

DOCUMENTO
DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 2711-13

Acta de la Sesión Ordinaria 2711-13 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 05 de marzo del 2013 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:15 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Lic. Rodrigo Rivera Fournier	Presidente
Licda. Wendy Jiménez Asenjo	Representante MEP
Lic. Moisés Valitutti Chavarría	Representante INS
Licda. Sofía Carvajal Chaverri	Representante CCSS

Directora Ausente: Dra. Shirley Benavides Vindas, por encontrarse en funciones propias de su cargo.

Participan además:

Licda. Silvia Bolaños Barrantes	Directora Ejecutiva
Bach. Leonardo Fallas Mora	Asesoría Legal
MBA. César Quirós Mora	Auditor Interno
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaría Junta Directiva

Contenido:

- I. Aprobación Orden del Día
- II. Aprobación Acta Sesión No. 2710-13
- III. Asuntos Presidencia Junta Directiva
- IV. Asuntos Directores Junta Directiva
- V. Asuntos de la Dirección Ejecutiva
 - a. Resolución N° R-DFOE-01-2013 de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa - Dietas
 - b. Invitación al "IV Encuentro de Directores de Tránsito y Seguridad Vial"
 - c. Cumplimiento de Acuerdo adoptado en la Sesión ordinaria 2710-13, Art VIII "Criterio Legal con motivo de la Licitación Abreviada N°2012LA-000167-00100"

-
- VI. Presentación del Proyecto de Sistemas de Cámaras
 - VII. Presentación y Aprobación del Programa de Gestión Ambiental Institucional
 - VIII. Resolución 000022 Traslado Físico y Presupuestario del servidor Ricardo Chavarría Gutiérrez
 - IX. Asuntos de la Auditoría Interna
 - ✓ Informe AI.-AA-13-06 “Informe de Labores del 2012”
 - X. Correspondencia

ARTÍCULO PRIMERO

Aprobación Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Señor Presidente de la Junta Directiva, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Orden del Día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2711-13, del 05 de marzo del 2013.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación Acta Sesión Ordinaria 2710-13

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2710-13, del 19 de febrero del 2013.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2710-13, del 19 de febrero del 2013.

La Directora Carvajal Chaverri se abstiene de votar por no estar presente en esa sesión.

ARTÍCULO TERCERO

Asuntos Presidencia Junta Directiva

No se presentaron documentos en el apartado de Asuntos de la Presidencia en la presente

sesión.

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos Directores Junta Directiva

Oficio P.E. 1481-13 Presidencia Ejecutiva Caja Costarricense del Seguro Social

Se conoce oficio No. P.E. 1481-13, suscrito por la Dra. Ileana Balmaceda Arias, Presidenta Ejecutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, mediante la cual designa a la Licda. Sofía Carvajal Chaverri, como representante de esa institución ante la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el oficio No. P.E. 1481-13, de la Presidencia Ejecutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, designando a la Licda. Sofía Carvajal Chaverri, como Delegada de esa Institución en la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial.

ARTÍCULO QUINTO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

5.1 Resolución N° R-DFOE-IFR- 01-2013 de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa – Dietas

Se conoce resolución No. R-DFOE-IFR-01-2013 de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, de la Contraloría General de la República, mediante la cual se atiende recurso de apelación, presentado por el Consejo de Seguridad Vial, sobre el monto de las dietas de los Miembros de la Junta Directiva del Cosevi.

La Contraloría General de la República rechaza de plano el recurso de apelación por considerarlo improcedente, de conformidad con lo estipulado en el artículo 34 de la Ley Orgánica de la República, que indica que las aprobaciones presupuestarias al ser un acto relacionado con la materia presupuestaria, es un acto no recurrible a nivel administrativo, por lo que no se entra a conocer el fondo del recurso planteado por el Cosevi.

Se toma nota de la resolución No. R-DFOE-IFR-01-2013 de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, de la Contraloría General de la República.

5.2 Invitación al “IV Encuentro de Directores de Tránsito y Seguridad Vial”

Se conoce oficio No. DE-2013-0863(2), suscrito por la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, mediante la cual pone en conocimiento de los Señores Miembros de la Junta Directiva invitación recibida del Parlamento Centroamericano, para asistir al IV Encuentro de Directores de Tránsito y Seguridad Vial, que se realizará en la Ciudad de Guatemala los días 18 y 19 de marzo del 2013.

Este encuentro se había planificado para llevarse a cabo en República Dominicana los días 1, 2 y 3 de marzo, pero motivos de fuerza mayor no se pudo efectuar en ese país, razón por la cual se propuso realizar el evento en Guatemala. El Parlamento cubrirá los gastos de alojamiento los días 18 y 19 de marzo y el Cosevi, deberá cubrir los gastos de traslado aéreo, alimentación.

Explica la Directora Ejecutiva que este encuentro es para darle seguimiento a los acuerdos adoptados en el encuentro realizado en Costa Rica en febrero pasado, donde se acordó realizar un encuentro mensual, para consolidar la licencia única. Agrega que en una sesión de Junta Directiva anterior, se solicitó el asesoramiento del Auditor Interno del Cosevi en este proceso, lo cual fue aprobado, por lo que la invitación es extensiva para el Sr. César Quirós.

El Señor Presidente de la Junta Directiva indica que le preocupa mucho el hecho de que el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, con instrucciones precisas de la Presidencia de la República, está autorizando el empezar a explorar el privatizar el tema de la emisión de licencias de conducir. Cree que el consolidar una licencia única sería un problema, ya que la empresa podría indicar que sí se puede obtener una licencia única en cualquier país centroamericano, entonces no se podría garantizar una base de datos confiable. Estima conveniente que en este tema de la licencia única se debería avanzar en forma muy mesurada. Por otro lado, está el tema de que nuestro país no es reconocido en el Parlamento Centroamericano ni en la Corte Internacional de Justicia Centroamericana. Propone que la asistencia a este encuentro sea en calidad de observadores.

La Directora Ejecutiva indica que este no es un asunto del Parlamento. El Parlamento acogió un compromiso desde el año 2008, donde los Presidentes de esa época se comprometieron a establecer una licencia única a nivel Iberoamericano. Además este tema es prioritario a nivel del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, donde fue designada como representante de Centro América y el Caribe. En razón de que los países centroamericanos no tenían recursos, el Parlamento insto la participación de los países de Centroamérica y el Caribe, que no tenían recursos para asistir, y se comprometió a cubrir los gastos a aquellos países que no tuvieran recursos, como República Dominicana, o El Salvador. Acota la Directora Ejecutiva que este proyecto lo conoce la Señora Presidenta de la República.

El Señor Presidente expresa que la Señora Presidenta de la República no está aquilatanando esa situación. Comenta que en una visita a la República de Chile, se acordó reformar todo el sistema por los problemas que se están dando.

La Directora Ejecutiva indica que le preocupa el tema de la acreditación de conductores y agrega que necesita que se le giren instrucciones, ya sea del Señor Ministro o de esta Junta Directiva, sobre qué hacer con respecto al proyecto de acreditación de conductores, ya que recibe una solicitud de la Auditoría General del MOPT, solicitando información sobre el por qué el Cosevi no ha iniciado las construcciones de las regionales de Educación Vial. En este sentido, en reiteradas ocasiones le ha solicitado al Señor Ministro la necesidad de establecer una línea de acción de quién va a asumir los proyectos de construcción de las regionales o si es un proceso que eventualmente se va a privatizar. En este momento el Cosevi está en el medio de decisiones que no se toman y que al final, al momento de sentar responsabilidades se señala al Cosevi, como el ente que no cumple, ya que son proyectos que desde hace dos años se presentaron al Cosevi para su financiación, y que no se presentan a Junta Directiva para la toma de decisiones.

En realidad este tema de la licencia es una competencia de la Dirección General de Educación Vial, por lo que indica, la Directora Ejecutiva, que se autorice al Lic. Hugo Jiménez para que asista a este encuentro y que la participación del Cosevi sea para atender y asesorar en el tema de la seguridad vial.

El Auditor Interno expresa que la Auditoría General del MOPT, no tiene competencia para solicitar esa información a la Dirección Ejecutiva del Cosevi.

Por otro lado, la Directora Ejecutiva, menciona que recibe una nota del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes solicitando formalizar un proyecto de construir la regional de Educación Vial en Quebrada Ganado. Se realiza una visita al lugar, para conocer la factibilidad de concretar el proyecto y una semana después se conoce la noticia de que el MOPT, piensa privatizar el servicio de acreditación de conductores. De esta manera es difícil trabajar sin tener una política clara de cómo se van a hacer las cosas.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Declinar la invitación del Parlamento Centroamericano para la participación del Consejo de Seguridad Vial en el IV Encuentro de Directores de Tránsito y Seguridad Vial, que se realizará en Ciudad de Guatemala los días 18 y 19 de marzo próximo, debido a que por las múltiples ocupaciones de la Directora Ejecutiva se le hace imposible asistir a este evento.

**5.3 Cumplimiento de Acuerdo adoptado en la Sesión ordinaria 2710-13, Art VIII
“Criterio Legal con motivo de la Licitación Abreviada N°2012LA-000167-00100”**

En cumplimiento al Acuerdo adoptado en la Sesión ordinaria 2710-13, Art VIII “Criterio Legal con motivo de la Licitación Abreviada N°2012LA-000167-00100”, se conoce oficio No. AL-669-2013, suscrito por el Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal del Cosevi, mediante el cual brinda criterio sobre la posibilidad de ejercer alguna acción disciplinaria en contra del contratista Lupa Export Import Corporation, con motivo de la Licitación Abreviada No. N°2012LA-000167-00100” correspondiente a la compra de retroreflectómetros. La Asesoría Legal indica que una vez estudiado el caso no es pertinente iniciar una acción disciplinaria en contra de la empresa adjudicada.

El criterio indica textualmente lo siguiente:

“...En cumplimiento del acuerdo adoptado en el artículo 8.2 de la Sesión 2710-13 del día 19 de los corrientes, rindo el siguiente criterio sobre la posibilidad de ejercer alguna acción disciplinaria en contra del contratista Lupa Export Import Corporation, con motivo de la Licitación Abreviada N° 2012LA-000167-00100, que corresponde la Compra de retroreflectómetros en la que resultó adjudicatario.

Primero: La empresa en cuestión, en el artículo Vil de la Sesión 2692-12 del 13 de noviembre anterior, le fue adjudicada la línea única de dicha licitación.

Estando en curso el plazo de ejecución, en fecha 11 de diciembre del año anterior, se presentó solicitud de cesión del contrato a favor de la empresa TRES M COSTA RICA S.A., que también había participado en dicho concurso.

El argumento fue el siguiente:

Al disponer de la adjudicación, procedimos a iniciar los trámites de exportación, sin embargo, el suplidor en USA al consultarnos sobre el destino de los equipos nos advirtió que la distribución de la marca DELTA en Centroamérica y por ende en Costa Rica, corresponde en forma única y exclusiva a la firma TRES M COSTA RICA S.A. (también oferente en el concurso de marras) y que por ese motivo no nos podía despachar los reflectómetros. Ante esta situación especial, a pesar de que hemos realizado el mayor esfuerzo para ejercer la venta del equipo en forma directa al COSEVI, en esta semana nos comunicaron que por disposición del contrato de representación entre esas partes, el suministro en Costa Rica de los reflectómetros marca DELTA debe ser realizado en forma directa por la empresa TRES M COSTA RICA S.A.

Segundo: Recordamos que la figura de la cesión de contratos, se encuentra prevista en los numerales 36 de la Ley de Contratación Administrativa y 209 de su reglamento, que se expresan en los siguientes términos:

Artículo 36.- Límites de la cesión

Los derechos y las obligaciones del contratista no podrán cederse sin la autorización previa y expresa de la Administración contratante, por medio de acto debidamente razonado.

Cuando la cesión corresponda a más de un cincuenta por ciento (50%) del objeto del contrato, se requerirá autorización previa de la Contraloría General de la República. En ningún caso la cesión procederá en contra de las prohibiciones establecidas en el artículo 22 de esta Ley.

Artículo 209.- Cesión.

Los derechos y obligaciones derivados de un contrato en ejecución o listo para iniciarse, podrán ser cedidos a un tercero, siempre que no se trate de una obligación personalísima.

En todo caso la cesión debe ser autorizada por la Administración mediante acto debidamente razonado, en el que al menos analizará:

- a) Causa de la cesión.
- b) El cumplimiento por parte del cesionario de las principales condiciones legales, técnicas y financieras solicitadas en el cartel.
- c) Que el cesionario no esté afectado por alguna causal de prohibición.
- d) Ventajas de la cesión de frente a resolver el contrato.
- e) Eventuales incumplimientos del cedente hasta el momento y medidas administrativas adoptadas.

Si la cesión excede el cincuenta por ciento del objeto contractual, independientemente del avance en su ejecución, deberá ser autorizada por la Contraloría General de la República de la República, quien resolverá dentro del décimo día hábil una vez presentada la solicitud. La petición de la Administración deberá contener como mínimo la solicitud formulada por el cedente; aceptación del cesionario y cualquier documentación que resulte pertinente en

relación con sus condiciones, cartel y resolución motivada de la Administración.

El cesionario queda subrogado en todos los derechos y obligaciones que corresponderían al cedente y este quedará libre de todas las obligaciones con la Administración. En el supuesto de que la cesión genere modificaciones contractuales éstas seguirán los procedimientos comunes establecidos al efecto.

En la situación que nos ocupa, nos encontramos ante un contrato de entrega de bienes, cuya ejecución no ha iniciado.

Tercero: Señalamos algunas consideraciones sobre la cesión de contratos, plasmadas en doctrina sobre la materia:

(...) Cualquier adjudicatario, en casos muy concretos, puede solicitar a la Administración, lo autorice a ceder sus derechos y obligaciones contractuales, en algunos casos, tales como los que se citan a continuación:

- Ante la imposibilidad material del adjudicatario de cumplir con lo pactado por alguna razón sobreviviente e inesperada, por ejemplo, algunos equipos de cómputo que se utilizan para procesar información, tienen una capacidad tan alta para manejar información que solamente pueden ser adquiridos en los Estados Unidos de América, además que deben de contar con un permiso especial de las agencias correspondientes, que acredite que dicho equipo no se está vendiendo a un "gobierno enemigo", dado que su velocidad de proceso hace que se considere equipo de uso militar; si una sociedad debe entregar dicho bien a la Administración y por alguna razón no logra obtener los permisos necesarios, podría darse el caso, que otra persona o sociedad que cuente con dichas autorizaciones y tenga la posibilidad de adquirir el equipo para cumplir con los plazos establecidos, asuma la contratación, por medio de una cesión de derechos y obligaciones contractuales, cumpliendo con las formalidades que exige la ley,
- Una previsible futura insolvencia de la sociedad adjudicataria, al estar implícito el principio de Buena Fe que rige todas las contrataciones en las cuales participa la Administración, un adjudicatario que actúa bajo esta misma línea, al prever una situación que provocará la insolvencia de su representada, podría plantear a ésta la cesión del contrato a un tercero que podría cumplir de forma eficiente lo previamente acordado.
- Una modificación en el giro dentro del cual se mueve la sociedad, que podría tornar imposible el cumplimiento de las obligaciones contractuales.
- Cualquier otra situación que plantee el contratista a la Administración, toda vez que las posibilidades para realizar una cesión de derechos y

obligaciones de los contratos que se verifican con ésta, no corresponden a una lista taxativa de situaciones, todo lo contrario, existe todo un ambiente de numerus apertus para que la Administración valore la conveniencia de aceptar y aprobar la cesión o no de un contrato.

Al prever tanto la Ley de Contratación Administrativa, como su Reglamento, la posibilidad de ceder los derechos y obligaciones de los contratos celebrados con la Administración, abre la posibilidad para esta de salvar procesos de Licitación que muy probablemente ante el incumplimiento del contratista se vería impedida para cederlo a un tercero.

Dicho control, no sólo obedece al deber de la Administración de vigilar en su totalidad el procedimiento de contratación desde la misma emisión del cartel, hasta la finalización de la fase de ejecución de lo pactado, citando como de suma importancia, los artículos 101 y 102 de la Ley de Contratación Administrativa, y artículo 5 del Reglamento a la

Ley de Contratación Administrativa, en cuanto a los "controles" e interpretación de las normas reglamentarias. De vital importancia, se considera el artículo 210 del mismo cuerpo legal, titulado como "Deber de verificación" (concordado con el 21 "Verificación de Procedimientos" de la Ley de Contratación Administrativa) que interpretado en su forma más amplia, constituye una carga de control de la ejecución contractual al contratista, quien debe velar por el fiel cumplimiento de lo acordado, de esta manera colaborando con la misma Institución Pública con la cual está en su papel de adjudicatario, recordando la máxima que reza "**Ante el incumplimiento no hay cesión**", siendo esto que de comprobarse una falta tan grave del contratista que impida la correcta ejecución o desarrollo del contrato, no le asiste el derecho de solicitar una cesión contractual a un tercero, puesto que con esta estaría evadiendo la responsabilidad que como contratista debidamente adjudicado tiene de cara a su compromiso con la Administración.

Y esta situación en la práctica es una modalidad utilizada por algunos contratistas, quienes al tener certeza que no podrán cumplir con lo acordado, por causas que le son imputables, intenta beneficiar a un tercero, procurando no ser penado ya sea por medio de un apercibiendo o de una sanción, contempladas estas en los artículos 99 y 100 de la Ley de Contratación Administrativa, así como 215 y siguientes del Reglamento a dicha Ley, conociendo que una sanción podría incluso suspenderlo de toda actividad licitatoria con la Administración Pública, por un plazo de hasta 10 años ... Ante lo anterior, cobra aún mayor importancia el deber de los funcionarios públicos participantes en los procesos de contratación, de velar porque ante una cesión de derechos y obligaciones contractuales, no se pretenda evitar sanciones por incumplimiento, o bien, disimuladamente procure el adjudicatario, una subcontratación fuera de los parámetros existentes, teniendo siempre

presente el espíritu de creación de la norma y como se plasma el mismo en su aplicación práctica (...)¹

De acuerdo a las premisas citadas, el encauzar alguna acción disciplinaria respecto del contratista Lupa Export Import Corporation, ya fuese amonestación o suspensión, implicaría un indicio de visualización de incumplimiento por parte de la Administración, en cuyo caso la cesión no puede ser autorizada, al valorarse como imputable y no un hecho extraordinario, el motivo invocado para ceder.

En la situación que nos ocupa, el Consejo de Seguridad Vial ha valorado, utilizando la frase del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, la ventaja de la cesión de frente a la decisión resolver el contrato.

Por lo tanto, para asegurar la consistencia de la anterior decisión, es nuestro criterio que no es pertinente iniciar una acción disciplinaria.

Sí se recomienda, remitir un oficio a la empresa, instándolo vehemente a verificar situaciones como la involucrada, de previo a ofertar a cualquier institución pública, para no dilatar los procedimientos de contratación y perjudicar así con la pronta disposición de los bienes objeto de contratación.
(SIC)

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el criterio legal No. AL-669-2013 de la Asesoría Legal, y se deja sin efecto el acuerdo del artículo VIII, inciso 8.2 de la Sesión Ordinaria No. 2710-2013 del 19 de febrero del 2013.

5.4 Oficio de la Unidad de Planificación de la Dirección General de la Policía de Tránsito – Proyecto de Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en Rutas de Alto Riesgo

La Directora Ejecutiva informa que ha recibido un oficio de la Unidad de Planificación de la Dirección General de la Policía de Tránsito, donde se indica que: “...a la Comisión de Formulación Plan Presupuesto: se les comunica que esta Unidad de Planificación dejará de laborar las evaluaciones trimestrales del proyecto Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en Rutas de Alto Riesgo, al efectuarse el cierre del presente mes, y así con los subsiguientes, las cuales asumo serán retomadas por la Dirección de Planificación del Cosevi, según oficio remitido por el Lic. German Marín, Director de la Policía de Tránsito, lo cual señala que se dan por concluidas las

¹ Vargas Rodríguez, Manrique Arturo. Del Control que ejerce la administración en cesión de contratos. En: <http://www.monografias.com/trabajos71/control-ejerce-administracion-cesion-contratos/control-ejerce-administracion-cesion-contratos2.shtml>

funciones de esta unidad, lo que es legalmente procedente....”. Agrega que esta situación le preocupa muchísimo, por ser este un proyecto financiado por el Cosevi, y esta Junta Directiva adoptó un acuerdo donde se estipula que la formulación y evaluación de los proyectos es un tema de competencia de cada una de las unidades ejecutoras y que la Comisión de Formulación someterá a conocimiento y aprobación de esta Junta Directiva los proyectos de las distintas unidades ejecutoras. En este caso, la Dirección de la Policía de Tránsito está tomando la decisión de no remitir los informes trimestrales, en contra de la normativa vigente.

El Señor Presidente expresa que Don Germán Marín no tiene derecho a decir eso y solicita que se le remita los documentos para ordenar esta situación en la Dirección de la Policía de Tránsito.

La Directora Ejecutiva indica que esa Unidad de Planificación, en acatamiento de la interpretación que realiza de la Ley de Tránsito, también deja de formular el proyecto de prevención de accidentes de tránsito y la ejecución presupuestaria del 2013. Hay que recordar que este proyecto está enlazado con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

Se toma nota de las manifestaciones de los Señores Directores.

5.5 Oficio de la Unidad de Planificación de la Dirección General de la Policía de Tránsito – Sistema de Estadísticas en Accidentes de Tránsito

La Directora Ejecutiva informa sobre una comunicación del Director General de la Policía de Tránsito, donde se indica que de acuerdo con la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, artículos 223 y 227 el Sistema de Estadísticas en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial es competencia del Consejo de Seguridad Vial, por tal razón lo procedente es que el Cosevi asuma las funciones estipuladas en la ley. En este sentido la Unidad de Planificación de la Dirección General de la Policía de Tránsito, ha girado instrucciones al Departamento de Operaciones Policiales de Tránsito para que la Central de Comunicaciones no vuelva a enviar a esa unidad la información referente a accidentes de tránsito. Sin embargo, manifiesta la Directora Ejecutiva, que la fuente para llevar las estadísticas es la Policía de Tránsito, que es la manera de alimentar la base de datos del sistema y al no contar con esta información qué estadísticas podrían llevar, lo cual le preocupa mucho.

El Señor Presidente manifiesta que coordinará una reunión con el Lic. Germán Marín, Director General de la Policía de Tránsito para afinar todos estos detalles.

Se toma nota de las manifestaciones de los Señores Directores.

5.6 Alquileres de los Depósitos de Vehículos Detenidos

La Directora Ejecutiva muestra su preocupación por una situación que se está dando con el pago de los alquileres de los patios utilizados en el depósito de vehículos detenidos. Informa que se ha detectado en los contratos que en ninguno de ellos se establecen aumentos en el monto de los alquileres. De los cuatro contratos, hay tres que están establecidos en dólares. Una vez revisadas las proyecciones de pago se detectó que existen diferencias entre los montos originales de los contratos y lo que está proyectado para pagar este año. Al revisar los documentos de los expedientes, se evidenció que se han estado pagando incrementos de un 15% anual, cuando no existe una disposición expresa en los contratos. Indica que hizo una consulta en este sentido, por ser un tema específico en contrataciones, que si eventualmente hay un reajuste automático en el precio, esto se entiende cuando hay un aumento del dólar, pero esta es una situación que se ha dado a la inversa. En el caso de que el dólar suba su valor en colones, la empresa debió de haber presentado una solicitud de reajuste o una justificación del por qué se está solicitando el reajuste, pero la Administración está en la obligación de hacer un estudio para determinar si el reajuste que se está requiriendo es el que corresponde, y con base en eso establecer un nuevo precio.

El Bach. Fallas Mora, indica que la normativa en contratación dice que cuando se trata de arriendo de inmuebles, respecto a los reajustes, se acudirá a las disposiciones de la Ley de Arrendamientos Urbanos. Pareciera que esta norma está concebida bajo la fórmula de colones, el reajuste está implícito, pero habría que aplicar la Ley de Arrendamientos, en el caso de dólares se supone que la indexación es automática, salvo fenómenos que han ocurrido cuando se tiene que hacer un reajuste al valor presente.

La Directora Ejecutiva indica que para la próxima sesión hará entrega de un informe con el detalle del pago de los alquileres de los patios para el depósito de vehículos.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Comisionar a la Auditoría Interna para que realice un estudio de auditoría en el tema relacionado con la contratación de terrenos para el depósito de vehículos.

5.7 Informes de Fiscalización de la Revisión Técnica Vehicular

La Directora Ejecutiva informa que el lunes anterior, sostuvo una reunión con personeros de la empresa Riteve S&C, para presentarles los informes de fiscalización realizados por la Asesoría de Fiscalización Técnica durante el año 2012. Fueron seis informes que la prestataria aún no había conocido. Una vez presentados y entregados se le concedieron 5 días hábiles para que remitieran las observaciones que estimaran

conveniente. Agrega que de acuerdo con las labores asignadas a la Dirección Ejecutiva, queda pendiente la presentación del informe trimestral de las acciones realizadas durante el trimestre.

Se toma nota de las manifestaciones de la Directora Ejecutiva.

ARTÍCULO SEXTO

Presentación del Proyecto de Sistema Automático de Captura de Imágenes por Infracciones a la Ley de Tránsito

Se recibe a los señores Henry Fuentes, Jorge Muñoz y Orlando Cascante, personeros de la empresa RACSA S.A., quienes expondrán el proyecto Sistema automático de captura de imágenes por infracciones a la Ley de Tránsito.

A continuación se incluyen las diapositivas de la exposición:





Tendencias Globales



□ El uso de sistemas de control de velocidad en ciudades europeas muestra resultados tales como:

- ✓ Reducción de hasta un 40% de accidentes en España con la implantación de un sistema de control inteligente de velocidad.
- ✓ El número de accidentes mortales en las carreteras españolas se ha reducido hasta en un 65%.
- ✓ Los accidentes con heridos graves se han reducido hasta un 50%.
- ✓ Utilizando el método de la disposición al pago para estimar el valor económico de la prevención de accidentes, la reducción de costes por accidentes se situaría entre 1 000 y 2 900 millones de euros.



Factores que sustentan su uso

- ▶ No todas las carreteras necesitan la misma vigilancia, pues entre otros factores, depende de la Intensidad media diaria (medida en vehículos/día), accidentalidad, etc.
- ▶ Cantidad de vehículos se ha incrementado vertiginosamente en los últimos 10 años, así como el número de accidentes.
- ▶ Los costos totales que generan los accidentes de tránsito crecen vertiginosamente.



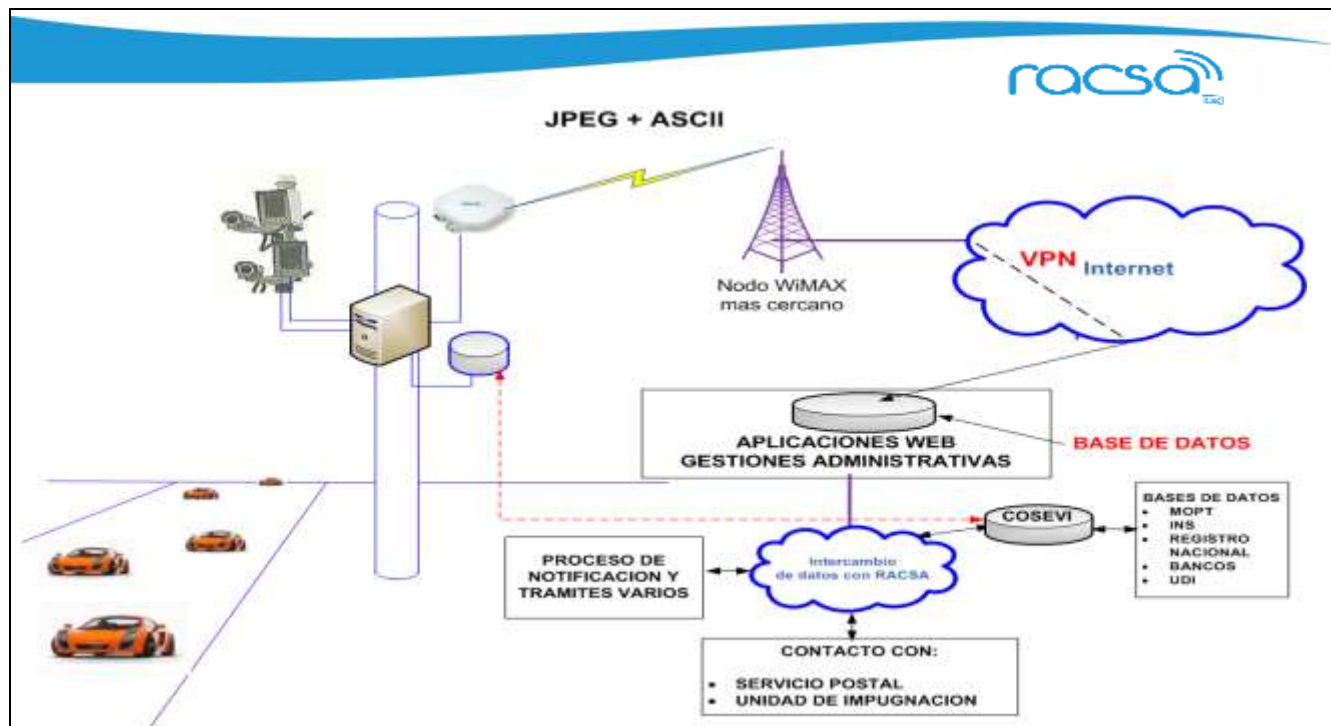
racsa
ice

mopt

cosevi
Consejo de Seguridad Vial

Esquema Tecnológico de la Solución

Febrero 2013





Solución Tecnológica Propuesta

- ▶ Sistema Automático de Captura de Imágenes en Vías Públicas, por infracciones a la ley de tránsito, para vehículos por número de placa bajo criterios tales como:
 - Exceso de velocidad
 - Control de restricción
 - Vehículo sin marchamo
 - Vehículo sin RTVE al día
 - Viraje en doble raya amarilla
 - Adelantamiento en curva
 - Irrespeto de la luz roja del semáforo



Beneficios del uso del Sistema



- ❑ Es un Sistema mixto: tecnología + oficiales de tránsito.
- ❑ Mezcla incrementa la eficiencia del uso de los recursos.
- ❑ Mejora la seguridad de los oficiales de tránsito:
 - ✓ Sitios de alta vulnerabilidad y peligro son cubiertos por y monitoreados mediante cámaras.
 - ✓ Documenta y precisa la captura de los eventos.
 - ✓ Opera 24 / 7
- ❑ Facilita mejorar la educación vial de los conductores.




Componentes

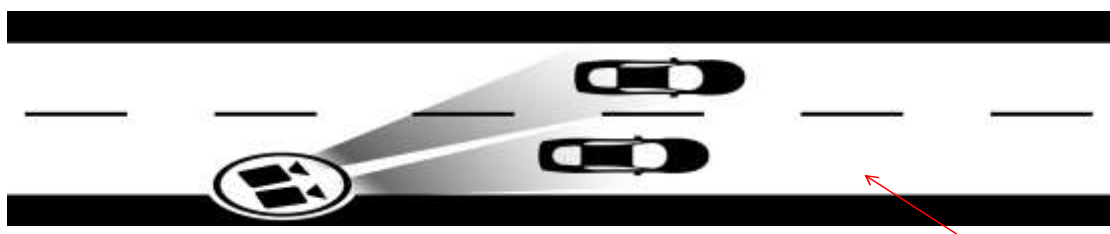
- ▶ Sistema inteligente de captura y procesamiento de imágenes
- ▶ Cámaras de vigilancia de normativa internacional ISO/IEC17025 para dar garantía de exactitud al sistema.
- ▶ Conectividad bajo las diferentes plataformas de transporte de RACSA a nivel nacional.
- ▶ Centro de monitoreo y captación de la información vehicular.
- ▶ Factor humano: Personal para el seguimiento del sistema y procesamiento de los datos.
- ▶ Almacenamiento de los datos
- ▶ Notificación de la infracción en forma electrónica



The diagram shows a vertical pole with several components. At the top is a 'Blindaje' (shield) and a 'Panorámica' (panoramic) camera. Below it is a 'Tornillo ajuste' (adjustment screw). Further down are two 'Carril' (lanes) labeled 'Carril 1' and 'Carril 2', each with a camera and an 'Lámpara IR' (IR lamp). At the bottom is the 'Alimentación' (power supply) connection.



Funcionamiento



SENSORES MAGNÉTICOS

1. Captura selectiva de imágenes mediante sensores magnéticos ubicados en la vía pública según características definidas.

The diagram illustrates a road with dashed lines. A circular sensor icon is on the left, with a cone-shaped field of view extending to the right. Two cars are shown on the road within this field. A red arrow points from the text 'SENSORES MAGNÉTICOS' to the sensor icon.



2. El Sistema detecta la velocidad y dimensiones del vehículo



- 3. Si la velocidad es mayor a la permitida en el algoritmo de funcionamiento inmediatamente activa la cámara y toma la foto al vehículo infractor.
- 4. RACSA realiza la notificación de las infracciones mediante publicación en 2 diarios de circulación nacional y el correo de la Dirección Electrónica Vial.



Ubicación de las Cámaras





Ubicación de cámaras

Ubicación	Ruta	Sentido
Inmediaciones INA	1	1-2
Inmediaciones INA	1	2-1
Inmediaciones Residencial Los Arcos	1	1-2
Inmediaciones Residencial Los Arcos	1	2-1
Inmediaciones Cervecería Costa Rica	1	1-2
Inmediaciones Bridgestone	1	2-1
Inmediaciones Hotel San José Palacio	1	1-2
Radial Francisco J. Orlich Alajuela	153	1-2
Radial Francisco J. Orlich Alajuela	153	1-2



Ubicación de cámaras

Ubicación	Ruta	Sentido
Inmediaciones puente Las Luisas	39	1-2
Inmediaciones puente Las Luisas	39	2-1
Inmediaciones puente San Sebastián	39	1-2
Inmediaciones puente San Sebastián	39	2-1
Inmediaciones Pasoca	2	1-2
Frente Muebles Rústicos El Campanario	2	2-1
Frente gas Tomza	2	1-2
Frente gas Tomza	2	2-1
Inmediaciones Hacienda Vieja	2	1-2



Ubicación de cámaras frente escuelas en rutas controladas

Ubicación	Ruta	Sentido
Escuela Astúa Pirie	247	1-2
Escuela Astúa Pirie	247	2-1
La Marina	32	1-2
La Marina	32	2-1
Paraíso de Cartago	10	1-2
Paraíso de Cartago	10	2-1
Frente Poder Judicial Turrialba	10	1-2
Frente Poder Judicial Turrialba	10	2-1
Pérez Zeledón km138 -154	2	1-2
Pérez Zeledón km134 -154	2	2-1



Propuesta de Implementación



- Se propone iniciar la implementación del Sistema por fases.
- Fecha de inicio mes abril del 2013 una vez firmado el contrato RACSA COSEVI por un periodo de 48 meses
- Se propone la revisión económica de los porcentajes después de iniciado el proyecto



Fase 1
Ruta N. 39, Ruta N 153, Ruta N. 1 San José - Alajuela

Ubicación	Ruta	Sentido
Inmediaciones INA	1	1-2
Inmediaciones INA	1	2-1
Inmediaciones Residencial Los Arcos	1	1-2
Inmediaciones Residencial Los Arcos	1	2-1
Inmediaciones Cervecería Costa Rica	1	1-2
Inmediaciones Bridgestone	1	2-1
* *Inmediaciones Hotel San José Palacio	1	1-2
Radial Francisco J. Orlich Alajuela		1-2
Radial Francisco J. Orlich Alajuela		2-1



Propuesta Económica

Conceptos	Escenario 1 Premisas Originales	Escenario 2 Impacto Ley de Tránsito	Escenario 3 Propuesta Participación RACSA - COSEVI
Valor Promedio de Infracción	\$71	\$12	\$57
Ingresos Totales*	\$ 72 297 632	\$ 18 150 154	\$ 78 688 695
Costos Totales*	\$ 49 689 312	\$ 54 658 243	\$ 4 658 243
Inversión del Proyecto	\$ 9 889 500	\$ 9 889 500	\$ 9 889 500
VAN	\$ 3 325 890	-\$ 25 543 758	\$ 3 306 458
TIR	45%	Indefinido	35%
Participación			
RACSA	15%	15%	70%
COSEVI	85%	85%	30%
Monto Promedio Infracción	\$465	\$81,8	\$81,9
Monto según Participación	\$71	\$12	\$57,2

*Por el plazo del Proyecto

En cuanto a la propuesta económica presentada por Racsa, el Sr. Henry Fuentes explica que en el momento de entrar en vigencia la Ley de Tránsito No 9078, si se aplican los mismos porcentajes que se tenían dispuesto con el contrato anterior, el TIR del proyecto se vuelve indefinido y el VAN es negativo, porque se estaría pasando de un promedio por infracción de \$71 a un promedio por infracción de \$12, lógicamente el proyecto se tornaría inviable económicamente. El escenario tres se ajusta a la realidad actual, en donde se tiene que el valor promedio de una infracción es de alrededor de \$140,00, luego de aplicarse los montos que se tienen que transferir a las otras instituciones, se tendría que el monto de la infracción sería de alrededor de \$82.00. A partir de estos parámetros nace la propuesta de Racsa y realizando algunos ajustes con los socios y los gastos internos se tiene que Racsa recibiría por cada infracción alrededor de \$58.00.

El Director Valitutti Chavarría pregunta el nombre de los socios que estarían participando en el proyecto.

El Sr. Fuentes responde que Servicios de Seguridad y Gestión para la Vida con un socio brasileño, quienes tienen experiencia en Brasil, Ecuador, Argentina, Chile, etc. La solución que se plantea es una solución integral, muy comprobada. El sistema opera en forma normalizada, cada una de las cámaras son revisadas por el Laboratorios de Metrología que certifica las velocidades, el rendimiento, etc.

En relación con la estructura de costos, el Sr. Jorge Muñoz expresa que al enfocarse el proyecto en ruta controlada, existe la posibilidad de captar más eventos, ya que en el contrato original sobre se incluía el tema de la velocidad. En este aspecto se pueden captar infracciones de restricción vehicular, adelantamiento en falso, etc, que hacen que la cantidad de infracciones podría ser mayor, pero eso no significa que el monto de ingresos vaya a subir, porque existe otra variable que es que con la nueva ley el monto de la infracción se reduce sustancialmente. En este caso uno de los elementos que se mapeo es que podrían haber más infracciones y en el caso de Racsa hay un elemento que es importante y es el tema de la notificación a los infractores. Este componente es variable dentro de la estructura, ya que si hay más infracciones, lógicamente el costo se incrementa. La estructura de Racsa para este proyecto es intensa en costo fijo de inversión, costos de mantenimiento, costos administrativos y estos no se mueven en función de la cantidad de infracciones, pero hay un costo muy importante que es el costo de notificaciones.

El Señor Presidente consulta el por qué se tiene que notificar si, de acuerdo con la Ley de Tránsito se tiene la dirección electrónica.

El Sr. Fuentes indica que la Ley de Tránsito estipula que deben realizarse notificaciones en dos medios escritos.

En relación con el cálculo del número de infracciones diarias, consulta el Señor Presidente, cómo estimaron el porcentaje de infracciones.

El Sr. Muñoz indica que en este caso, se hizo un ejercicio con funcionarios del Cosevi. La propuesta de Racsa es que este dato se calcule de acuerdo con las dos partes, ya que Racsa no tiene toda la información necesaria y la estadística, con la cual se podría hacer una estimación, que sí cuenta el Cosevi. En ese caso, en coordinación con los funcionarios del Cosevi, se hizo el cálculo con base a 329 infracciones diarias, contando con los nueve puntos instalados. Esto tendría que someterse a discusión, porque la muestra de 9 puntos de 150 puntos no representa una muestra muy representativa para poder estimar un dato certero. Se considera que este análisis debe involucrar varias acciones, como un plan piloto, para poder contar con una estimación más concreta.

El Señor Orlando Cascante, acota que este es un servicio que se está prestando a un ente estatal, por lo que se tiene que manejar con todo el cuidado, es decir es una relación a largo plazo, y no se trata de que Racsa obtenga un alto volumen de ganancia, sino debe de haber una razonabilidad. Por otro lado el contrato debe ser muy dinámico y que se pueda ir ajustando, de acuerdo con ciertas condiciones. En los datos utilizados para hacer la estructura de costos todavía falta información que precisar, ya que el comportamiento real se desconoce. Por tal razón, se propone hacer un contrato dinámico, de manera que se pueda ir ajustando a un concepto de razonabilidad en el tiempo, donde a los seis meses se pueda realizar una revisión y ajustarlo, de manera que si está muy desproporcionado se pueda ajustar. En este momento el riesgo más alto lo tiene Racsa.

Para mejorar el porcentaje a favor de Cosevi, se tendría que justificar en el hecho de que las multas aumenten, que pasaría con una mayor cantidad de infracciones de las que se tienen proyectadas, consulta el Señor Presidente.

El Sr. Fuentes indica que en caso de que haya más infracciones, pues los costos también suben porque hay que hacer más notificaciones y el costo de la notificación de una boleta es muy alto.

El Bach. Fallas Monge expresa que el proceso de notificación está estipulado en la Ley de Tránsito, donde a la gente se le está estableciendo la obligatoriedad de indicar la dirección electrónica vial. En el artículo 81 de la Ley, se establece que en caso de no ser habido por los medios electrónicos correspondientes, se le notificara por una única vez en el diario oficial La Gaceta y en un diario de circulación nacional y el artículo 161, que regula el parte impersonal remite a este artículo 81.

El Señor Auditor expresa que si en el costo promedio de infracción, tomaron en cuenta el 15% por pronto pago.

El Sr. Cascante indica que no que este es un dato que se debe agregar.

El Sr. Muñoz expresa que este es un riesgo de financiamiento, ya que por pronto pago se le haría al infractor una rebaja del 15% y el modelo no contempla esta variable. Por otro lado, en el tema de aquellos infractores que retarden el pago, los intereses que eso generaría, Racsa no estaría participando de estos rubros.

El Director Valitutti Chavarría manifiesta que el contrato se debe redactar de forma clara. Le parece que el mes de abril es un plazo que está muy cerca, ya que hay que afinar muchos detalles tanto del proyecto como en la elaboración del contrato. El país está en un periodo difícil, es año electoral, por lo que se tiene que tener mucha claridad en la redacción del contrato, así como en las justificaciones del proyecto. Rescata de la exposición de los Señores de Racsa, que el contrato debe ser dinámico, ajustable cada seis meses. Cree que esa es la solución a esta negociación, de que la contratación debe ser caballerosa, sin afán de ganar o perder, sacando los costos normales de Racsa y costos que no sean ruinosos para el Cosevi, lo importante de este proyecto no es la parte económica sino el tema social que conlleva el mismo.

El Señor Presidente menciona que sí se podría establecer un periodo de prueba.

La Directora Ejecutiva indica que sería para publicitar el proyecto, para que la gente lo conozca.

El Sr. Cascante expresa que debe de haer buena voluntad por ambas partes. Racsa ha invertido cierta cantidad de dinero en este proyecto y cree que un mes podría ser razonable, le hubiera gustado que fueran 15 días, porque es un periodo prudencial como para que la gente conozca el proyecto. En los medios se le da mucha publicidad a este tema. De acuerdo con los estudios realizados la gente no estaba en contra del sistema de cámaras, sino del alto costo de las multas. Agrega que Racsa tiene una alianza con seis emisoras, que podrían publicitar el proyecto. Cree que 15 días es un tiempo razonable.

El Bach. Fallas consulta que si se establece un periodo de prueba, esto quiere decir que cuando se capta al infractor y se le tramita la boleta que corresponde, pero el sistema de captura de imágenes requiere para este tipo de infracciones, un reglamento. Por lo que no se podría hablar de prueba donde se sancionara al infractor si antes no está publicado el reglamento.

La Directora Ejecutiva indica que el reglamento ya está listo para ser presentado a la Junta Directiva en la próxima sesión.

El Señor Presidente considera conveniente que se afinen los aspectos del proyecto en forma conjunta, reforzar las justificaciones que se están elaborando a lo interno del Cosevi, incluir información sobre los socios, etc. La idea de don César le parece congruente, en el sentido de presentar el proyecto en ambos sentidos, o sea no solo presentar la parte del Cosevi sino un proyecto conjunto, son dos instituciones estatales, que están tratando de hacer un proyecto con relevancia social, que impacte la salud pública, consolidar una mejor calidad de vida de los costarricenses, y cree conveniente que el tema de las inversiones deben presentarse como asuntos complementarios.

El Auditor Interno consulta que si el Cosevi tiene derecho a los demás productos del sistema, bajo el mismo costo.

El Sr. Fuentes indica que en el contrato anterior, se tenía la parte estadística que no ingreso, pero esto es parte del sistema.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 6.1 Se da por recibido el informe de Racsa sobre el Sistema Automático de Captura de Imágenes por Infracciones a la Ley de Tránsito y se encomienda a la Administración para que presente ante esta Junta Directiva el Perfil de Proyecto a más tardar en la sesión del 10 de abril próximo.
- 6.2 Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que solicite a la empresa Racsa S.A. información sobre las compañías que componen la sociedad para la ejecución del proyecto Sistema Automático de Captura de Imágenes por Infracciones a la Ley de Tránsito.

ARTÍCULO SÉTIMO

Presentación y Aprobación del Programa de Gestión Ambiental Institucional

Para conocimiento y aprobación de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2013-0613(2), suscrito por Licda. Silvia Bolaños Barrantes, Directora Ejecutiva, mediante el cual adjunta el Programa de Gestión Ambiental, en cumplimiento al acuerdo adoptado en la sesión 2696-12, artículo IX, relativo al Informe de Auditoría No. A.I.-A.A.-12-34 Fiscalización del Decreto No. 36499-S-MINAET sobre el Programa de Gestión Ambiental.

La política ambiental del Consejo de Seguridad Vial, como ente encargado de crear, promover y mantener en la sociedad costarricense una cultura de seguridad vial, se compromete a ser una Institución ambientalmente responsable, por medio de acciones que procuren una mejora continua y contribuir en la calidad ambiental y el cambio climático, asumiendo así los siguientes compromisos:

- ✓ Cumplir y respetar la legislación ambiental vigente de nuestro país.
- ✓ Implementar acciones que minimicen el impacto ambiental en las actividades propias de la Institución.
- ✓ Comunicar y promover una cultura ambiental entre los funcionarios, usuarios y proveedores de la Institución.
- ✓ Dedicar los recursos necesarios para la implementación de la política ambiental.
- ✓ Todo lo anterior, contribuirá a que Costa Rica alcance para el año 2021 la C-Neutralidad.

Entre los compromisos institucionales están:

- ✓ Gestión del Aire: Reducción de las emisiones de CO₂.
- ✓ Gestión del Agua: Reducción en el consumo de agua.
- ✓ Gestión de Suelo y Residuos Sólidos: Formar una cultura institucional de reutilización, reducción, rechazar, reparar y reciclar en el manejo de residuos.
- ✓ Gestión de la Energía: Reducción el Consumo de Energía Eléctrica.

Una vez realizado el diagnóstico ambiental de la institución se determinó que no se cuenta con un Programa de Gestión Integral de Residuos, por lo tanto no se ha puesto en práctica el manejo de los residuos sólidos ordinarios, la separación y clasificación a partir de la fuente, ni se implementan prácticas de reutilización de materiales en aquellos casos cuyas características lo permiten.

En algunas oficinas, se recolecta papel sin embargo a la hora de que el personal de limpieza recoge estos materiales, se mezclan con el resto de desechos. En caso de uso de recipientes destinados a contener bolsas con residuos sólidos ordinarios antes de su recolección, no se mantienen cerrados y se puede dar la entrada de agua, insectos o roedores, ó escape de líquidos. No se cuantifica la cantidad de papel recuperado ni se cuenta con criterios de compra que prevengan, disminuyan la generación de residuos, o criterios que promuevan la compra de materiales y/ó equipos con materiales reciclables o reutilizables. No existe comunicación a los funcionarios sobre los logros y resultados obtenidos en la poca gestión de residuos que se hace en la Institución no se sensibiliza ó capacita a los funcionarios sobre temas vinculados con gestión de residuos sólidos.

Para la implementación de las acciones se clasifican por tema, aspecto ambiental, prioridad, objetivos, metas ambientales, plazo estimado de cumplimiento, indicadores, medidas ambientales y responsables.

- Gestión Agua: Consumo de agua y las aguas residuales, Reducir el consumo de agua, utilizando los protocolos ambientales, Responsables: Comisión de Gestión Ambiental y el Jefe de Mantenimiento.
- Gestión del Suelo y Residuos Sólidos: Desechos sólidos, electrónicos, infectocontagiosos, plaguicidas, papel, Formar una cultura institucional de reutilización, reducción, rechazar, reparar y reciclar en el manejo de residuos, Responsables: Comisión de Gestión Ambiental, Jefe de Mantenimiento Empresa de Limpieza, Unidad de Activos, Consultorio Médico, Dpto. Servicios Generales y Dpto. Proveeduría.
- Gestión de Energía: Consumo de Electricidad y Combustibles Fósiles, Reducir el consumo de electricidad y combustibles fósiles, utilizando los protocolos ambientales, Responsables: Comisión de Gestión Ambiental, Unidad de Activos, Depto. Servicios Generales, Depto. Proveeduría y Dirección Ejecutiva.
- Gestión de Aire: Emisión de Fuentes Fijas y Fuentes Móviles, Establecer los mecanismos y controles adecuados para cada fuente fija existente en la Institución,

Responsables: Comisión de Gestión Ambiental, Dpto. Servicios Generales, Oficinas que cuenten con equipos de estas características, Dpto. Proveeduría, Unidad de Activos, Unidad de Capacitación y Dirección Ejecutiva

- Gestión de Uso de Sustancias Peligrosas: Uso de Sustancias Peligrosas y Manejo de Productos Derivados de Hidrocarburos, Tratamiento adecuado de sustancias peligrosas y manejo responsable y control de derrames de los productos con hidrocarburo o sus derivados, Responsables: Comisión de Gestión Ambiental, Dpto. Servicios Generales, Oficinas que cuenten con equipos de estas características, Dpto. Proveeduría, Unidad de Activos, Unidad de Capacitación y Dirección Ejecutiva.
- Gestión de Capacitaciones: Capacitación de los funcionarios, Capacitar de forma integral a los funcionarios del COSEVI en Gestión Ambiental, Responsables: Comisión de Gestión Ambiental y Unidad de Capacitación.

Para la implementación del Programa de Gestión Ambiental Institucional (PGAI) en el Consejo de Seguridad Vial, se determina que la Institución en su Sede Central, cuenta con seis Edificios principales; Infracciones, Comedor, Edificio Principal, Asesoría en Tecnología de la Información, Área de Bodegas y Consultorio Médico; además cuenta con nueve regionales distribuidas en: San Ramón, Puntarenas, Alajuela, Cartago, Heredia, Limón, Guápiles, Pérez Zeledón y Palmar Norte. De acuerdo con la clasificación se considerarán para la primera etapa los seis edificios que conforman las Sede Central. Para las etapas siguientes, se irán incorporando uno por uno los edificios con que cuenta el Consejo de Seguridad Vial, en cada regional del país.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Programa de Gestión Ambiental Institucional, remitido por la Dirección ejecutiva, mediante oficio No. DE. 2013-0613(2) y se autoriza a la Directora Ejecutiva a remitir el documento a los entes externos correspondientes.

ARTÍCULO OCTAVO

Resolución 000022 Traslado Físico y Presupuestario del servidor Ricardo Chavarría Gutiérrez

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2013-0517, suscrito por la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, Directora Ejecutiva, adjuntando la resolución No. 000022 del Despacho del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, relativa al traslado horizontal del servidor Ricardo Chavarría Gutiérrez, cédula 1-675-184, quien ha laborado en la Dirección General de la Policía de Tránsito durante catorce años.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 8.1 Autorizar el traslado horizontal del Licenciado Ricardo Francisco Chavarría Gutiérrez, portador de la cédula de identidad N° 1-0675-0184, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de igual forma se autoriza el traslado del puesto N° 500360 de la clase de Profesional del Servicio Civil 1A, ocupado en propiedad por el Señor Chavarría Gutiérrez.
- 8.2 Comuníquese al servidor Chavarría Gutiérrez el acuerdo adoptado y al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial y a la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para los trámites respectivos.

ARTÍCULO NOVENO

Asuntos de la Auditoría Interna

Informe AI.-AA-13-06 “Informe de Labores del 2012”

Este punto se traslada para la próxima sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO

Correspondencia

No se presentaron documentos en el apartado de Correspondencia en la presente sesión.

Se levanta la sesión a las 19:40 horas.