma, las Naciones Unidas adoptaron en septiembre de 2016 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, reconociéndose por primera a la seguridad vial como una prioridad del desarrollo debido a que se estima que cada año más de 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tránsito y como resultado de ello, los países de ingresos bajos y medios sufren pérdidas económicas en torno al 3% de su PIB (OMS, 2015). Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas incluyen las siguientes metas de seguridad vial: Objetivo 3 (Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades): "Para el 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito en el mundo". Objetivo 11 (Lograr que las ciudades y los asentamiento humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles): "De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular, mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Como parte de todos esos esfuerzos mundiales, Costa Rica no es ajena a esas iniciativas y el Gobierno de la República vislumbra un campo fuerte para el desarrollo de su estrategia, de ahí que el mismo Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicentenario 2019 -2022, tome de base para el desarrollo particularmente de la movilidad y seguridad vial del país dichas recomendaciones en forma transversal.

Precisamente el Consejo de Seguridad Vial se encuentra incorporado como parte del Plan Nacional en el Área Estratégica de Salud y Seguridad Social con el denominado "Programa de Movilidad y Seguridad Vial", cuyo objetivo es desarrollar acciones de seguridad vial que generen como resultado la Contención



Dirección Ejecutiva

del crecimiento de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito del año 2019 al año 2022. (A partir de la línea base del 2016; tasa preliminar de 17,8). Esta acción está en correspondencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3.6 Accidentes de Tránsito y cuyo Rector país es el Ministerio de Salud con la coordinación y participación directa de instituciones vinculadas al tema.

En general y con el debido respeto solicito que para valorar la ubicación del Consejo de Seguridad Vial como parte de la Estructura Programática del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para el periodo 2021, se tomen en consideración todas y cada una de las reconsideraciones estipuladas, y se le brinde la ubicación como programa, a fin de tener la plataforma adecuada para la el desarrollo y generación de resultados satisfactorios en la materia que es competencia del Consejo de Seguridad Vial, pero que es un tema país dadas las externalidades negativas que presenta de no intervenir en forma integral y sostenible.

Para mayor concreción de la solicitud de reconsideración se presentan las siguientes Matriz Resumen:

PROPUESTA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTO NACIONAL:

14

NOMBRE DEL ORGANO DESCENTRADO	CATEGORIA PROGRAMÁTICA			CRITERIOS
	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	ACTIVIDAD	
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL			*	<p>Este ítem se incluyó en el presupuesto del Ministerio como una actividad del subprograma 331-01 "Modernización Vial y Transporte Terrestre" ya que su misión y objetivos son muy similares a los del programa 331 "Transporte Terrestre" del Ministerio, el cual es responsable de la administración vial en el ámbito nacional. "El Consejo de Seguridad Vial es la organización formuladora de políticas, facilitadora, focalizadora e integradora de esfuerzos por medio del financiamiento de proyectos de seguridad vial, ejecutados ínter - organizacionalmente y orientados a crear, promover y mantener en la sociedad una cultura de seguridad vial."</p> <p>Por otra parte la misión del Progra 331 establece que es el órgano responsable de la administración vial en el ámbito nacional, modera la regulación, aplicación de técnicas de ingeniería, educación y el control del transporte terrestre, contribuyendo así a un mayor grado de la seguridad vial, en términos económicos, sociales y ambientales, cuyos beneficios son orientados a todos los usuarios de la Red Vial Nacional.</p> <p>El Subprograma 331-01 tiene dentro de su producción:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Control y vigilancia del tránsito en las vías públicas del país. - Acreditación de Conductores. - Capacitación en educación vial.



Dirección Ejecutiva

PROPUESTA DE RECONSIDERACIÓN PLANTEADA POR EL COSEVI

NOMBRE DEL ÓRGANO DESCENTRALIZADO	CATEGORÍA PROGRAMÁTICA			CRITERIOS
	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	ACTIVIDAD	
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL	x			<p>Desde el punto de partida de la <u>producción generada</u> por el Consejo de Seguridad Vial y su organigrama, es un <u>órgano especializado en seguridad vial. Un Ente Rector de la Seguridad Vial en Costa Rica</u>, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, creado mediante la Ley de Administración Vial 6324 del 24 de mayo de 1978 <u>con independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia</u>, que surge debido a la necesidad de dar un tratamiento especializado, técnico, interdisciplinario y centralizado a un problema de salud pública, como son las pérdidas de vidas y personas lesionadas producto de los accidentes de tránsito. Su creación responde precisamente a la intervención directa en el sistema vial y cuyo referente inmediato se puede visualizar en el <u>Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicenenario 2018 - 2022; Área Estratégica de Salud y Seguridad Social</u>, cuya política pública tiene como objetivos: detener el crecimiento de las defunciones por accidentes de tránsito implementando acciones de seguridad vial. Situación muy diferente a la actividad del Subprograma 331-01 Administración Vial y Transporte Terrestre del MOPT, que no tiene un referente directo de Programa, con sus objetivos y acciones en el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública.</p> <p><u>Si consideramos el crecimiento de las defunciones por accidentes de tránsito no puede ser considerado como una actividad presupuestaria</u> tal y como lo describe la Dirección General de Presupuestos Nacional, debido a que esta cifra <u>no se refiere a una producción intermedia sino a un problema de salud pública con alta incidencia en la movilidad y seguridad vial del país</u>. Dicha designación presupuestaria podría representar una violación de los derechos humanos: derecho a la vida, la seguridad, la integridad física, moral y psicológica, derecho a ambientes seguros y sana convivencia, siendo el Estado Costarricense el que debe velar por brindarles a sus ciudadanos esos derechos.</p> <p>Existen claras diferencias entre la producción generada por el Subprograma 331-01 Administración Vial y Transporte Terrestre y la que genera el Consejo de Seguridad Vial y lo cual se plasma en el <u>Oficio FCE-OP-664 de la Contraloría General de la República con fecha 30 de diciembre del 2012; Informe sobre el Estudio de la Gestión realizado por el Consejo de Seguridad Vial</u>, en donde se determinó que el fondo de seguridad vial estaba desvirtuado y era utilizado para financiar los labores operativos de estas direcciones y que con ello, se estaba incumpliendo con lo estipulado en la norma NP-48 del Tribunal de Normas Generales de Control Interno para la Contraloría General de la República y las entidades y órganos sujetos a su fiscalización, la cual establece la necesidad de que existo una <u>adecuada separación de las funciones que por su naturaleza resultan incompatibles</u> y cuya concentración en una única instancia podría comprometer el equilibrio y la eficacia del control interno y de los servicios y entes institucionales, incrementando el riesgo en el uso de los recursos públicos, inmersa situación que podría generarse con esa designación del COSEVI como actividad del subprograma 331-01 Administración Vial y Transporte Terrestre.</p>

15



Dirección Ejecutiva

NOMBRE DEL ORGANISMO DESCENTRALIZADO	CATEGORÍA PROGRAMÁTICA			CRITERIOS
	PROGRAMA	SUSPROGRAMA	ACTIVIDAD	
				<p>La seguridad vial del país no puede valorarse como una actividad dentro de la estructura programática del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sino que se debe considerar su alcance, impacto y su necesidad de posicionarse la movilidad y seguridad vial como una política pública liderada por una agencia u órgano institucional especializado en la materia que que el gobierno nacional, tal y como hoy está legalmente constituido el Consejo de Seguridad Vial, el cual es un órgano con un mandato de su gestión dado por ley, cuenta con recursos propios, un presupuesto sostenido y personal permanente - capacitado para el desarrollo de una estrategia de seguridad vial a largo plazo, respaldado por planes de seguridad vial que son una herramienta técnica y política importante y con metas de corto y mediano plazo contenidas en los Planes Operativos, muy diferente al subprograma 321-01, en donde pareciera ser que las acciones son similares, pero sus alcances e impactos difieren desde la misma ley de creación del COSEVI y en el ámbito mundial se hace manifiesto la necesidad de que existan órganos especializados en seguridad vial al ser considerada como una prioridad del desarrollo de un país, de ahí que el Plan Nacional de Desarrollo aplicó en forma transversal los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas que incluye las metas de seguridad vial. Objetivo 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todos los niveles y el Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.</p>

Atentamente,

EDWIN HERRERA ARIAS (FIRMA)
 Firmado digitalmente por EDWIN HERRERA ARIAS (FIRMA)
 Fecha: 2019.06.19 12:04:07 -06'00'

Ing. Edwin Herrera Arias
 Director Ejecutivo
 Consejo de Seguridad Vial

- ☑ Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes.
- ☑ Arq. Eduardo Brenes Mata, Viceministro de Transportes y Seguridad Vial.
- ☑ Lic. Javier Francisco Rodríguez Gómez, Analista Presupuestario, Unidad de Servicios Económicos y Financieros.
- ☑ Licda. Karen Fallas Cascaño, Unidad de Análisis Presupuestario, Servicios Económicos y Financieros.
- ☑ Arq. Jessica Martínez Poma, Directora de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.
- ☑ Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero COSEVI.
- ☑ Licda. Jeannette Meles Chacón, Jefe de Unidad de Planificación Institucional, COSEVI
- ☑ Archivo.

Lo anterior para conocimiento de los señores miembros de Junta Directiva.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.2.1 Se da por recibida la información expuesta por el Director Ejecutivo.

Se declara acuerdo firme.

3.3 Universidad Nacional “Servicios para la Reorganización Institucional del Cosevi”.

A continuación el Director Ejecutivo, comenta la decisión de la Administración para que se inicie el proceso para rescindir por razones de interés público, el contrato referente a los “Servicios para la Reorganización Institucional del Cosevi”.

Lo que los miembros de Junta Directiva determinan conveniente para la Administración.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.3.1 Se tiene por recibido el informe de la Dirección Ejecutiva y se autoriza a la Administración para que se inicie el proceso para rescindir por razones de interés público, el contrato referente a los “Servicios para la Reorganización Institucional del Cosevi”.

Se declara acuerdo firme.

Lo anterior para conocimiento de los señores miembros de Junta Directiva.

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia

No se presentan temas para conocimiento.

ARTÍCULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

Propuestas para Proyectos de Seguridad Vial

5.1 Propuesta construcción de aceras

El señor Juan Luis Chaves Rodríguez, expone su propuesta en materia de Seguridad Vial y comenta enseguida, que como miembro de la Unión de Gobiernos Locales, se ha determinado en las diferentes reuniones, que una de las principales necesidades existentes en las que han coincidido la mayoría de los Alcaldes, es la necesidad de llevar adelante un proyecto de construcción de kilómetros de acera en distintos tramos del país, de acuerdo a la necesidad de cada cantón.

Explica que el proyecto obedece a la necesidad que existe de realizar aceras urbanas en el cantón, atendiendo a lo que se dispone en el Estatuto del Régimen Municipal, donde se indica que cada municipio debe velar por la Seguridad Vial de sus ciudadanos.

Propone a la Junta Directiva, que para la construcción de las aceras, el Consejo de Seguridad Vial financie mediante sus recursos, un 75% de la obra y el 25% sea financiado por cada uno de los Municipios interesados en la propuesta.

El Señor Viceministro Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que es importante formular proyectos entre los Gobiernos Locales y el Cosevi, debido a la gran cantidad de accidentes en carreteras se producen por falta de acera, además por la ausencia de cuadrantes donde se obliga a caminar por la calle. Señala que es una buena idea el construir aceras y comenta que la posibilidad de realizar el proyecto, quedando abierta siempre que se estructure de manera adecuada, ya que hay que considerar todas las aristas para que se pueda convertir en este ambicioso proyecto.

18

La Licda. Patricia Méndez Arroyo indica, que se deben trabajar en proyectos para todos, donde se utilicen materiales reflectivos, chalecos, proyectos que deben concretarse con la idea de seguridad vial, que se deben de integrar como un todo bajo una misma razón.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 5.1.1** Instruir a la Administración, para que se avoque a coordinar con la Unión Nacional de Gobiernos Locales, el análisis y posterior formulación, de un proyecto integral, para la iniciativa de construcción de aceras, en zonas de riesgo debidamente identificadas.

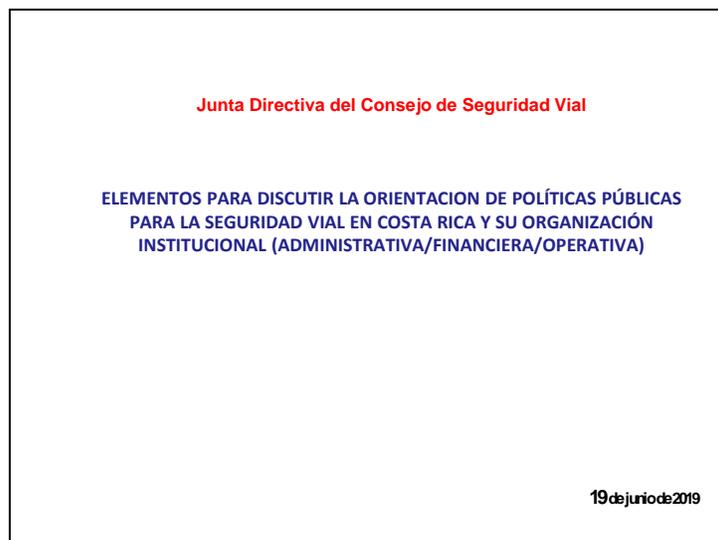
Se declara acuerdo firme.

A continuación, el Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que la lógica de la sesión es conversar sobre los Elementos para discutir la Orientación de Políticas Públicas para la Seguridad Vial en Costa Rica y su Organización Institucional (Administrativa/Financiera/Operativa), además de profundizar al respecto, lo

anterior con el fin de discutir la utilización de los recursos para los proyectos de importancia.

A continuación expone sobre lo siguiente:

5.2 **Elementos para discutir la Orientación de Políticas Públicas para la Seguridad Vial en Costa Rica y su Organización Institucional (Administrativa/Financiera/Operativa)**



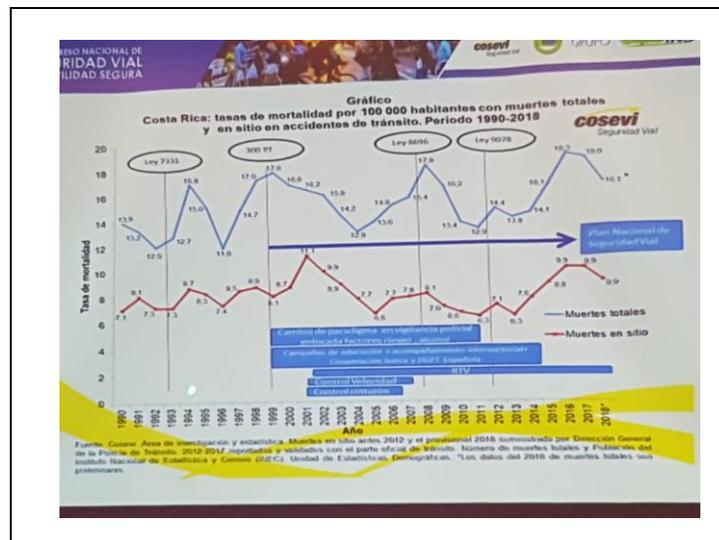
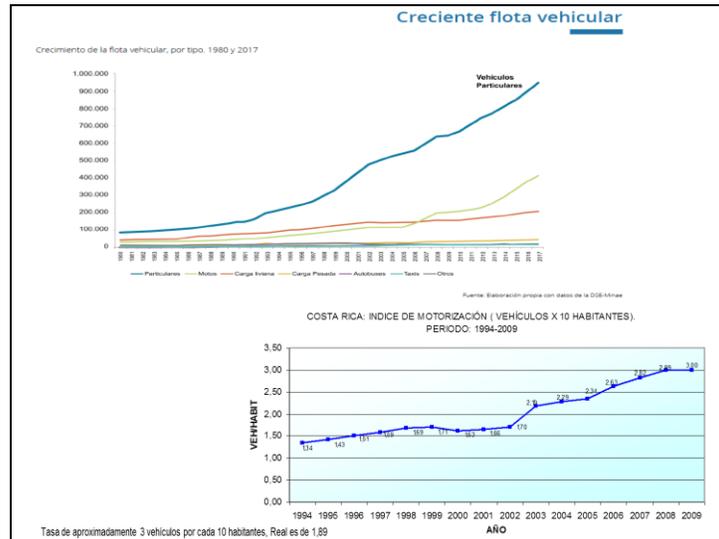
elementos

- ESTADÍSTICAS, INTERCAMBIO DE DATOS Y DATOS ABIERTOS (levantamiento in situ del accidente, reporte y seguimiento del mismo)
- MOTOS, revisión del Plan (análisis de datos y de resultados, tipos de operativos, coordinación con otros: INS, importadores, municipalidades)
- FINANCIERO, USO DEL SUPERAVIT Y EJECUCION PRESUPUESTARIA
- ADMINISTRATIVO: REORGANIZACION
- LEGAL: REFORMA PARA INCLUIR DIRECCIONES

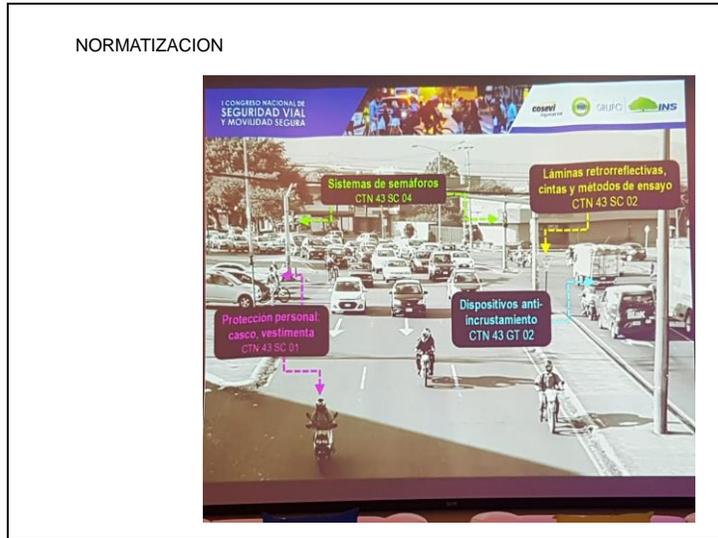
20

PROYECTOS (?)

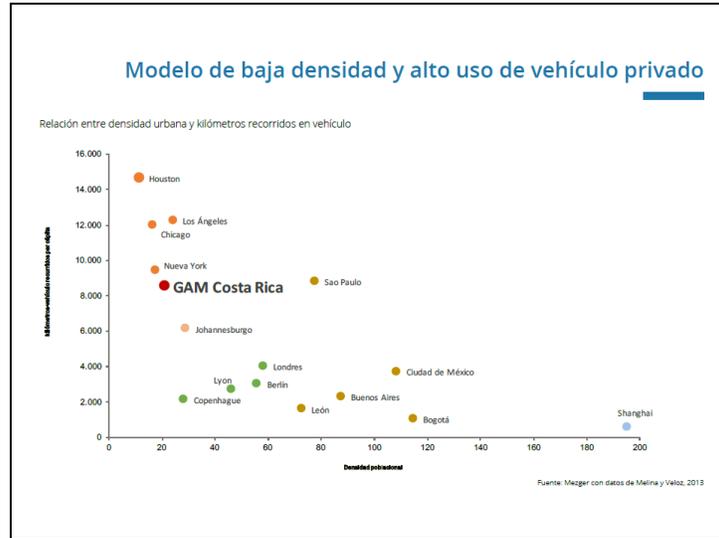
- SISTEMAS IT: CONTROL Y FISCALIZACION AUTOMATIZADOS
- SISTEMA DE GT para 26 de junio visita 15 de julio en campo
- AUMENTO DEL CONTINGENTE POLICIAL PARA CONTROLES ESPECÍFICOS (motos, alcohol, psicotrópicos etc)
- NORMATIZACION
- CUANTIFICACION DE DESECONOMIAS



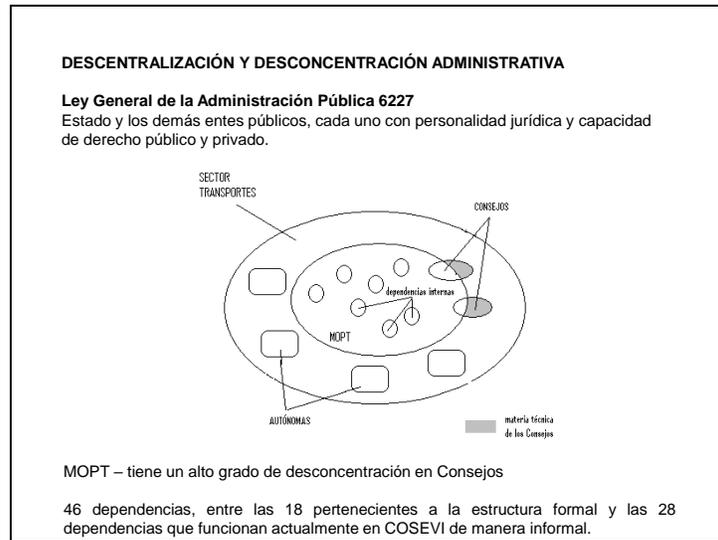
NORMATIZACION







- Asumir y dar **prioridad política**
- Planificación** y visión regional
- Deshacer los **nudos de gobernanza**
- Claridad y efectividad en **variable ambiental**
- Transformar sistema de **movilidad**
- Riesgo y sostenibilidad en **Agenda del desarrollo**



AGENCIA LÍDER EN SV EN COSTA RICA

- 1 Conceptos de los informes de la Organización Mundial de la Salud OMS
- 2 Conceptos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la ONU
- 3 Conceptos de la Contraloría General de la República CGR

Dictámenes de la Procuraduría General de la República

Dictamen C-177-78 y Dictamen C-115-89

-Descentralizar es transferir o crear una competencia en otro sujeto.

-El elemento esencial de toda descentralización es la personalidad jurídica del centro titular de la competencia descentralizada...

-El ente descentralizado no está sometido a órdenes ni instrucciones, la relación con el Estado, es la llamada "tutela administrativa",

-El beneficiario de la desconcentración es un órgano, no un ente, aunque tenga competencia también exclusiva

La personalidad jurídica instrumental

órganos con desconcentración máxima se les ha atribuido una referencia a modo de personificación presupuestaria mediante la "personalidad jurídica instrumental",

Sala Constitucional, resolución N. 6240-93 el fenómeno es analizado bajo el término de "personalidad instrumental".

En el caso de **órganos** del Poder Ejecutivo a lo sumo el legislador podía atribuirles una personalidad **instrumental**, que no puede llevar a una total independencia del Poder Ejecutivo y señaló: "Si ese fuere el interés, el legislador tendría que constituir un verdadero ente descentralizado, con desplazamiento de competencias que constitucionalmente corresponden al Poder Ejecutivo como jerarca de la Administración Central."

La Ley de Administración Vial N° 6324, de 1979

Artículo a ser modificado

Reformulada por nueva Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, 26 de octubre de 2012

“Artículo 3.- La Administración Vial estará constituida por:

- 1) El Cosevi,
- 2) La Dirección General de Educación Vial,
- 3) La Dirección General de Ingeniería de Tránsito,
- 4) La Dirección General de la Policía de Tránsito.

Papel desempeñado por la víctima al momento del accidente

motociclistas representaron el mayor porcentaje con 26%, superando **por primera vez** a los peatones que representaron el 24%, siendo que los conductores fallecidos fueron el 21%.

En 2012 la cantidad de motociclistas fallecidos en el sitio por accidentes de tránsito aumentó un **61.1%** respecto al año 2011.

Cantidad de Víctimas Mortales según Tipo de Usuario y Sexo			
Período Año 2012			
TIPO DE USUARIO	SEXO		TOTAL
	MASCULINO	FEMENINO	
Conductor	61	7	68
Motociclista	86	1	87
Ciclista	26	1	27
Acompañante	38	31	69
Pasajero	1	0	1
Peatón	57	21	78
TOTAL	269	61	330

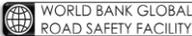
Sobre la Agencia Líder

Informe Mundial OMS - Banco Mundial, 2004



- identificar agencia líder para guiar esfuerzo nacional
- evaluar problema, políticas, organización institucional y capacidad para prevenir lesiones
- preparar estrategia nacional y plan de acción
- asignar recursos humanos y financieros
- implementar acciones para prevenir accidentes, minimizar lesiones y sus consecuencias
- apoyar desarrollo capacidad nacional

Facilidad Global para la Seguridad Vial, Abril 2006



- Fortalecer capacidad global, regional y nacional; catalizar inversión en seguridad vial; promover mejoras en la infraestructura; transferencia de conocimiento y experiencias.
- US\$300m a ser gestionados a través Banco Mundial
- Mainstreaming consideraciones de seguridad vial en proyectos de transporte vial y urbanos; promoviendo fortalecimiento de marcos institucionales

Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la ONU

marzo de 2010, la resolución A/64/255 de la Asamblea General

Recoge conceptos del informe de la OMS de 2004 y posteriores , específicamente en el **Pilar 1- Gestión de la seguridad vial**, que establece:

Alientar la creación de **alianzas multisectoriales** y la designación de **organismos coordinadores** que tengan capacidad para elaborar **estrategias, planes y metas** nacionales en materia de seguridad vial y para **dirigir su ejecución**,

Pilar 1 Gestión de la seguridad vial	Pilar 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras	Pilar 3 Vehículos más seguros	Pilar 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros	Pilar 5 Respuesta tras los accidentes
---	---	----------------------------------	---	--

Declaración de Brasilia
Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, 18-19 de
noviembre de 2015

- PP9. Acogiendo con agrado la inclusión, en el **objetivo 3** de desarrollo sostenible (ODS) de la **Agenda para el desarrollo sostenible 2030**, de una meta encaminada a «reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo»...

Acciones recomendadas para el fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial

- OP1. **Alentar a los Estados que todavía no lo hayan hecho a designar y/o reforzar organismos principales financiados y mecanismos de coordinación conexos a nivel nacional o subnacional...**
- OP6. Mejorar la calidad de la **compilación sistemática y consolidada de datos** sobre la frecuencia en que ocurren los accidentes de tránsito, con información procedente de diversas fuentes, así como sobre la mortalidad, la morbilidad y las discapacidades, que incluya datos desglosados; a fin de abordar las cuestiones relativas a la fiabilidad de los datos y la infranotificación...

Declaración de Brasilia
Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, 18-19 de
noviembre de 2015

- OP9. Alentar a los Estados a que introduzcan **nuevas tecnologías en la gestión del tránsito y sistemas de transporte inteligente** con el fin de mitigar el riesgo de accidentes de tránsito y aumentar al máximo la eficiencia de la respuesta;
- OP13. Fijar y hacer cumplir **límites de velocidad seguros** y adecuados respaldados por las oportunas medidas de seguridad, como señales viales, **cámaras de velocidad** y otros mecanismos **para limitar la velocidad**, en particular **cerca de colegios y zonas residenciales**, para velar por la seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito;
- OP19. Alentar a los Estados a que elaboren y apliquen legislación y políticas completas sobre las **motocicletas**,

Seguridad vial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030

Dado su impacto sobre la carga en la salud mundial se ha incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030. **Estos Objetivos fueron adoptados por todos los Estados Miembros en Septiembre del 2015 en la Asamblea General de las Naciones Unidas.**

- **ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades:** **Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo**
- **ODS 11 - Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles:** **Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial....**

30

Contraloría General de la República CGR

DFOE-OP-36-2003 (Gestión CSV) le indica al Ministro del MOPT que:

- a) Realizar las acciones que sean necesarias a efecto de que, a la brevedad posible, se promuevan reformas en las leyes correspondientes que permitan a ese Ministerio lograr el traslado de las Direcciones Generales de Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito y Educación Vial al Consejo de Seguridad Vial, en virtud de su relación de unidades ejecutoras de los programas y proyectos que se financian con los recursos del Fondo de Seguridad Vial. Lo anterior fortalecerá la posición de ese Ministerio como Órgano Rector del Sector Transportes y permitirá al COSEVI situarse como la institución líder en materia de seguridad que el país requiere”.

- estudio de la factibilidad legal, técnica y económica

La negrita no es del original

Contraloría General de la República CGR

DFOE-OP-27-2006 (Estructura y recursos MOPT) le indica al Ministro del MOPT que:

2.2.7 LA DIVISIÓN DE TRANSPORTES

...Contraloría General en DFOE-OP-36-2003 dispuso al Ministro de ese momento, promover reformas en las leyes correspondientes para lograr el traslado de esas direcciones, del MOPT al Consejo de Seguridad Vial, en virtud de la relación de las **unidades ejecutoras de los programas y proyectos** que se financian con los recursos del Fondo de SV.

...el eventual traslado de estas Direcciones al Cosevi, implicaría que la División de Transportes, quedaría conformada únicamente por la Dirección de Ferrocarriles, deben abocarse al análisis de la permanencia de la División de Transportes y de la Dirección de Ferrocarriles se concrete o no **el traslado de las Direcciones de Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito y Educación Vial al Consejo de Seguridad Vial.**

La negrita no es del original

Concluyendo

- Existe coherencia entre las recomendaciones de la OMS y del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 con las disposiciones/análisis de la Contraloría General de la República

⇒ **Consolidación** del COSEVI como **Agencia Líder**

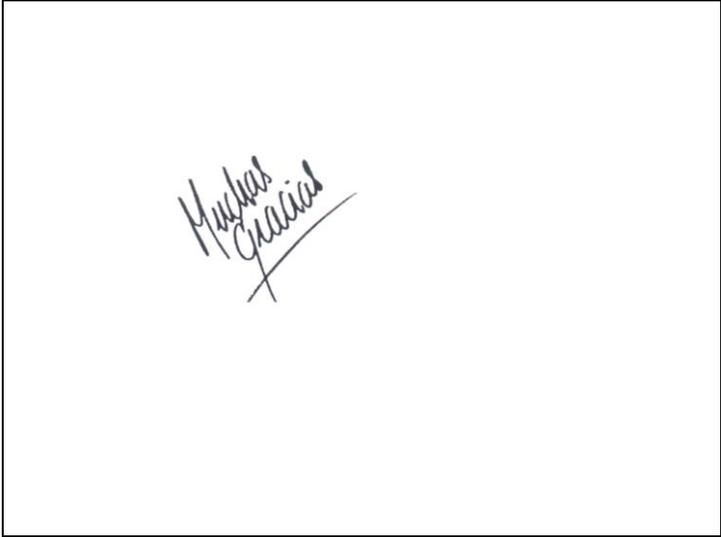
⇒ **Necesariamente pasa por dotarlo de órganos operativos**

la vinculación al MOPT, ente rector del Sector Transporte (infraestructura y servicios) y de la seguridad vial por ley, es estratégicamente deseable → descentralización no muestra una ventaja concreta en la actualidad sobre la **desconcentración máxima con personalidad jurídica instrumental** para consolidar la Agencia Líder

Concretando,

debe reformarse la Ley de Administración Vial 6324, propiciando el traslado de las Direcciones Generales de Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito y Educación Vial al Consejo de Seguridad Vial, manteniéndolo como un órgano de desconcentración máxima con personalidad jurídica instrumental en el sentido ya interpretado por la Sala Constitucional, dependiente del MOPT y aprovechando para repensar aspectos como el de la integración de su Junta Directiva y la definición de los recursos del Fondo de Seguridad Vial.

32



Muchas
Gracias

Finaliza la presentación, realizada por el Ing. Contreras Montoya.

Se resuelve:

Acuerdo:

5.2.1 Se da por recibida la presentación efectuada por el Ing. Carlos Contreras Montoya, referente a los Elementos para discutir la Orientación de Políticas Públicas para la Seguridad Vial en Costa Rica y su Organización Institucional (Administrativa/Financiera/Operativa) para conocimiento de los señores miembros de Junta Directiva.

Se declara acuerdo firme.

5.3 Reunión Plataformas Digitales

A continuación la Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, hace solamente un comentario sobre la reunión a la que asistió en el Colegio de Médicos de Costa Rica, referente a Plataformas Digitales, para conocimiento de los Señores Directores.

Se resuelve:

Acuerdo:

5.3.1 Se toma nota de la información rendida por la Doctora Delgado Jiménez.

Se declara acuerdo firme.

3.3 Universidad Nacional “Servicios para la Reorganización Institucional del Cosevi”.

5.4.1 Se tiene por recibido el informe de la Dirección Ejecutiva y se autoriza a la Administración para que se inicie el proceso para rescindir por razones de interés público, el contrato referente a los “Servicios para la Reorganización Institucional del Cosevi”.

Se declara acuerdo firme.

Se cierra la sesión al ser las 19 horas con 55 minutos.