

**Borrador para Revisar**

**Sesión Ordinaria 2784-14**

Acta de la Sesión Ordinaria 2784-14 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 24 de noviembre del 2014 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:10 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Dr. Fernando Llorca Castro	Representante Ministerio Salud
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante MEP
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.

**Director Ausente:** Licda. María Lorena Vargas Viquez, por encontrarse en funciones propias de su cargo.

**Participan además:**

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Maricé Porras Zamora	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria Junta Directiva

**Contenido:**

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2783-2014
- III. Audiencia Arq. Jorge Umaña Chacón, Departamento de Proyectos y Diseños, Dirección de Edificaciones Nacionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- IV. Asuntos Auditoría Interna
  - ✓ Informe AI.DEA-14-28 – “IV Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial
  - ✓ Solicitud de Vacaciones del Señor Auditor Interno
- V. Proyecto Sistema Automatizado de Control de Velocidad en Carretera: “Tecnologías que Salvan Vidas”
- VI. Financiamiento Campañas de Seguridad Vial de Fin de Año

- VII. Asuntos de la Presidencia
- VIII. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- IX. Asuntos de la Dirección Ejecutiva
- X. Correspondencia
  - ✓ Cumplimiento Acuerdo Artículo II Sesión Extraordinaria 2757-2014
  - ✓ Cumplimiento Acuerdo Artículo VII Sesión Extraordinaria 2780-2014

### **ARTÍCULO PRIMERO**

#### **Orden del Día**

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Ing. Sebastián Urbina Cañas, Presidente, 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 2784-2014 del 24 de noviembre del 2014.

### **ARTÍCULO SEGUNDO**

#### **Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2783-2014**

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2783-2014, del 17 de noviembre del 2014.

Se resuelve:

#### **Acuerdo Firme:**

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2783-2014, del 17 de noviembre del 2014, incluyendo las observaciones de los Señores Directores.

El Director Llorca Castro se abstiene de votar por no haberse encontrado presente en esa sesión.

**ARTÍCULO TERCERO**

**Audiencia Arq. Jorge Umaña Chacón, Departamento de Proyectos y Diseños, Dirección de Edificaciones Nacionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes**

Se recibe a los arquitectos Jorge Umaña Chacón y Luis Lemus, del Departamento de Proyectos y Diseños de la Dirección de Edificaciones Nacionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El Director Ejecutivo explica, que en una sesión anterior comentó sobre los planes de los jefes del MOPT de construir un edificio para albergar a todos los consejos de ese Ministerio y se le instruyó para que citara a los encargados del proyecto de la nueva sede administrativa del MOPT.

El Arq. Lemus indica, que esta idea surgió desde hace alrededor de dos años como una necesidad de la institución. A continuación se incluyen las dispositivas de la presentación:

**PROYECTO  
NUEVA SEDE ADMINISTRATIVA  
MOPT**



### SITUACIÓN ACTUAL



El Voto 2012-13364 – Sala Constitucional ordena en acato a la Ley 5570, el desalojo de las oficinas y actividades desarrolladas en las instalaciones conocidas como: Taller Central, hacia nuevas edificaciones.



Existen órdenes sanitarias emitidas por el Ministerio de Salud, para las instalaciones del Taller Central y Antiguo Edificio de Licencias por el estado en deterioro de su infraestructura y el hacinamiento en que laboran las y los funcionarios que prestan los servicios al público.



El Ministerio de Obras Públicas y Transportes no cuenta con infraestructura física capaz de albergar todas las dependencias a trasladar, por lo que en la actualidad mantiene altos costos por concepto de alquileres y pago de servicios públicos.

El Arq. Lemus indica, que en vista de un voto de la Sala Cuarta hay que reubicar a cerca de 350 funcionarios del MOPT y son cerca de 3000 m<sup>2</sup> de oficinas que hay que movilizar.

### GASTOS OPERATIVOS

Formulación y Evaluación Presupuestaria  
 Informe del Sector  
 Al 31 de Diciembre del 2013



Sector	Alquiler de edificio 1.01.01	Agua 1.02.01	Luz 1.02.02	Teléfono 1.02.04
MOPT	181,548,364	268,762,982	1,264,227,468	323,290,988
CONAVI	585,350,698	10,540,000	118,040,000	117,760,000
CNC	156,000,000	4,000,000	15,500,000	11,000,000
CTP	66,097,711	3,963,724	6,758,900	8,024,493
COSEVI	633,290,000	4,730,000	68,000,000	171,000,000
TRIBUNAL TRANSPORTES	45,475,575.00	489,226.00	2,744,690.00	5,710,977.08
<b>Total</b>	<b>1,667,762,348</b>	<b>292,485,932</b>	<b>1,475,271,058</b>	<b>636,786,458</b>

## OBJETIVOS

Cumplir con lo ordenado en el Voto 2012-13364 - Traslado de dependencias ubicadas en el Taller Central hacia nuevas edificaciones.

Reducir los Costos Operativos del MOPT en rubros significativos como: alquiler de edificios y servicios públicos, electricidad, agua potable, telefonía y comunicaciones.

Centralizar la funciones del MOPT, de forma que se garantice a las y los usuarios un acceso expedito a los servicios brindados en un espacio seguro y agradable, permitiendo la agilización de trámites y minimizando los desplazamientos innecesarios entre entidades.

Solucionar de forma integral el problema de hacinamiento y carencia de espacio adecuado y funcional que presenta este Ministerio.

Aportar al Sector Público un edificio innovador, eficiente energéticamente y que además incorpore aspectos ambientales y sostenibles (Carbono Neutral).



## IMPACTO ECONÓMICO



Reducir costos por concepto de alquiler en  $\$1,600$  millones y servicios públicos en un monto aproximado a los  $\$750$  millones al año.

Las evaluaciones económicas del proyecto en el escenario más crítico indican una tasa interna de retorno de un 17% a 30 años.



## IMPACTO SOCIAL

Centralizar las funciones y dependencias del MOPT.

Brindar un servicio de calidad.

Disminuir los tiempos de atención a las y los usuarios.

Simplificar trámites.



Brindar seguridad tanto al público como a las y los funcionarios al cumplir las normas de salud ocupacional.

Aplicar las disposiciones de la Ley 7600, Ley contra Incendios y demás normativas aplicables para estos fines.



## IMPACTO AMBIENTAL

Reforzar los principios de:  
**ECONOMÍA, FUNCIONALIDAD Y FACTIBILIDAD**



Construir un edificio de nueva generación con sistemas inteligentes de operación, control y monitoreo.

Utilizar sistemas de recolección del agua de lluvia para irrigación de jardines y descargas de servicios sanitarios.

Implementar sistemas y elementos "Verdes" en azoteas, terrazas y paredes.

Minimizar el uso de sistemas de ventilación artificiales.

Producir parte de la energía de uso interno.

### OBJETIVOS DE DISEÑO



Maximizar el aprovechamiento espacial emplazando la edificación de manera que responda a criterios de funcionamiento y de diseño bioclimático.



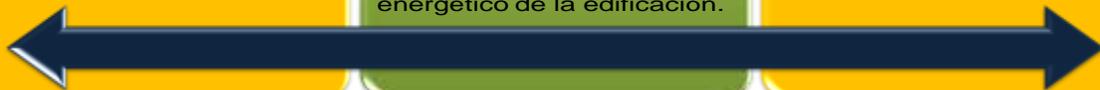
Emplear sistemas energéticos eficientes utilizando fuentes renovables tales como la solar y la fotovoltaica

Implementar elementos de "Diseño Pasivo" que minimicen el gasto energético de la edificación.



Fomentar el uso de Sistemas Constructivos en "seco" o prefabricados.

Agilizar el tiempo de construcción de la obra minimizando el impacto ambiental en el entorno.



### CONSIDERACIONES CONSTRUCTIVAS

La Nueva Sede Administrativa del MOPT, plantea el uso de un sistema constructivo de Concreto Prefabricado.

El cual implica la elaboración de elementos y componentes de la obra gris "en planta" y su posterior ensamblaje en sitio.

Reduciendo el tiempo de construcción y el impacto al medio ambiente.



## CONSIDERACIONES CONSTRUCTIVAS



Ahorro de formaleta y mano de obra en sitio.



Reducción del plazo constructivo, así como de los costos financieros y administrativos asociados, al fabricarse en planta elementos de varios pisos en forma simultánea, mientras se prepara el sitio de la construcción.



Posibilita el uso rutinario de concretos de altos desempeños implementando altos controles y estándares de calidad.

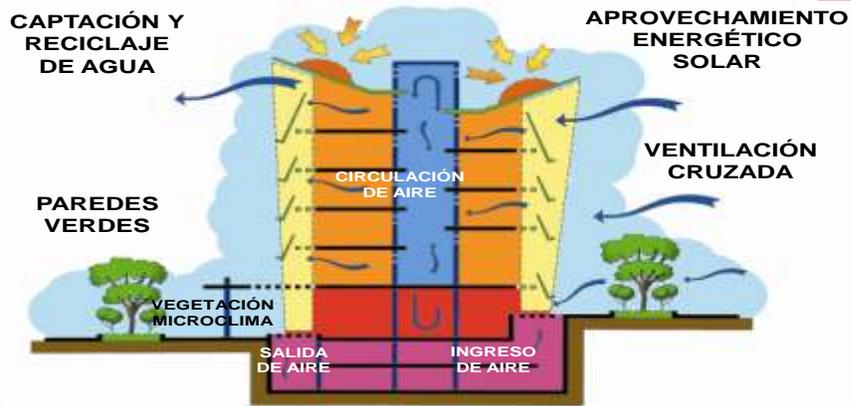


Cumplir con la normativa vigente en materia de construcción: Código Sísmico de Costa Rica (2002), Código de Cimentaciones de Costa Rica y la Norma ACI 318-08 BUILDING Code Requirements form Structural Concret and Commentary.

## EMPLAZAMIENTO ACTUAL

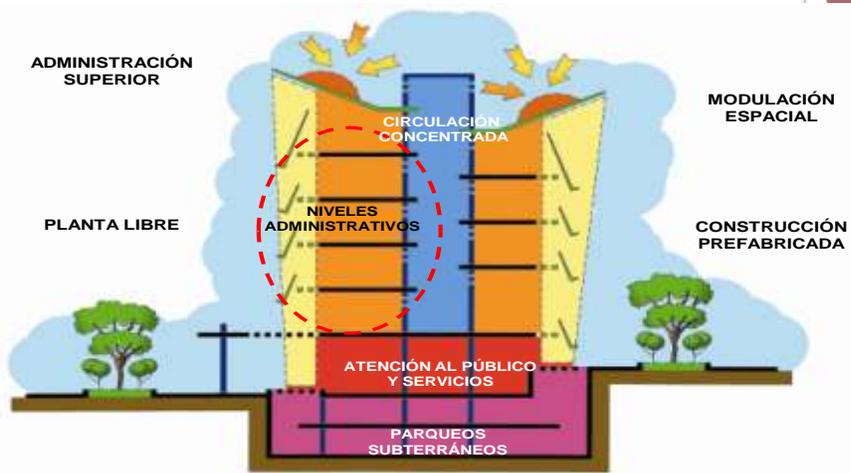


### CONCEPTOS BIOCLIMATICOS DISEÑO



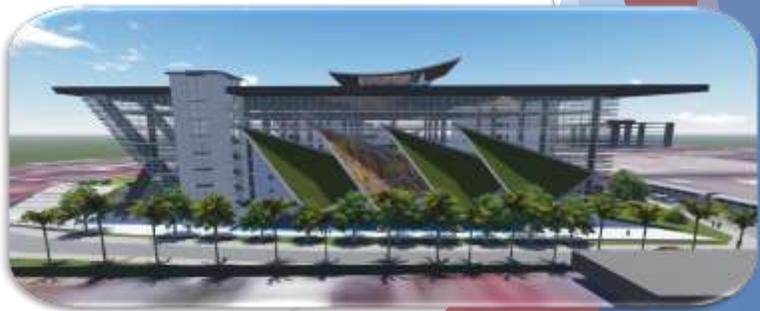
**SECCIÓN CONCEPTUAL**

### CONCEPTOS FUNCIONALES DE DISEÑO



**SECCIÓN CONCEPTUAL**

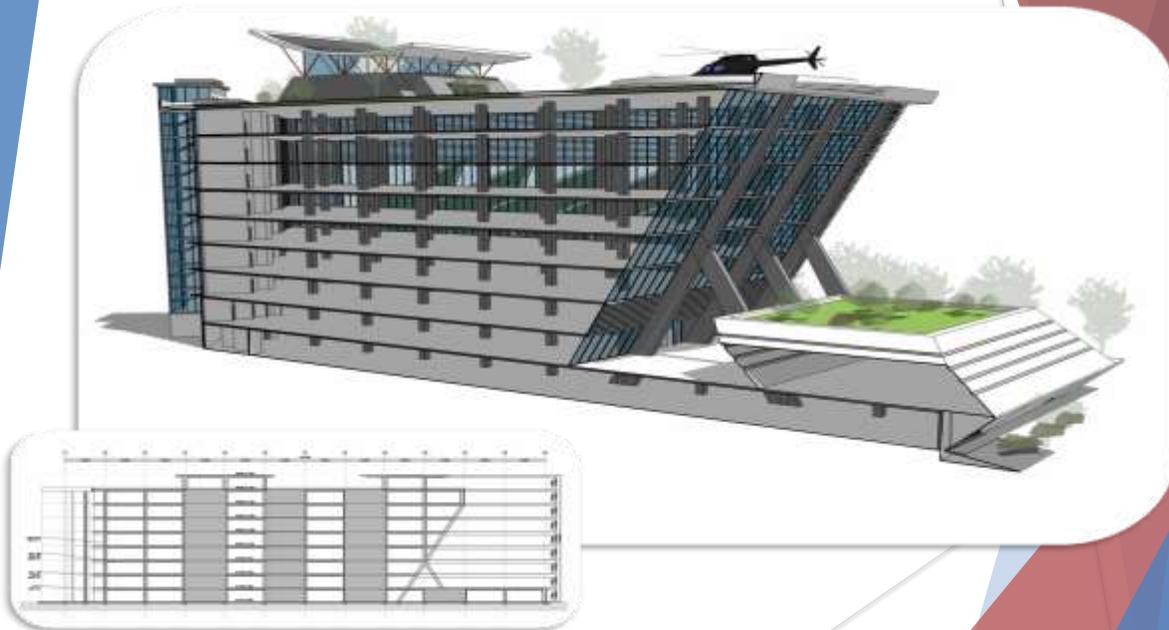
### EMPLAZAMIENTO ACTUAL



### VOLUMETRÍA GENERAL



## ESTRUCTURACIÓN PREFABRICADA



## DETALLE ACCESO PRINCIPAL



**VISTA  
EXTERIOR**

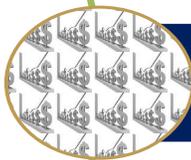


**VISTA RAMPA  
INTERNA**

**CONSIDERACIONES FINANCIERAS**



El valor de construcción promedio estimado por metro cuadrado, se determinó de acuerdo a estudios de mercado realizados a diferentes empresas.



Se establece un costo promedio de \$350 (dólares americanos) por metro cuadrado de construcción de obra gris para la infraestructura, tanto para los muros de retención como el edificio en sí.



Incluye: el sistema de fundaciones, considerando 15 ton/m<sup>2</sup> (toneladas por metro cuadrado), columnas, entrepisos (vigas y losas) y azotea, se establecieron condiciones extremas en cuanto a la tipología y características del suelo.

## ÁREAS Y COSTOS

		 PROYECTO NUEVA SEDE ADMINISTRATIVA MOPT				
		Actividad	m <sup>3</sup>	Costo por m <sup>2</sup> (S)	Monto \$	Monto ¢
I ETAPA	1	Movimiento de Tierras	23,000.00		100,000.00	60,000,000.00
	2	Obra gris Sistema Prefabricado (Estacionamientos y 7 niveles)	28,090.63	350	9,831,720.50	5,899,032,300.00
	3	Muros de Retención	1,000.00	350	350,000.00	210,000,000.00
<b>SUB-TOTAL</b>					<b>\$10,281,720.50</b>	<b>¢6,169,032,300.00</b>
II ETAPA	4	Habilitación del Edificio (acabados, cerramientos, equipamientos sistemas y mobiliario)	28,090.63	819	23,006,225.97	13,803,735,582.00
<b>TOTAL</b>					<b>\$33,287,946.47</b>	<b>¢19,972,767,882.00</b>

Nota: Tipo de cambio estimado ¢600.00

**Estrategias de Ejecución** : 1. Solicitar permiso a la CGR para realizar contratación directa concursada  
 2. Iniciar contratación sin contenido presupuestario

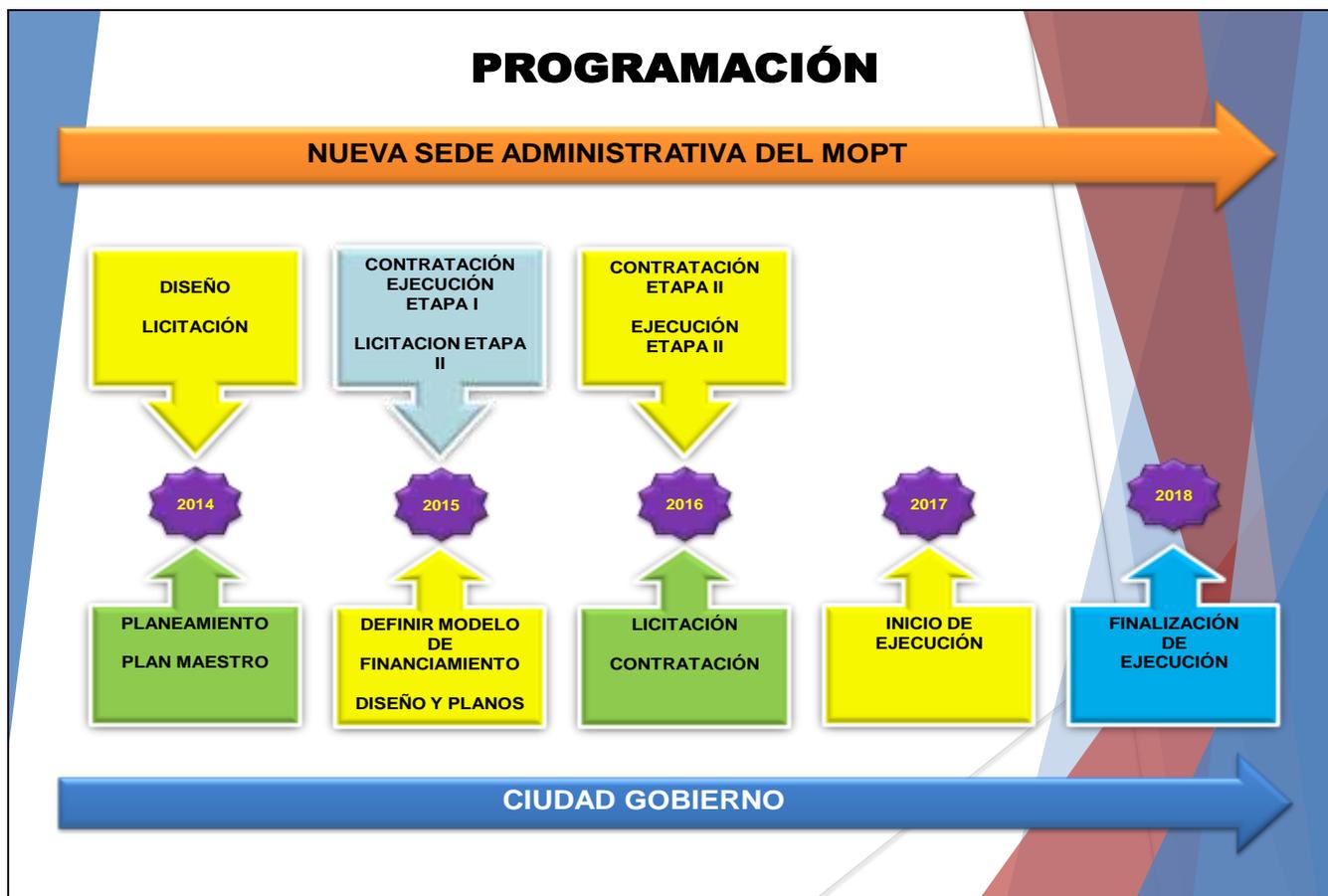
## FLUJO ECONÓMICO SOCIAL

•El análisis parte de una situación “sin proyecto” en la cual para poder centralizar los Consejos en un solo lugar, se necesitaría un edificio con la capacidad y características similares a las requeridas.

•La estimación del monto de alquiler por metro cuadrado que se tendría que pagar por un lugar idóneo, se realizó tomando en consideración las cotizaciones de dos edificios que podrían ser referentes de las necesidades, estos son: el edificio MIRA y el SIGMA ubicados en San Pedro.

•Al promediar las cotizaciones se logró estimar el alquiler que el MOPT tendría que pagar en un edificio similar al del proyecto (y así se obtiene la situación sin proyecto), es de aproximadamente \$30 por metro cuadrado.

• El cálculo considera el área de ocupación que se necesita (23.737 m<sup>2</sup>) el Ministerio tendría que pagar mensualmente la suma aproximada de \$707.362 y anualmente \$8.488.351.20 lo cual corresponde a ¢4.752.458.069,00



El Arq. Lemus indica, que en vista de un voto de la Sala Cuarta hay que reubicar a cerca de 350 funcionarios del MOPT y son cerca de 3000 m<sup>2</sup> de oficinas que hay que movilizar.

Con esta obra se pretende tener una economía de alrededor 1.667 millones en gastos operativos por concepto de alquiler de edificios y tener centralizado todos los servicios del MOPT.

El Director Ejecutivo expresa, que le llama la atención que en el renglón del Cosevi aparecen 633 millones por concepto de alquiler, debiendo aclararse que el Cosevi no alquila en el Área Metropolitana. Acota que ese monto podrían ser los alquileres de los depósitos de vehículos y algunos edificios que están en zona rural donde se ubican las Unidades de Impugnaciones.

Agrega el Arq. Lemus, que la intención es generar un centro cívico gubernamental donde se ubique al MOPT, Ministerio de Planificación, Ministerio de Hacienda, oficinas del MINAE.

El Arq. Umaña indica que el Señor Viceministro de Planificación se acercó a las oficinas de Edificaciones Nacionales para plantearles el proyecto denominado "Ciudad Gobierno", que

abarca desde Plaza Víquez hasta los terrenos del ferrocarril en donde se está planificando la ubicación de varios ministerios como: Planificación, Hacienda, MINAE, sede administrativa del MOPT, COMEX, entre varios. Se ubica ahí porque muchos de esos terrenos le pertenecen al Estado. Aclara que la construcción se va a hacer en dos aspectos: primero la obra gris, que estaría lista a finales del próximo año y la segunda sería el equipamiento del edificio.

El director Chavarría Gutiérrez pregunta que si ya tienen identificadas las dependencias que se van a ubicar en ese edificio.

El Arq. Lemus responde que sí, sería cada uno de los consejos del MOPT, todas las dependencias del MOPT; el Tribunal Administrativo de Transporte. Se están iniciando los trámites de expropiación de las propiedades que están al lado este, para construir un edificio de estacionamiento y establecer el data center que es un servicio de informática.

El Director Ejecutivo indica, que la parece fantástico el concepto de la ciudad gobierno, ya que tiene una serie de beneficios urbanísticos y la imagen institucional no solo del MOPT, sino de las otras instituciones va a cambiar mucho. Plantea algunas preocupaciones, por ejemplo: en el caso del Cosevi los alquileres que se pagan actualmente se tienen que seguir pagando, porque son terrenos que albergan los depósitos de vehículos, en este caso, se piensa a futuro que con la donación y remate de los mismos, se desocupen aquellos lugares que se están alquilando para no caer en esos costos tan altos que se pagan anualmente. Sin embargo, en el caso de las sedes regionales habrá que apostar a seguir alquilando o construir edificios propios en las regionales, de manera que el alquiler del Cosevi no entraría dentro de la ecuación. Por otro lado, habría que pensar que la decisión sería que si el Cosevi se trasladara a ese proyecto, qué pasaría con estas instalaciones?, también con las inversiones que ha estado haciendo el Cosevi en infraestructura?, porque si la idea es que el Cosevi esté ubicado en la nueva sede del MOPT, habría que frenar futuras inversiones en infraestructura y pensar qué hacer con este terreno. Cree que teniendo a una sola estructura a todas las dependencias del MOPT, tiene que haber también una reorganización administrativa; esto implica que si se va a tener una serie de servidores o una asesoría en tecnologías de información habrá una para todo el edificio y todas las instituciones, lo mismo pasaría con la unidad de proveeduría. Esta situación impacta toda la reestructuración de la infraestructura, pero también lo administrativo. Consulta que si existe un proyecto de esa reestructuración administrativa?

El Arq. Lemus responde que como planificador tiene que tener toda la información y contemplar a todos. La conveniencia operativa de que el Cosevi se ubique en el edificio es centralizar todos los servicios. Existe una comisión de reestructuración del MOPT y un comité conformado por el Asesor del Ministro, él, la Sra. Ana Rojas y un ingeniero estructural valorando la reestructuración.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se da por recibida la información brindada por los funcionarios de la Dirección General de Edificaciones Nacionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sobre la construcción de la nueva sede administrativa de ese ministerio.

**ARTÍCULO CUARTO**

**Asuntos Auditoría Interna**

**4.1 Informe AI.DEA-14-28 – “IV Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial”**

Se recibe oficio No. AI.-14-655, suscrito por el máster César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual enviada Informe AI.DEA-14-28 – “IV Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial”.

Se recibe al MBA. César Quirós, para presentar el informe. Explica el Señor Auditor que en el informe se hace referencia a la importancia de la tecnología de las cámaras, que hoy día en varios países ha contribuido en la disminución de accidentes de tránsito.

El Señor Presidente de la Junta Directiva, pregunta que eso en qué contribuye al trabajo de la Auditoría Interna para funcionar mejor.

El Señor Auditor responde que en el Plan Estratégico del Cosevi está el proyecto para la implementación de un sistema automatizado de cámaras dentro de tres años. Es importante para la Auditoría para conocer todos los elementos, factores, elementos de riesgo, todo lo que es el proceso desde la planificación hasta la implementación, No es simplemente que porque le corresponde a la Administración, la Auditoría no va a tener participación.

Otro aspecto que se discutió fueron los planes estratégicos, los cuales no deben salir de un escrito, la formulación de un plan estratégico es complejo si se quiere llegar a tener éxito y no de los elementos principales es definir cuáles son los objetivos principales y las metas. El trabajo de la Auditoría es para ayudarle a la Administración y no para entorpecerla ni perseguir a los funcionarios, sino es que la Administración alcance sus objetivos.

Agrega el Auditor Interno que presentaron algo muy novedoso que son los simuladores, para el aprendizaje, que fomenta las destrezas en los conductores para tratar de minimizar las conductas de riesgo que el factor humano tiene implícita al momento de conducir un vehículo. El éxito del aprendizaje está en experimentar la relación entre las conductas de riesgo y sus consecuencias y la destreza se hace con la repetición estructurada, por lo que la práctica se realiza para interiorizar; conducir es una

habilidad que tiene que ser aprendida y la destreza se adquiere con la repetición estructurada. Se habló que a nivel Latinoamericano está comprobado cuáles son los elementos que producen accidentes de tránsito, como son: exceso de velocidad, conducción temeraria, adelantamiento indebido y que en todos ellos el factor humano juega un papel importante en el riesgo de accidentes de tránsito.

En resumen, se podría señalar que es importante analizar y evaluar la opción de los simuladores como una herramienta de formación que podría viabilizar y optimizar el aprendizaje práctico, que es la base de la seguridad vial.

Por último, se trató el tema de los Centros de Gestión de Tránsito, como elementos colaboradores en la seguridad vial, pero muy especialmente como elemento de control y disminución de los accidentes de tránsito. La experiencia de países como España, Brasil y México, indican la gran importancia que toman los Centros de Gestión de Tránsito, no solo por la disminución de los accidentes y muertes en las vías, sino que también por la gran cantidad de información que suministran y los controles variables que se pueden realizar, como por ejemplo: la toma de datos en tiempo real (velocidad, lectores de placas, cantidad de vehículos, etc.), gestión de alarmas, cálculos de tiempo de recorrido, evolución del tránsito, captación de infracciones por excesos de velocidad y un sin número más de datos que podrían permitir una adecuada toma de decisiones. Es importante, que antes de que se tome una decisión, se realice una adecuada planificación y definición de los objetivos que se buscan, así como definir claramente sus fases, empezando por la infraestructura que se requiere (obra civil, sistemas, comunicaciones, aplicaciones, etc.) y su ejecución o puesta en marcha, en la cual se debe tomar en cuenta la atención ciudadana, asesoría jurídica, sistemas de información, etc. Acota que el tema del sistema estadístico es fundamental para la toma de decisiones, lo cual es un complemento para poder tener un buen plan estratégico.

El Director Llorca Castro manifiesta, que es importante rescatar de la exposición que es significativo sentar un precedente para que en el futuro, si se solicita algo tiene que presentar la justificación del por qué se requiere la asistencia. Los alcances de la justificación no los termina de identificar, pero es perfectamente razonable que se haya pedido el informe y que se haya presentado.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se da por recibido el oficio No. AI.-14-655, de la Auditoría Interna, mediante el cual se adjunta el Informe AI.DEA-14-28 – “IV Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial”.

#### **4.2 Solicitud de Vacaciones del Señor Auditor Interno**

Se conoce oficio No. Al.-14-673, suscrito por el máster César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual solicita vacaciones del 19 de enero al 6 de febrero del 2015 e informa que en su sustitución quedará a cargo el MBA. Efrén Rodríguez Rodríguez.

Se resuelve:

##### **Acuerdos Firmes:**

- 4.2.1 Conceder vacaciones al MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno los días del 19 de enero al 6 de febrero del 2015.
- 4.2.2 Nombrar con recargo de funciones al Lic. Efrén Rodríguez Rodríguez, como Auditor Interno Interino, del 19 de enero al 6 de febrero del 2015, con todas las facultades inherentes del cargo.
- 4.2.3 Se le recuerda al Señor Auditor Interno que debe asegurarse que el servidor que quede a cargo de la Auditoría Interna, durante el periodo de sus vacaciones, debe suplir al Auditor Interno con todas las responsabilidades del cargo.

#### **ARTÍCULO QUINTO**

##### **Proyecto Sistema Automatizado de Control de Velocidad en Carretera: “Tecnologías que Salvan Vidas”**

Para conocimiento de los Señores Directores, se conoce oficio No. DE-2014-3990(2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual remite el Plan de Gestión para la Formulación del Proyecto Sistema Automatizado de Control de Velocidad en Carretera “Tecnologías que Salvan Vidas”.

El Director Ejecutivo menciona, que este proyecto tiene dos propósitos. El primero es cumplir con un acuerdo de Junta Directiva, donde se le solicitaba a la Administración valorar la reformulación del proyecto de velocidad automatizado a través de cámaras en carreteras, ya que el primer documento lo había formulado la empresa Racsa. En ese primer proyecto, el Cosevi no hizo ninguna inversión. En la evaluación realizada por la Administración de ese primer proyecto, se determinó que financieramente no era rentable para el Cosevi poner a operar el sistema con ninguno de los escenarios propuestos por Racsa, por lo cual la Junta Directiva lo rechazó y en su lugar solicitó a la Administración reformular el proyecto tomando en cuenta la importancia que tiene para tratar de hacer operativo un sistema de control automático con cámaras. Y segundo, es un tema que reviste de mucha importancia con los resultados de las estadísticas de accidentes que se ha tenido este año.

## ¿Por qué un sistema de control automático?

Reducción de los accidentes producto de la implementación de cámaras de seguridad

Gravedad de los accidentes de tránsito	Cambio porcentual en el número de accidentes		
	Tipos de accidentes afectados	Mejor estimación	Intervalo de confianza al 95%
Todos	Todos	-19	(-20; -18)
Accidentes con víctimas	Todos	-17	(-19; -16)
	Accidentes en áreas urbanas	-28	(-31; -26)
Todos	Accidentes en zonas rurales	-4	(-6; -2)

**Relación Beneficio/Costo:**

5 - 27



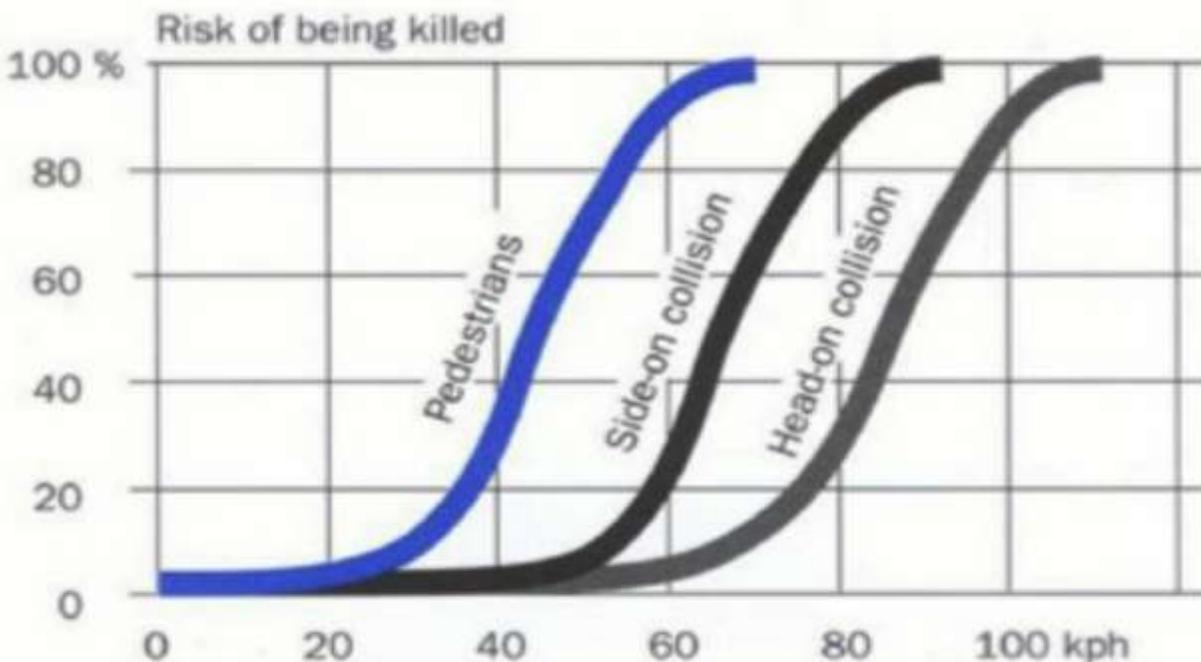
- Reducción de la siniestralidad
- Reducción de los costos de operación
- Reducción de los costos de mantenimiento
- Reducción de los costos de operación
- Reducción de los costos de operación
- Reducción de los costos de operación



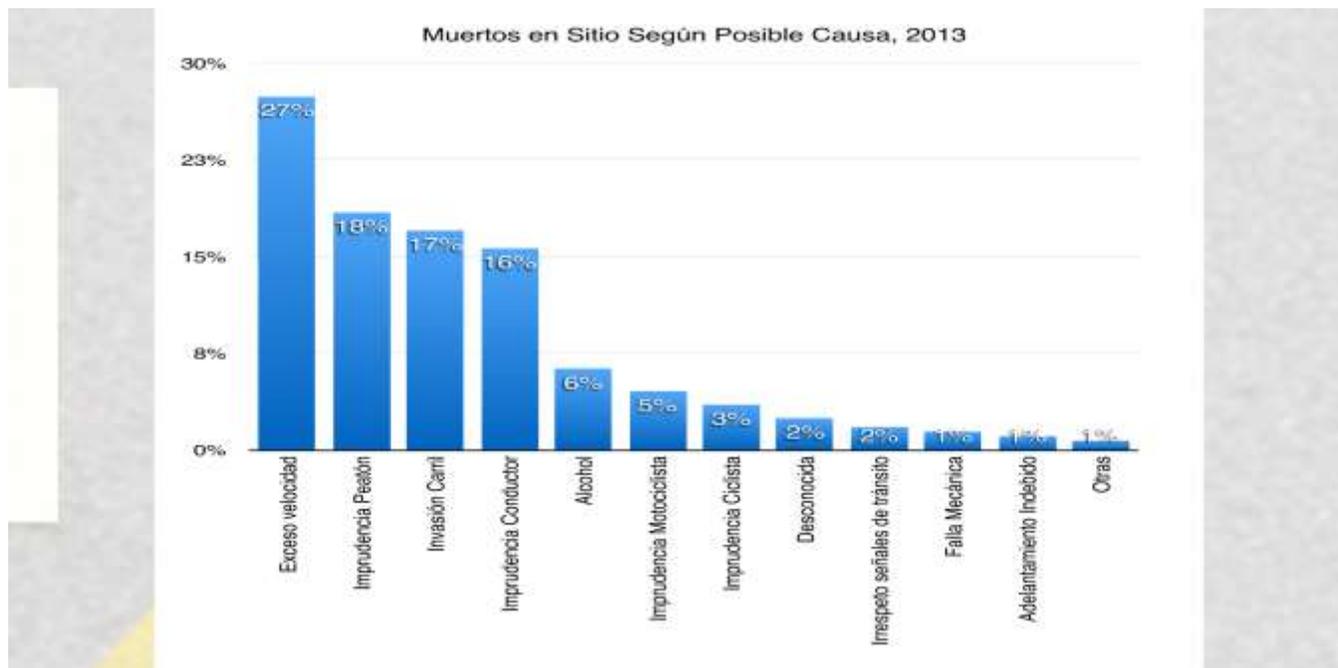
- Registro de velocidades
- Control de velocidad
- Control de velocidad
- Control de velocidad

800: total de cámaras  
 304: personal operativo  
 1000: km de red vial nacional administrada (13.8 km/hora km)  
 12000: presupuesto (3 100 millones de dólares)  
 330.7: promedio de usuarios para usuarios especiales

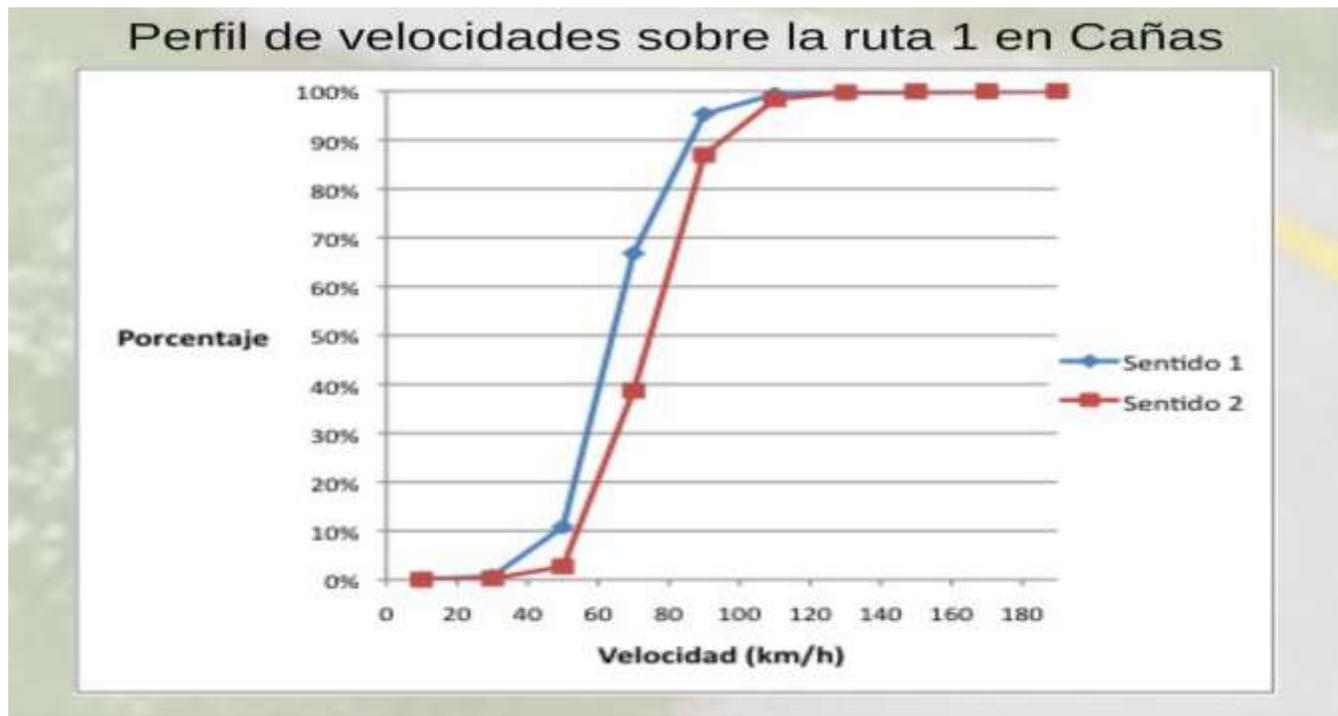
Esta imagen muestra cómo cambia la cantidad de víctimas en función de cambios que hay en la velocidad de operación de una carretera, tanto para víctimas fatales como lesionadas y el conjunto completo. Visto de otra manera, de acuerdo con la GRSF (2008) el modelo de la potencia indica que un aumento en el 5% de la velocidad promedio produce un incremento del 10% en las colisiones con víctimas y un 20% en los accidentes mortales, como lo muestra la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..** Por lo tanto, las grandes variaciones en la seguridad vial que pueden producir los cambios en la velocidad de circulación promedio sugieren que se pueden obtener grandes beneficios a través de los controles de velocidad.



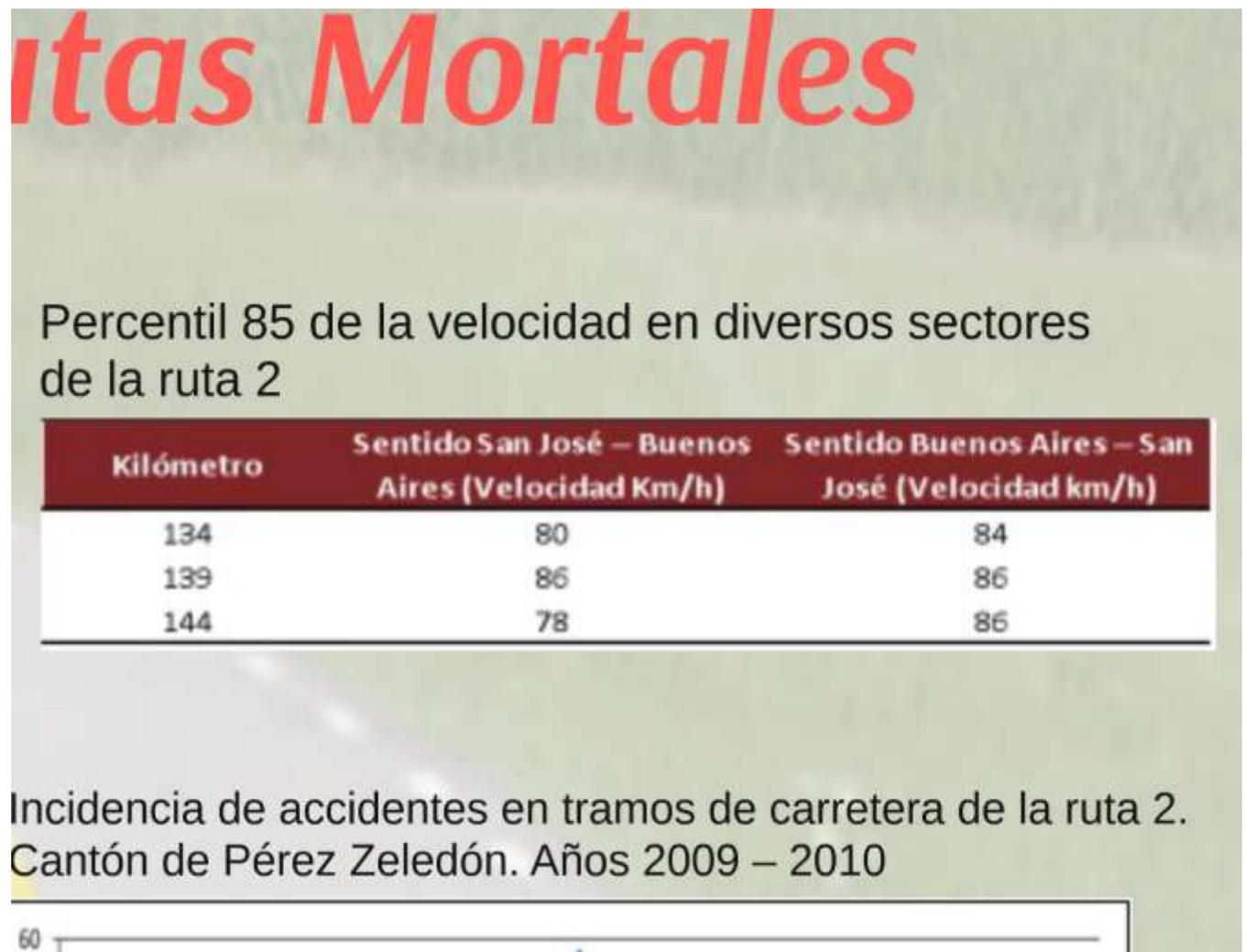
El riesgo de que ocurran fatalidades en los accidentes de tránsito también está asociado a la magnitud de la velocidad a la que ocurren las colisiones. En general, cuanto mayor es la velocidad promedio de circulación de los vehículos mayor es la velocidad de impacto cuando ocurren las colisiones y en consecuencia, mayor es el riesgo de que las personas involucradas en los accidentes sufran lesiones (Healy y Corben, 2009). La relación entre el riesgo de que ocurran fatalidades y la velocidad de conducción puede ser similar entre diversos tipos de colisiones, pero no es lineal, sino que puede presentar súbitos incrementos del riesgo en intervalos pequeños del cambio de velocidad. Esta relación es todavía más crítica en el caso de los atropellos a peatones, ya que aunque las colisiones ocurran a una velocidad relativamente más baja, ellos son más propensos a morir, ya que a velocidades entre el 30 y 35 km/h su riesgo de morir comienza a crecer de manera exponencial, mientras que se estima que la velocidad crítica en las colisiones entre vehículos de frente y en ángulo recto se encuentra entre los 50 km/h y 70 km/h.



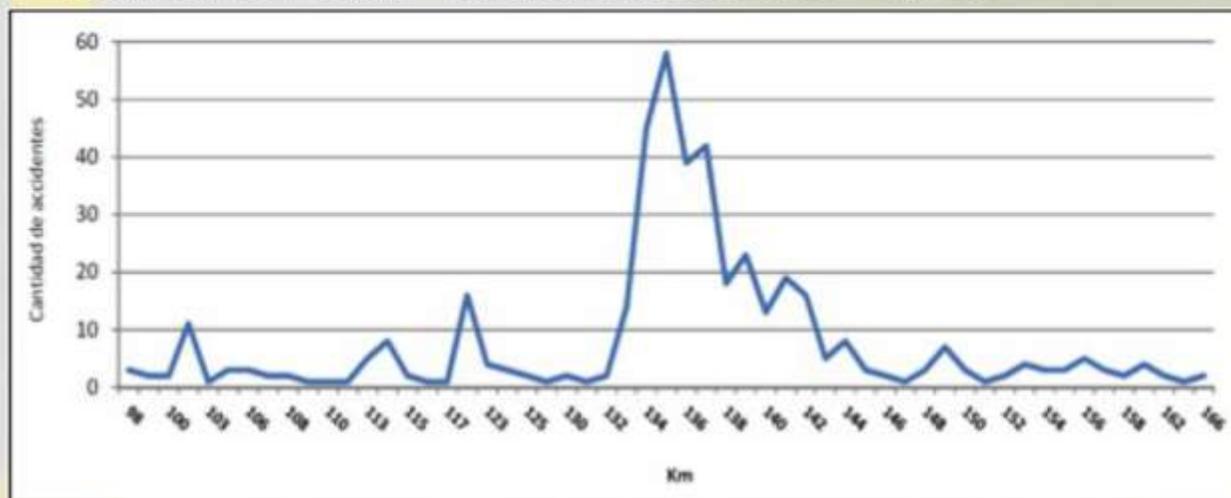
En esta imagen se puede apreciar que el factor de riesgo número uno de muertos en sitio es el exceso de velocidad, según datos de la Policía de Tránsito, otros que tienen un riesgo muy alto son imprudencia del peatón.



El Director Ejecutivo expresa que a través de los años la Ruta 1, de acuerdo con mediciones de velocidad realizadas por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, a la altura de Cañas, en la que el límite de velocidad es de 80 km/h, el percentil 85 de los conductores circula a 89 km/h en un sentido y en el otro sentido circulan a 80 km/h, relativamente los conductores no están excediendo los límites de velocidad que la geometría le permite.



Incidencia de accidentes en tramos de carretera de la ruta 2.  
Cantón de Pérez Zeledón. Años 2009 – 2010



De acuerdo con las estadísticas en el tramo de Pérez Zeledón en la ruta 2 y algunas mediciones de velocidad realizadas cerca de los centros urbanos de los tres cantones coinciden con las mediciones antes indicadas, salvo que dichas mediciones se enfocaron en los vehículos livianos. Pero esto es preocupante, ya que en esas zonas el límite de velocidad es de 60 km/h, lo cual resulta peligroso por la gran cantidad de usuarios vulnerables que se movilizan cerca de la carretera y porque el flujo vehicular es muy alto.

Las características geométricas de la ruta también propician que los conductores circulen a altas velocidades. En primer lugar, los tramos de ruta que atraviesan los centros poblacionales son principalmente tramos rectos de dos carriles de circulación y no está dividida, pero se está llevando a cabo la ampliación de la ruta para que sea de cuatro carriles y se va a dividir por medio de una barrera de contención. La ruta también tiene múltiples accesos a colectores y rutas cantonales y no posee aceras, puentes peatonales, medianas ni ciclovías que ayuden a proteger a los usuarios vulnerables. Solo existe una intersección semaforizada, la cual se ubica en el cantón de Liberia, pero estos semáforos no son peatonales y se deben estudiar las fases del semáforo, puesto que cabe la posibilidad de que el tiempo que dura la luz roja sea insuficiente para permitir que los peatones crucen de forma segura. Tampoco posee sistemas que contribuyan a reducir la velocidad como los reductores, ni líneas de demarcación especiales para sugerirles a los conductores que reduzcan la velocidad.

## ¿Por qué un sistema de control automático?

Reducción de los accidentes producto de la implementación de cámaras de seguridad

Gravedad de los accidentes de tránsito	Tipos de accidentes afectados	Cambio porcentual en el número de accidentes	
		Mejor estimación	Intervalo de confianza al 95%
Todos	Todos	-19	(-20; -18)
Accidentes con víctimas	Todos	-17	(-19; -16)
Todos	Accidentes en áreas urbanas	-28	(-31; -26)
Todos	Accidentes en zonas rurales	-4	(-6; -2)

Relación Beneficio/Costo:

5 - 27



100: total de víctimas  
 104: personal operativo  
 1002: km de red vial nacional pavimentada (13.6 km de red  
 1.24M: camiónes (2.120: vehículos)  
 104.7: promedio de litros para meses especiales

## automático?

Reducción de los accidentes producto de la implementación de cámaras de seguridad

Gravedad de los accidentes de tránsito	Tipos de accidentes afectados	Cambio porcentual en el número de accidentes	
		Mejor estimación	Intervalo de confianza al 95%
Todos	Todos	-19	(-20; -18)
Accidentes con víctimas	Todos	-17	(-19; -16)
Todos	Accidentes en áreas urbanas	-28	(-31; -26)
Todos	Accidentes en zonas rurales	-4	(-6; -2)

De acuerdo con datos de distintos lugares se hace una estimación de en cuánto se reducen los accidentes de tránsito producto de la implementación de cámaras de seguridad de control automático de carreteras, por ejemplo en términos de todos los accidentes de tránsito la mejor estimación es que se reduce en un 19%, con este tipo de controles. En accidentes con víctimas un 17% y en el caso de accidentes en áreas urbanas hasta en un 28%.

### **Beneficios de reducir la velocidad**

- Mayor tiempo para reconocer los peligros.
- Reducción de la distancia recorrida mientras se reacciona a los peligros.
- Reducción de la distancia de detención del vehículo después de frenar.
- Aumento de la capacidad de otros usuarios de la vía pública para evaluar.
- La velocidad del vehículo y el tiempo antes de la colisión.
- Mayor posibilidad para otros usuarios de la vía pública de evitar una colisión.
- Menor probabilidad de que un conductor pierda el control de su vehículo.



- Regulación del tránsito
- Operativos
- Atención de accidentes
- Controles rutinarios
- Atención de eventos especiales

800: total de oficiales  
384: personal operativo  
5300: km de red vial nacional pavimentada (13,8 km/oficial)  
1,2MM: conductores (3 125 conductores/oficial)  
105,7: promedio de oficiales para eventos especiales

Según un estudio reciente de la Policía de Tránsito, respecto a la capacidad operativa, 800 son los oficiales con que cuenta la Policía de Tránsito; sin embargo, 384 son operativos, el resto tienen funciones administrativas. Y con este personal se debe cubrir 5300 km de red nacional pavimentada. Entre las labores que deben cumplir los oficiales están: regulación del tránsito, operativos, atención de accidentes, controles rutinarios y la atención de eventos especiales. En lo que resta del año y principios del próximo hay alrededor de 7 eventos especiales que debe cubrir la Policía de Tránsito.





En la gráfica anterior se pueden apreciar los lugares donde se ubicaron las cámaras, cuando se implementó el plan piloto. Se establecieron velocidades máximas, cabe aclarar que de acuerdo con la Ley de Tránsito se da un margen de 20 kilómetros por hora que no se considera como exceso de velocidad.

### Evaluación con 12 cámaras en rutas nacionales

Promedio mensual durante 6 meses 24 H / 7 D

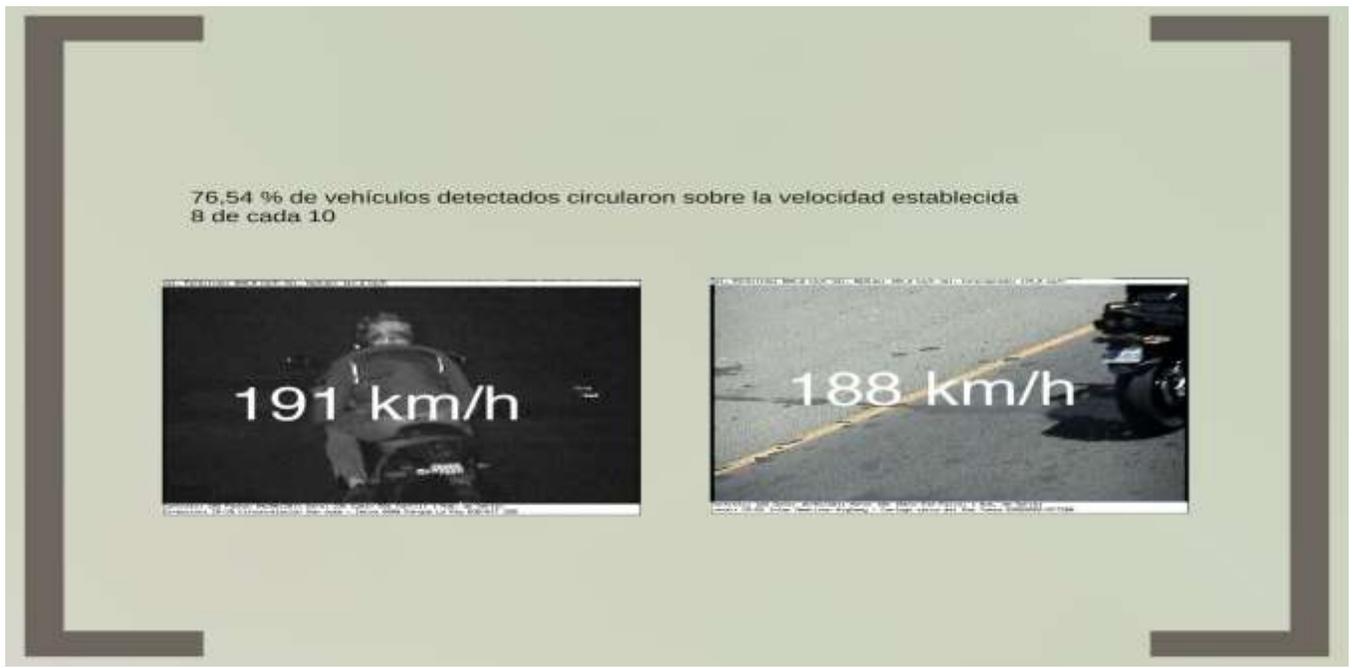
1,705,571 Total de vehículos registrados por el sistema

825,498 Vehículos circularon con exceso de velocidad.

424,827 Vehículos circularon a 20Km/h sobre lo permitido.

20,800 Vehículos circularon sobre los 120 km/h

335 Vehículos circularon arriba de 150 km/h



Estas son imágenes capturadas por las cámaras de conductores que iban con exceso de velocidad.

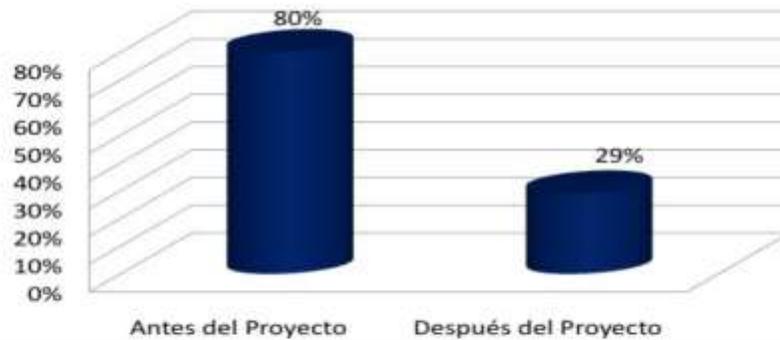
Gráfico N° 2  
Infracciones por mes de ocurrencia según promedio por día

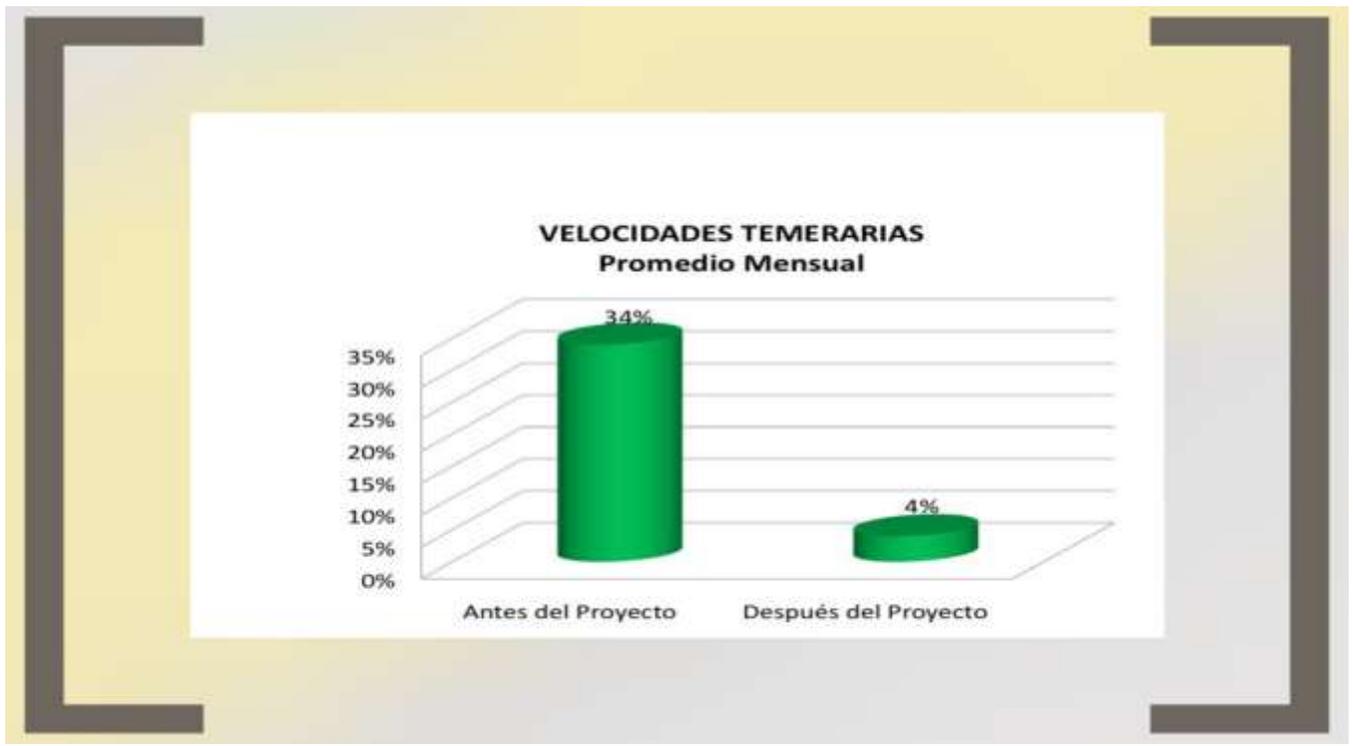
*Resultados de la puesta en marcha del proyecto*



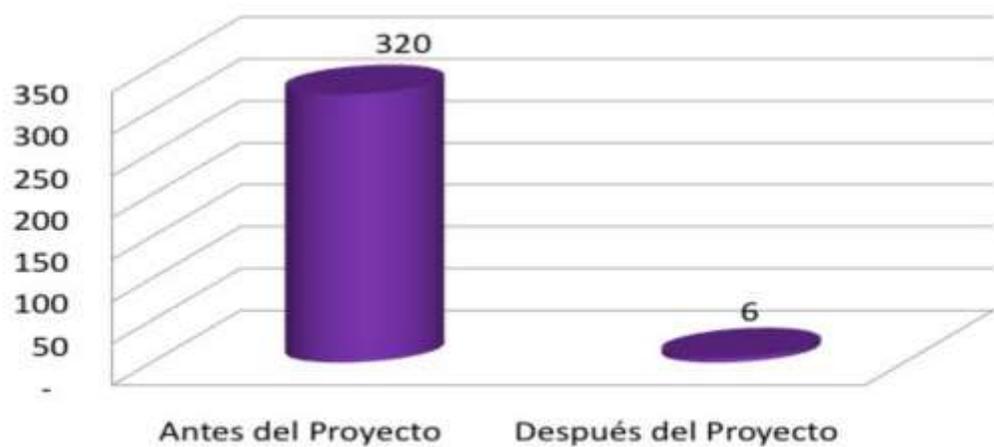
Fuente: Datos estadísticos elaborados a partir de la base de infracciones por velocidad generados por el Sistema de Control y Vigilancia, Racsa. Año 2011-2012.

**EXCESO DE VELOCIDAD  
Promedio Mensual**





**VELOCIDAD DELITO PENAL SOBRE 150KM/H Promedio Mensual Cifras en Cantidad de Vehículos**





## **Limitaciones Legales**

La constitucionalidad de dicho sistema se vio comprometida en dos sentidos:

1. En el monto de las multas involucradas y
2. Sobre quiénes podía ser objeto de sanción

Sala Constitucional en el Voto N° 2012-011950:

- El traslado de cargos no cumple las exigencias mínimas.
- La Ley de Tránsito no sanciona al propietario, sino al conductor, por ello, resulta violatorio del principio de culpabilidad, gravar el vehículo con el fin de cobrar la multa sin haber demostrado que el propietario, persona física o el representante de la persona jurídica es la persona que conducía el vehículo y excedió los límites de velocidad. Se invierte la carga de la prueba, lo cual es contrario al principio de inocencia y a las consecuencias de ese principio.
- La Ley de Tránsito crea un mecanismo de detección de infracciones, no así de infractores
- No se puede obligar al propietario a demostrar quién es la persona que conduce el vehículo, pues es al Estado al que corresponde acreditarlo.

## **Criterio de la Asesoría Leal**

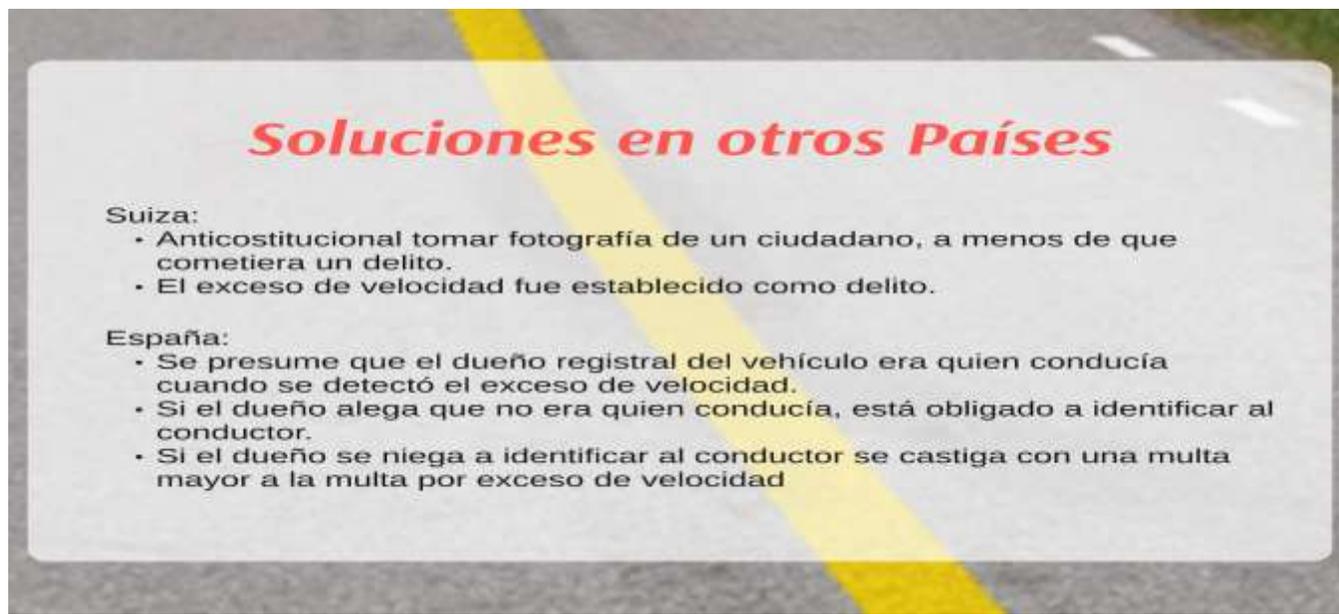
"La única posibilidad de salvar cualquier reparo de constitucionalidad, solamente se lograría responsabilizando a sujetos individualizados como los conductores de los automotores con el que se infringieron los límites de velocidad, lo que de alguna manera supondría la presencia policial para integrar lo detectado de manera automática, que se recalca únicamente sería un elemento de prueba."

El Director Chavarría Gutiérrez pregunta que si no hay manera de salvar la inconstitucionalidad mediante modificaciones a la Ley de Tránsito.

El Asesor Legal Institucional responde, que el punto que señala en su criterio legal, es que atender lo que plantea la Sala Constitucional, altera el objetivo del sistema automatizado, porque si se va a tener un oficial a los 200 metros de nuevo se cae en el círculo vicioso de disponer oficiales. El sistema que está establecido en la Ley es el que existe en todos los países del mundo. Pero en Costa Rica existe la Sala IV que evalúa esta situación de una manera muy particular. Para tratar de implementar este sistema, se sugiere conversar con los jueces constitucionales y ver todos los pros y contras para ver si cambian su posición. El cambiar la legislación no tiene mayor objetivo si contamos con ese limitante, porque el vehículo lo maneja una persona, no se mueve solo y la ley lo que señala es que el infractor es el conductor. El lanzarse a establecer este sistema es una gran empresa financiera, y que el proyecto se caiga por una serie de limitaciones legales no es recomendable. En este momento Racsa está en esa situación, ya que hizo una gran inversión, tienen sus deudas, porque creyeron que el proyecto era muy fácil y que iba a ser un proyecto sostenido, pero en la realidad demostró que no fue así.

El Señor Presidente conjunta que si las cámaras se pueden utilizar para regular los piques, ya que son un delito penal.

El Asesor Legal Institucional responde, que en este caso es distinto, porque el fiscal integra los distintos elementos de prueba, mientras que para la falta administrativa es más limitado. El tema de la restricción de foto no existiría, pues se supone que el expediente a nivel penal se mueve sobre cierto ámbito de confidencialidad que no va a estar jugando aquí la restricción de la intimidad, por lo que entonces en este caso es posible valorarlo, hay mayor apertura. De igual manera sería no sacarle no todo el plus que tendría el proyecto, sino reducirlo a una parte.



El Director Ejecutivo expresa, que este tema es un problema a nivel mundial. Difícilmente en Costa Rica, se establecería el exceso de velocidad como un delito, para lo que ya está establecido como delito.

El Asesor Legal Institucional agrega, que actualmente hay una corriente muy grande a nivel de la fiscalía, que pone en duda que la conducción temeraria sea un delito, que lo que hoy está regulado como delito debería ser una situación administrativa, porque eso es lo que algunos llaman el expansionismo al derecho penal de cosas que no son tan importantes como para sacarlas de la parte administrativa e incluirlas a la parte penal. Fue una gran lucha en el año 2008, crear el tipo penal de la conducción temeraria, por lo que el tratar de ampliarlo a todas las velocidades menores sería prácticamente imposible.

### ***Antes de poner a funcionar el sistema:***

1. Investigar cómo se ha resuelto el dilema en otros países.
2. ¿Cuál sería la solución legal y constitucionalmente factible para Costa Rica.
3. Validar la(s) solución(es) ante la Sala IV.
4. Redactar los instrumentos legales habilitantes de la solución.
5. Someter a aprobación y publicación los instrumentos legales.
6. Diseñar y contratar el sistema.

***Programa de trabajo con meta a 3 años plazo***

El Director Ejecutivo indica que este proyecto se está incluyendo en el plan de trabajo quincenal y se piensa que en tres años plazo, se puede realizar todo este proceso.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se da por recibido el Plan de Gestión para la Formulación del Proyecto “Sistema Automatizado de Control de Velocidad en Carretera: “Tecnologías que Salvan Vidas” y se solicita al Director Ejecutivo informar a la Junta Directiva sobre el avance del proyecto.

**ARTÍCULO SEXTO**

**Financiamiento Campañas de Seguridad Vial de Fin de Año**

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2014-3994(2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual solicita la aprobación para que la campaña de fin de año sea enfocada a la Ley de Tránsito y poder modificar el enfoque establecido en las metas 1.12.1 y 1.18.1 ubicadas en la Dirección de Proyectos y generar una sinergia entre la acción carretera y los medios de comunicación logrando mayor “ruido comunicacional” para persuadir a los usuarios de cometer acciones riesgosas, de esta forma estaría trabajando una mayor presencia policial en carretera a nivel emocional por medio de la televisión y a nivel presencial en las vías públicas de nuestro país.

El Director Ejecutivo explica, que se programó para este año la contratación de una empresa para desarrollar una nueva campaña de divulgación dirigida a motociclistas, a lo largo del año han sucedido algunos atrasos y por tal motivo la Dirección de Proyectos ha solicitado el cambio de enfoque para divulgar la campaña de Ley de Tránsito. Por otro lado, la anterior Administración había destinado recursos al programa Decenio por la Seguridad Vial, como se comentó en otras sesiones, no tiene sentido contabilizar los esfuerzos por la seguridad vial como trabajo que se hace en el trabajo regular del Cosevi y por otro lado contabilizar otros esfuerzos por el decenio, ya que es un solo esfuerzo y lo que se está solicitando es que unos recursos que estaban destinados para fines específicos del decenio se redirijan para que sean utilizados para reforzar la campaña de fin de año.

Se recibe al MBA. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos, a la Licda. Jeannina Reyes Ramírez y Lic. Luis Montero Fallas del Departamento de Comunicación y Promoción, para brindar los detalles de la campaña de fin de año.

El MBA. Rojas Vargas manifiesta, que para esta solicitud de cambio de enfoque de la campaña de fin de año, la Dirección de Proyectos aplicó metodologías probadas y con evidencias científicas, en diferentes partes del país donde se piensa hacer una campaña importante que está basada en ciencia, que considera todas las características del contexto del motociclista del país. Ese proceso ya está encaminado; sin embargo, por algunas dificultades con el sistema de compras se ha atrasado, lo cual se traslada para el año

entrante. Ya está el trámite de adjudicación de la empresa que realizará los spot, que están contextualizados a la realidad del país. Se cree que esto se convierta en una gran ventaja de oportunidad para el año entrante arrancar con una campaña y el lanzamiento con el Plan Nacional de Motos. Dada esa circunstancia, se cree que la necesidad de impulsar la imagen de la policía de tránsito por un lado, potenciando más operativos sobre factores de riesgo y que la población refuerce que hay una Ley de Tránsito que hay que cumplir y además se aprovecha para visibilizar a la Policía de Tránsito con esta campaña.

Agrega, el Director de Proyectos, que la solicitud es para que se autorice a la Administración para cambiar el enfoque de la campaña.

El Director Ejecutivo acota que en una sesión anterior, esta Junta Directiva acordó trabajar de forma conjunta con la Policía de Tránsito en los operativos de fin de año, por lo que esta solicitud de cambiar el enfoque del tema de motos al reforzamiento de la Ley de Tránsito, va en esa línea.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se autoriza variar el enfoque de la Campaña de Divulgación de Fin de Año destinada originalmente a los Motociclistas, para que sea dirigida a la divulgación de las regulaciones más relevantes de la Ley de Tránsito.

**ARTÍCULO SÉTIMO**

**Asuntos Presidencia Junta Directiva**

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

**ARTÍCULO OCTAVO**

**Asuntos de los Directores de Junta Directiva**

No se presentaron documentos en el apartado de Asuntos de los Señores Directores de Junta Directiva en la presente sesión.

**ARTÍCULO NOVENO**

**Asuntos de la Dirección Ejecutiva**

9.1 **Contrato de Edición entre la Universidad Estatal a Distancia y el Consejo de Seguridad Vial**

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2014-4002(2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual remite Contrato de Edición entre la Universidad Estatal a Distancia y el Consejo de Seguridad Vial. Se incluye textualmente:

“...Entre nosotros, Mag. LUIS GUILLERMO CARPIO MALAVASSI, mayor, casado, costarricense, cédula de identidad número: tres – doscientos quince – seiscientos ochenta y cuatro, vecino de Tres Ríos, en su carácter de RECTOR de la UNIVERSIDAD ESTATAL A DISTANCIA en adelante denominada la UNED y SEBASTIAN RODRIGO URBINA CAÑAS, mayor, casado una vez, ingeniero industrial, vecino de San José, cédula de identidad número uno-mil ciento cincuenta y dos-setecientos quince, en su condición de VICEMINISTRO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL y PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL, y como representante legal de dicha Institución, en adelante denominado El CONSEJO, convenimos en celebrar el presente CONTRATO DE EDICIÓN UNED/CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL que se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: El CONSEJO declara ser propietario de los derechos de la obra técnica titulada “MANUAL DEL CONDUCTOR” y exclusivo titular de los derechos morales y patrimoniales de la misma.

SEGUNDA: El señor Urbina Cañas, ostenta la representación legal del Consejo, con fundamento en el nombramiento efectuado por acuerdo de la Presidencia de la República N° 013-P del 20 de mayo del 2014, la delegación del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes y el artículo 5° de la Ley de Administración Vial N° 6324.

TERCERA: El CONSEJO cede a la UNED el derecho de editarla por medios impresos o electrónicos, así como de reproducirla, difundirla y venderla comercialmente en forma exclusiva dentro y fuera del territorio nacional por un plazo de cinco años a partir de la firma del presente contrato.

CUARTA: El presente contrato fue aprobado por acuerdo de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, sesión número 2784-2014, artículo IX del 24 de noviembre del 2014.

QUINTA: La UNED editará por su cuenta y riesgo dicha obra y procederá a distribuirla y comercializarla en el territorio nacional tanto en forma impresa como electrónica (ebook).

SEXTA: La primera edición será de 100.000 (cien mil) ejemplares, que podrán imprimirse en tiradas fraccionadas conforme lo decida LA UNED, de conformidad con lo negociado con el CONSEJO, y deberán publicarse en un plazo máximo de dieciocho meses, a partir de la entrega del original de la obra. La UNED y el CONSEJO determinarán la oportunidad y cantidad de las siguientes ediciones. Si se cumpliera el plazo de dieciocho meses, y estando agotada la obra no se hubiere realizado una nueva edición, se considerará automáticamente rescindido el presente contrato.

SETIMA: La UNED decidirá respecto a las características gráficas de la edición, tales como formato, papel, ilustraciones, portada o similares. Sin embargo, para tales efectos se oirán también las sugerencias que el CONSEJO estime convenientes.

OCTAVA: El CONSEJO ha solicitado a la UNED que el precio de venta al público sea de cinco mil colones el ejemplar. Este precio podrá variar si se presenta un incremento mayor al 10% en los costos de producción cotizados por la UNED. El precio de venta de la edición electrónica será un 30% menor que el de la edición impresa, en el evento de disponerse de dicha modalidad.

NOVENA: Entre las partes se acuerda que la diferencia entre el costo de producción y el precio de venta, será compartida entre ambas instituciones, lo cual se considera equivalente al pago del concepto denominado DERECHO DE CONSEJO. Se exceptúan de esta disposición los primeros 100 (cien) ejemplares que se destinen para promoción y los ejemplares que se entregan al CONSEJO. Para el pago de parte de la UNED al CONSEJO, se abrirá una orden por impresos, de tal manera que la UNED, por medio de su Editorial producirá material impreso que requiera el CONSEJO.

DECIMA: El CONSEJO entregará sus originales digitados en un procesador de palabras, según convenga a la Dirección Editorial. El CONSEJO entregará disco compacto y copia original a espacio y medio, o cualquier otra forma de presentación debidamente autorizada por ésta.

Durante el proceso de edición podrá efectuar una corrección de pruebas y sugerir criterios para la portada de la obra. El costo de la digitación y corrección final correrá por cuenta de la UNED.

DECIMA PRIMERA: El CONSEJO conservará los derechos de traducción, adaptación a la radio, televisión u otro medio que estime conveniente, en el entendido que el contenido textual pertenece al CONSEJO y las artes de diseño a la UNED, por lo que no se podrán realizar reproducciones totales o parciales de

las mismas fuera de los límites del presente contrato sin la autorización expresa del editor. Además la UNED respetará en todo momento el derecho moral del CONSEJO a la integridad de su obra y por lo tanto, no podrá introducir alteraciones en el texto sin aprobación del CONSEJO.

DECIMA SEGUNDA: Por cada edición o reimpresión que se realice y como parte de Derechos de Autor, la UNED entregará al CONSEJO treinta ejemplares por cada mil. El CONSEJO tendrá derecho a comprar a la UNED, lo ejemplares que desee, gozando del descuento que usualmente se hace al librero. En el caso de la edición electrónica el CONSEJO tendrá derecho a 30 descargas gratuitas.

DÉCIMA TERCERA: Al término del presente contrato, el CONSEJO no podrá contratar una nueva edición de la obra mientras las ediciones aquí estipuladas no estén agotadas en un 95% (noventa y cinco por ciento de su totalidad).

DÉCIMA CUARTA: En las ediciones y reimpressiones que la UNED realice dentro de los términos del presente contrato, el CONSEJO y la UNED tendrán los mismos derechos y obligaciones consignadas para la primera edición.

DÉCIMA QUINTA: La UNED podrá ceder los derechos de este contrato así como convenir la coedición o la coproducción de la obra objeto de este contrato, previo acuerdo, por escrito con el CONSEJO.

DÉCIMA SEXTA: EL CONSEJO declara no tener para la presente contratación 1mpedimento alguno, según el Art. 22 de la Ley de Contratación Administrativa

DÉCIMA SETIMA: El presente contrato tiene una vigencia de cinco años a partir de la fecha de su firma. Si durante los seis meses previos a la conclusión de dicho período ninguna de las partes manifiesta su deseo en contrario, se tendrá por prorrogado automáticamente por otro período igual.

DÉCIMA OCTAVA: En caso de divergencia en la interpretación o aplicación de este contrato, las partes podrán someterlas a la decisión de un ÁRBITRO designado de común acuerdo.

Por tratarse de instituciones públicas este contrato está exento de timbres fiscales. " (SIC)

El Director Ejecutivo menciona, que este contrato es para formalizar la edición del Manual del Conductor. Agrega que la parte legal fue revisada por la Asesoría Legal y también fue revisado por todos los directores del Cosevi.

El Director Chavarría Gutiérrez sugiere que en la cláusula séptima de incluya todo el nombre Editorial de la UNED, ya que en ninguna renglón anterior define qué es EUNED.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Aprobar el Contrato de Edición entre la Universidad Estatal a Distancia y el Consejo de Seguridad Vial, incluyendo las observaciones de los Señores Directores y se autoriza al Señor Presidente de la Junta Directiva a firmar dicho documento.

**9.2 Solicitud de Vacaciones del Director Ejecutivo**

El Director Ejecutivo solicita se le concedan 15 días de vacaciones del 19 de diciembre del 2014 al 9 de enero del 2015 y del 19 al 23 de enero del 2015 y recomienda que durante ese periodo se nombre al Dr. Carlos Rivas Fernández, como Director Ejecutivo a.i.

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

9.2.1 Conceder vacaciones al Ing. Germán Valverde González, los días 19 de diciembre del 2014 al 9 de enero del 2015 y del 19 al 23 de enero del 2015.

9.2.2 Nombrar con recargo de funciones al Dr. Carlos Rivas Fernández, como Director Ejecutivo Interino, los días del 19 de diciembre del 2014 al 9 de enero del 2015 y del 19 al 23 de enero del 2015 (inclusive), con todas las facultades inherentes del cargo, con la advertencia de que debe abstenerse de participar en aquellos actos administrativos donde tuvo alguna participación.

**ARTÍCULO DÉCIMO**

**Correspondencia**

**10.1 Cumplimiento Acuerdo Artículo II Sesión Extraordinaria 2757-2014**

En cumplimiento al Acuerdo del Artículo II de la Sesión Extraordinaria 2757-2014, se conoce oficio No. DE-2014-3920(2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, donde informa que mediante oficio No. ATI-2014-3277, la Asesoría en Tecnología de la Información comunica que desde el mes de abril ha venido realizando las labores de digitación de partes de accidentes de tránsito en coordinación

con la Unidad de Investigación de la Dirección de Proyectos y la Unidad de registro de Multas y Accidentes del Departamento de Servicio al Usuario, además de la digitación de los partes antes citados realiza la corrección de errores de los partes anteriormente digitados, así como la creación de boletas virtuales cuando el parte así lo requiera y que en coordinación con esas unidades se van a elaborar los procedimientos correspondientes.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se da por recibido el oficio No. DE-2014-3920(2) de la Dirección Ejecutiva, mediante el cual informa el cumplimiento del Acuerdo del Artículo II de la Sesión Extraordinaria 2757-2014 y se traslada a Control y Seguimiento de Acuerdos de la Junta Directiva para su registro.

**10.2 Cumplimiento Acuerdo Artículo VII Sesión Extraordinaria 2780-2014**

En cumplimiento al Acuerdo del Artículo VII de la Sesión Ordinaria 2780-2014, sobre el mantener abierta la página web del Cosevi para el registro del servicio de citas de licencias, se conoce oficio No. DE-2014-3927(2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, donde informa que mediante oficio No. ATI-2014-3285, la Asesoría en Tecnología de la Información comunica que por medio del portal institucional se mantiene siempre en servicio la matrícula de pruebas prácticas y cursos teóricos y que las ocasiones en que se ha desconectado ha sido a solicitud de la Administración o por alguna falla técnica o exceso de visitantes al mismo tiempo para realizar la matrícula. Por otro lado se han realizado ajustes y la instalación de un certificado de seguridad y que la misma ha estado muy estable en los últimos meses.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se da por recibido el oficio No. DE-2014-3927(2) de la Dirección Ejecutiva, mediante el cual informa el cumplimiento del Acuerdo del Artículo VII de la Sesión Ordinaria 2780-2014 y se traslada a Control y Seguimiento de Acuerdos de la Junta Directiva para su registro.

Se levanta la sesión al ser las 19:04 horas.