

**Sesión Ordinaria 2807-15**

Acta de la Sesión Ordinaria 2807-15 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 15 de junio del 2015 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:33 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

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

**Directora Ausente:** Licda. María Lorena Vargas Víquez, por asuntos personales.

**Participan además:**

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Cindy Coto Calvo	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria de Actas

**Contenido:**

- I. Aprobación del Orden del Día
  - II. Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2806-2015
  - III. Licitación Abreviada: 2014LA-000044-0058700001 “Compra de Chalecos Antibalas”
  - IV. Presentación Plan de Motos
  - V. Nota de Advertencia No. A.I.ADV-15-15 – “Revisión General Modificación Presupuestaria NO. 02-2015” Aprobada Sesión 2805-2015
- I. Informe Final Investigación Preliminar por Denuncia Presentada en contra de la Servidora Giselle Chavarría Meléndez
  - II. Asuntos de la Presidencia
  - III. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
  - IV. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

**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.

El Director Ejecutivo sugiere cambiar el orden del día, a efecto de que se conozca como punto IV la Nota de Advertencia No. A.I.ADV-15-15 – “Revisión General Modificación Presupuestaria NO. 02-2015” Aprobada Sesión 2805-2015 y como punto V la Presentación del Plan de Motos.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2807-2015 del 15 de junio del 2015, con la modificación solicitada por el Director Ejecutivo.

**ARTÍCULO SEGUNDO**

**Aprobación de Acta de la Sesión Ordinaria 2806-2015**

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2806-2015 del 8 de junio del 2015.

En la página 34, el Director Ejecutivo solicita incluir el siguiente acuerdo en el Artículo VI Presentación del Proceso de Desarrollo del Sistema Integrado de Gestión Administrativo-Financiero (SIGAF): “6.2 *Felicitar a la Comisión Multidisciplinaria conformada para hacer el levantamiento de los requerimientos del Sistema Integrado de Gestión Administrativo-Financiero (SIGAF) por el excelente trabajo realizado en el desarrollo del proceso*”.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Aprobar del acta de la Sesión Ordinaria 2806-2015 del 8 de junio del 2015, incluyendo las observaciones realizadas por el Director Ejecutivo.

**ARTÍCULO TERCERO**

**Licitación Abreviada: 2014LA-000044-0058700001 “Compra de Chalecos Antibalas”**

Se conoce oficio DE-2015-1903, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual recomienda la adjudicación de la Licitación Abreviada: 2014LA-000044-0058700001 “Compra de Chalecos Antibalas”, una vez analizado el oficio No. UL-126-2015 de la Unidad de Licitaciones del Departamento de Proveduría.

Se recibe a los servidores: Lic. Alexander Vásquez Guillén, Jefe Departamento de Proveduría, Lic. Felipe Sancho Leiva, Jefe Unidad de Armería de la Dirección General de la Policía de Tránsito y Andrés Bermúdez Castillo, de la Policía de Tránsito, quienes exponen los detalles de la licitación.

El oficio No. UL-126-2015 de la Unidad de Licitaciones indica textualmente:

“...En reunión efectuada por la Comisión de Licitaciones, que para este acto está conformada por el **Licenciado Andrés Bermúdez Castillo** de la Unidad de Armería Institucional de la Dirección General de Policía de Tránsito, el **Licenciado Carlos E. Rivas Fernández** de la Asesoría Legal y el **Licenciado Alexander Vásquez Guillén** del Departamento de Proveduría.

A efectos de que sea tomado el acuerdo de adjudicación que se estime por parte del **Órgano Colegiado** de la Licitación en mención, se le informa:

Dicha licitación es financiada con recursos del **COSEVI**.

Para este concurso se invitó a participar a los oferentes por medio del Sistema Mer-Link el día 13 de noviembre de 2014.

A este concurso se presentaron las siguientes ofertas:

- **Koruma Lenex, S.A.**, presenta Depósito de Garantía de Participación mediante Garantías Electrónicas **Nº 58194-02** por un monto total de **\$9.000** y una vigencia de la oferta hasta el día 15 de junio del 2015.
- **Industrial Fire And Rescue Equipment, S.A.** presenta Depósito de Garantía de Participación mediante Garantía Electrónica **No. 610022984-05** por un monto de **\$12.000** y una vigencia de la oferta hasta el día 28 de julio del 2015.
- **Solgroup Costa Rica, S.A.**, presenta Depósito de Garantía de Participación mediante Garantía Electrónica **No. 210-02** por un monto de **\$8.650.000** y una vigencia de la oferta hasta el día 17 de agosto del 2015.

**INFORME LEGAL**

Del resultado de aprobación legal de fecha 5 de diciembre del 2014 recibido por medio del sistema MER LINK respecto a las licitaciones de marras, se extrae lo siguiente:

- **Koruma Lenex, S.A.**, resulta legalmente admisible, al ajustarse a los parámetros cartelarios de orden legal, así como a la legislación de la materia.

La garantía de participación arroja una insuficiencia de 3 días, lo que resulta subsanable de acuerdo al artículo 81 del reglamento a la ley de la materia.

Deberá la unidad técnica valorar los aspectos técnicos de la muestra, certificados, rotulación, manuales, inducción, etc.

- **Industrial Fire And Rescue Equipment, S.A. y Solgroup Costa Rica, Ltda.**, resultan legalmente admisibles, al ajustarse a los parámetros cartelarios de orden legal, así como a la legislación de la materia.

Deberá la unidad técnica valorar los aspectos técnicos de la muestra, certificados, rotulación, manuales, inducción, etc.

### **INFORME TÉCNICO**

Del resultado de aprobación técnica de fecha 14 de mayo del 2015 respaldados en oficios No. UAI-15-0006 y UAI-15-0093 recibidos de la Unidad Central de Armería de la Dirección General de Policía de Tránsito recibido por medio del sistema MERLINK, en lo que interesa indica:

Después de analizar los productos ofrecidos por los diferentes oferentes, con respecto a lo solicitado en el cartel, se tiene lo siguiente:

- **KORUMA LENEX, S.A.**
- **INDUSTRIAL FIRE AND RESCUE EQUIPMENT, S.A.**
- **SOLGROUP COSTA RICA, LTDA.**

Una vez revisadas las tres ofertas legalmente admisibles del presente concurso, se procede a realizar el estudio técnico de las mismas y se obtiene los siguientes resultados:

La ofertas presentadas por **KORUMA LENEX SEGURIDAD S.A., E INDUSTRIAL FIRE AND RESCUE EQUIPMENT, S.A.** incumplen con varias especificaciones técnicas solicitadas en el pliego de las condiciones cartelarias (ver detalle en ficha comparativa) adjunto en oficio UAI-15-0006, lo cual hace inadmisibles las ofertas en mención y no se les realiza las pruebas de balística en cumplimiento al siguiente párrafo establecido en el punto 1.3 del cartel que dice:

A las muestras que incumplan con la norma así como con lo establecido en el cartel NO se le realizará las pruebas de balística, ni se procederá a aplicar la metodología de evaluación.

Con respecto a la plica presentada por la empresa **SOLGROUP COSTA RICA LIMITADA**, se determina que cumple con la totalidad de las condiciones específicas solicitadas en el cartel, el precio cotizado se encuentra dentro de los márgenes del mercado actual y por lo tanto se considera razonable y conveniente para los intereses de la administración, por lo que se recomienda su adjudicación por **300 (Trescientas) unidades de chalecos antibalas para uso externo**, por un monto de **¢172,800,000.00 (Ciento Setenta y Dos Millones Ochocientos Mil Colones Exactos)**.

Se procede a realizar el análisis económico de acuerdo a lo contemplado en la reserva y se determina que la misma es suficiente para acoger la totalidad de lo solicitado.

**UNIDAD DE LICITACIONES**

La Unidad de Licitaciones, producto de su análisis obtuvo lo siguiente:

**RESUMEN DE REQUISITOS DE LOS OFERENTES**

RESUMEN DE REQUISITOS DE LOS OFERENTES																			
Cartel N°:2014LA-000044		Declaraciones Jura	Condiciones Generales	Requisitos de Admisibilidad												Otros Requisitos			
N°	Ofertantes	Cumplimiento de Art. 65 LCA	Vigencia de la oferta	Garantía de participación -% y vigencia-	Tiempo de Entrega	Garantía Técnica		Especificaciones Técnicas										FODESAF	CCSS
						Material balístico	Forro exterior	Experiencia en Ventas	Muestra	Certificación de Laboratorio	Certificación de Calidad	Manual de uso y mantenimiento	Protocolo de pruebas y penetración	Peso y color	Seguro de Responsabilidad Civil				
1	KORUMA LENEX SEGURIDAD SA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		
2	INDUSTRIAL FIRE AND RESCUE EQUIPMENT SA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		
3	SOLGROUP COSTA RICA LTDA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		

Hecho por: Alfonso A. Rivera Jara  
 Fecha: 27-May-2015

- C El requisito solicitado fue cumplido o subsanado
- NC Requisito no fue cumplido
- S Suficiente

Sobre el resumen, se hacen las siguientes aclaraciones:

1. INDUSTRIAL FIRE AND RESCUE EQUIPMENT S.A., presentó la oferta con una vigencia de 30 días naturales, por lo que no cumple con la vigencia mínima establecida en el cartel.
2. De acuerdo a lo indicado por el Asesor Legal, la garantía presentada por KORUMA LENEX SEGURIDAD, S.A. fue subsanada el 9 de diciembre del 2014 a las 18:03 hrs.
3. Se verifica la reserva presupuestaria existente de la solicitud de materiales No. DAF-SM-0032-2015 y se determina que la misma resulta suficiente para acoger la recomendación de adjudicación en forma total.
4. El aumento de cantidades del sobrante de reserva no es viable, ya que mediante oficio DE-2014-3857(2), el Ing. Germán Valverde González Director Ejecutivo del COSEVI, autorizó el aumento de cantidades adquirir a 300 unidades de chalecos.

### **COMISIÓN PERMANENTE DE LICITACIONES**

La Comisión permanente de Licitaciones acuerda: Acoger parcialmente lo indicado en el estudio técnico, por cuanto recomienda adquirir la cantidad solamente de 232 unidades de chalecos, ya que nuestra institución para este año 2015 se ubicó en el Extracto E de los límites económicos de contratación, quedando el límite máximo de la licitación abreviada en ¢133.700.000,00, acoger el estudio legal, y análisis de la Unidad de Licitaciones y recomienda adjudicar de la siguiente manera:

A la empresa **SOLGROUP COSTA RICA LIMITADA**, según detalle:

**Partida No.1:** Compra de doscientos treinta y dos (232) unidades de Chalecos Antibalas de uso exterior (212 chalecos para hombre y 20 chalecos para mujer), modelo GOLD, marca Miguel Caballero para hombre y mujer, incluye una (1) funda adicional, por monto total de **¢133.632.000,00 (Ciento Treinta y Tres Millones Seiscientos Treinta y Dos Mil Colones Exactos)**.

**El plazo de entrega:** es de 45 (cuarenta y cinco) días hábiles a partir del día hábil siguiente de notificado el contrato.

La reserva presupuestaria es de **¢173.400.000,00 (Ciento setenta y tres millones, cuatrocientos mil colones exactos)**, de acuerdo a la solicitud de materiales N° DAF-SM-032-2015, de modo que ésta resulta SUFICIENTE, para acoger la respectiva recomendación en forma total.

**Fiscalización:** El Licenciado José Felipe Sancho Leiva, Jefe de la Unidad de Armería Institucional de la Dirección General de Policía de Tránsito, será el responsable del seguimiento, coordinación, supervisión, recepción y recibido conforme de los servicios contratados.” (SIC)

El Lic. Sancho Leiva expresa, que los chalecos están hechos a la medida, la tela es de fatiga, la cual se puede mojar y es de secado rápido, son cómodos.

El Director Chavarría Gutiérrez consulta, que en los documentos solo está una copia del informe técnico y solo se incluye un resumen del informe legal; sin embargo en el oficio de remisión a la Dirección Ejecutiva, no dice expresamente que la oferta que se recomienda adjudicar cumple con todos los aspectos legales, por lo que desea saber si la oferta cumple.

El Asesor Legal Institucional indica, que la oferta de la empresa Solgroup Costa Rica, Ltda sí cumple con todos los aspectos legales solicitados en el cartel, lo que consta en el sistema mer-link.

Los servidores Lic. Alexander Vásquez Guillén, Lic. Felipe Sancho Leiva y Andrés Bermúdez Castillo se retiran de la sesión.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Con fundamento en los oficios No. DE-2015-1903, de la Dirección Ejecutiva y No. UL-126-2015 de la Unidad de Licitaciones del Departamento de Proveduría, mediante el cual recomiendan la adjudicación de la Licitación Abreviada: 2014LA-000044-0058700001 “Compra de Chalecos Antibalas” y los informes Legal y Técnico contenidos en los oficios oficios No. UAI-15-0006 y UAI-15-0093, de la Unidad Central de Armería de la Dirección General de Policía de Tránsito, se adjudica la contratación como sigue:

A la empresa **SOLGROUP COSTA RICA LIMITADA**, según detalle:

**Partida No.1:** Compra de doscientos treinta y dos (232) unidades de Chalecos Antibalas de uso exterior (212 chalecos para hombre y 20 chalecos para mujer), modelo GOLD, marca Miguel Caballero para hombre y mujer, incluye una (1) funda adicional, por monto total de ¢133.632.000,00 (ciento treinta y tres millones seiscientos treinta y dos mil colones exactos).

**El plazo de entrega:** es de 45 (cuarenta y cinco) días hábiles a partir del día hábil siguiente de notificado el contrato.

**Fiscalización:** El Licenciado José Felipe Sancho Leiva, Jefe de la Unidad de Armería Institucional de la Dirección General de Policía de Tránsito, será el responsable del seguimiento, coordinación, supervisión, recepción y recibido conforme de los servicios contratados.

#### **ARTÍCULO CUARTO**

#### **Nota de Advertencia No. A.I.ADV-15-15 – “Revisión General Modificación Presupuestaria NO. 02-2015” Aprobada Sesión 2805-2015**

Se conoce oficio No. A.I.ADV-15-15, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, relacionado a una “Revisión General de la Modificación Presupuestaria NO. 02-2015”.

Se recibe a los funcionarios MBA. Jeannette Masís Chacón, del Área de Planificación y Evaluación y el Lic. Edwin Ramírez Esquivel, Jefe del Departamento de Presupuesto, quienes explican las incongruencias encontradas por la Auditoría Interna.

El oficio No. A.I.ADV-15-15 indica textualmente:

*“...Esta Auditoría Interna efectuó una revisión general de la Modificación Presupuestaria N° 02-2015, misma que fue aprobada mediante Acuerdo de Junta Directiva N° JD-2015-0262, Sesión 2805-15 del 01-06-2015, en el Acuerdo Firme se consigna lo siguiente:*

*“Aprobar la Modificación Presupuestaria No. 02-2015 por un monto de ¢188.108.999.97 remitido por la Dirección Ejecutiva mediante oficio No. DE-2015-1690.”(Anexo 1)*

*A raíz de la revisión general se detectaron aspectos a reportar en el aumento de la Subpartida 1.07.01 “Actividades de Capacitación”, sobre las formalidades de la solicitud planteada y la forma en que se efectuó la clasificación del gasto, por ende se analizó en forma detallada, misma que en su justificación indica lo siguiente:*

*“Se aumenta ésta en la meta 1.4.1-Planeación e implementación de una Semana de Seguridad Vial, la cual tiene por objeto específico actividades con un enfoque preventivo dirigido a usuarios vulnerables.*

*Se pretende llevar a cabo actividades dentro del marco de la “Semana de Seguridad Vial 2015”, que se celebrará del lunes 22 de junio al viernes 26 de junio del año 2015, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ejecutivo No. 18824, que cita el inicio a partir “(...) del tercer domingo de junio de cada año, pudiendo variarse por causas excepcionales de común acuerdo entre el Ministerio de Educación Pública y el Consejo de Seguridad Vial”. Estas actividades buscan contribuir en la disminución de los accidentes de tránsito, para lo cual se requiere la contratación de una empresa que brinde los servicios de alimentación, alquiler de toldos, mesas, sonido, sillas entre otros, para el desarrollo de las siguientes actividades:*

-Foro denominado “*Perspectiva Nacional sobre la situación del motociclista y los accidentes de tránsito en Costa Rica*”, que se llevará a cabo los días 22 de junio en el Auditorio Tribunal Supremo de Elecciones.

-Ferias denominadas “*Conozcamos el estado de la salud de nuestra moto*”, en la cual se tiene programado invitar a los motociclistas a que se acerquen a la feria para les realicen un chequeo del estado mecánico de la motocicleta, las cuales se realizarán en el Parque de San José, Parque de Pérez Zeledón, Parque de San Carlos, Parque de Pococí, Parque de Puntarenas, Parque de Alajuela y Parque de Corredores.

-“*Simulacro sobre accidentes de motociclistas*”, el cual se realizará en el centro de San José.

-“*Operativo Motociclistas Salvando vidas de Motociclistas*”, que se desarrollará en los cantones de San José, Pococí, Puntarenas, San Carlos, Alajuela y Pérez Zeledón.

-*Presentación del Plan Nacional de Motociclistas – Problemáticas y Alternativas de Solución*, que se llevará a cabo contiguo al Parque Central de San José.

Lo anterior según el acuerdo de Junta Directiva, Sesión 28-02-2015, artículo V del 11 de mayo del 2015.” (Lo resaltado no es del original).

**1. Incongruencia entre el Acuerdo de aprobación de la Modificación con el Acuerdo de aprobación de la propuesta “Agenda Celebración Semana de Seguridad Vial 2015”.**

A raíz de la “*Propuesta Agenda Celebración Semana de Seguridad Vial 2015*” presentada por la Dirección de Proyectos a la Junta Directiva, se aprobó el presupuesto para la ejecución de las actividades que se realizarían acorde con la propuesta, según consta en el Acuerdo 5.2 de la Sesión 2802-15 del 11-05-2015 y que en el Oficio N° JD-0239 (**Anexo 2**) se cita lo siguiente:

“*Aprobar el presupuesto para la ejecución de las actividades que se realizarán durante la Semana de la Seguridad Vial 2015, para la contratación de alimentación, alquiler de toldos, sonido, mesas, sillas que se utilizarán en las actividades que se llevarán a cabo en San José y en los cantones de Puntarenas, Pérez Zeledón, Alajuela, Pococí, San Carlos y Corredores, desglosado de la siguiente forma:*

<b>Actividad</b>	<b>Monto</b>
<b>Viáticos</b>	¢306.000,00
<b>Actividades protocolarias y sociales</b>	¢7.337.400,00
<b>Total</b>	<b>¢7.643.400,00</b>

No obstante, como se puede observar la Modificación Presupuestaria señalada y aprobada por la Junta Directiva el 01-06-2015, (Acuerdo N° JD-2015-0262) para esta mismas acciones se justifica el aumento en la Sub partida 1.07.01 “*Actividades de Capacitación*” por la suma

de **¢7.337.400,00**, lo cual es incongruente con el Acuerdo donde se aprueba la Propuesta de las Actividades a realizar para la Semana de Seguridad Vial ya que **son incluidas en la Sub partida 1.07.02 “Actividades Protocolarias y Sociales”**.

**2. Ausencia de claridad en la justificación y clasificación del gasto.**

En la justificación del gasto descrita en la Modificación no hay claridad en cuanto a las actividades que se realizarán en la Semana de Seguridad Vial y que corresponde ser clasificadas dentro de la **Sub partida 1.07.01 Actividades de capacitación** o en la **Sub partida 1.07.02 Actividades protocolarias y sociales**, según se aprobó en el Acuerdo Sesión 2802-15 del 11-05-2015.

A raíz de lo anterior el 08-06-2015 se consultó a la Licda. Jeannina Reyes Ramírez, Jefe del Departamento de Comunicación y Promoción de la Dirección de Proyectos, sobre el detalle de cada una de las actividades a realizar en la Semana de Seguridad Vial, misma que indicó lo siguiente:

“El foro es una discusión sobre los Motociclistas, la OPS dará información sobre accidentes a nivel mundial, el Señor Roy Rojas expondrá sobre lo mismo a nivel nacional, habrá todo un proceso en conjunto con un señor del INS, Otros motociclistas, la Asociación Importadora de Motocicletas y AIVEMA que realizará una presentación, Según la propuesta suministrada también habrá un representante de la C.C.S.S.

En la Feria RTV dará una charla a los motociclistas en cuanto a las partes mecánicas de la Moto y ellos junto con los Importadores de Motocicletas harán chequeos mecánicos.

El simulacro es una actividad donde se simula un accidente de tránsito con víctimas para que intervengan los cuerpos de socorro, la gente que se acerque a observar el evento se le estará dando información relacionada con los motociclistas, además de una charla que dará la Asociación Nacional de Enfermeros junto con el Cuerpo de Bomberos.

El operativo se realiza con los Oficiales de Tránsito y los compañeros motociclistas con los que hemos estado trabajando para que se entregue el material, los compañeros de Proyectos estarán como un grupo de apoyo a los motociclistas.

Se aprovechará la feria para brindar una presentación del plan.”

También se analizó el documento de la Propuesta Organizativa de la Semana de Seguridad Vial suministrado por la Licda. Reyes, el cual hace un detalle de la “Propuesta de actividades” en donde además de lo descrito en la Justificación de la Modificación y lo ampliado por la Licda. Reyes, también se hacen constar para cada uno de los días en que se realizaría el Foro (22-06-2015), la Feria (23-06-2017), el Simulacro (24-06-2015) y el Operativo (25-06-2015) una actividad a lo interno del COSEVI denominada “Proyección del Consejo de Seguridad Vial” a cargo del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano. Evidenciándose aún más la necesidad de realizar una clasificación del gasto en forma clara y acorde con el “Clasificador objeto del gasto del Sector Público”, del Ministerio de Hacienda el cual define las Actividades de Capacitación y las Actividades Protocolarias y sociales de la siguiente forma:

**“1.07.01 Actividades de capacitación**

*Gastos por servicios inherentes a la organización y participación en eventos de formación. Se excluyen las becas que se clasifican en la subpartida 6.02.01 “Becas a funcionarios”.*

*Esta subpartida considera los siguientes conceptos:*

*Organización de congresos, seminarios, cursos y actividades afines: Servicios y bienes inherentes a la organización y realización de eventos de capacitación y aprendizaje como seminarios, charlas, congresos, simposios, cursos y similares. Se pueden contratar de manera integral o bien por separado, observando las regulaciones que establecen la normativa vigente. Se incluyen por ejemplo, las contrataciones de instructores y de personal de apoyo; salas de instrucción, de maquinaria, equipo y mobiliario; útiles, materiales y suministros como cartapacios, afiches, flores, placas, pergaminos, así como la alimentación que se brinda a los participantes de los eventos en el transcurso de los mismos.*

*En este concepto se excluyen las sumas asignadas a las recepciones por inauguración, clausuras y otras atenciones relacionadas con esas actividades, las que se imputan a la subpartida 1.07.02 “Actividades protocolarias y sociales”.*

*Participación en congresos, seminarios, cursos y actividades afines: Suma o cuota que la institución debe cancelar a la entidad organizadora, para que funcionarios públicos participen en congresos, seminarios, talleres, simposios, cursos, charlas y similares, así como cursos que no formen parte del plan de estudio tendiente a que el servidor obtenga un pre-grado, grado o post-grado universitario.*

**1.07.02 Actividades protocolarias y sociales**

*Están constituidos por erogaciones destinadas al pago de los servicios, útiles, materiales y suministros diversos, necesarios para efectuar celebraciones y cualquier otra atención que se brinde a funcionarios o personas ajenas a la entidad, tales como recepciones oficiales, conmemoraciones, agasajos, exposiciones; Incluye los gastos de inauguración y clausura de eventos tales como: congresos, seminarios, cursos de capacitación, eventos especiales y otros con características similares, los que deben estar acorde a las restricciones técnicas y jurídicas correspondientes. Incluye las cuotas periódicas de pertenencia o afiliación a organizaciones que desarrollan actividades de esta naturaleza.*

*Se excluyen los gastos por servicios de alimentación durante el desarrollo de los congresos, seminarios, cursos de capacitación, simposios, charlas y otras afines, los que se clasifican en la subpartida 1.07.01 “Actividades de capacitación”.*

**3. Ausencia de un Reglamento Interno de Modificaciones Presupuestarias:**

*Todo lo anterior, evidencia la necesidad de un Reglamento Interno que contemple los aspectos específicos a considerar cuando se hacen las Modificaciones Presupuestarias, según lo estipula las Normas Técnicas sobre Presupuestos Públicos N° N-1-2012-DC-DFOE, en la Norma 4.3.13 según se transcribe a continuación:*

***“Deber del jerarca institucional de regular aspectos específicos de las modificaciones presupuestarias.***

*El jerarca institucional, por medio de actos debidamente fundamentados, **deberá regular con respecto a las modificaciones presupuestarias**, lo siguiente:*

- a. La cantidad anual de modificaciones presupuestarias posibles de realizar que, de forma razonable, se ajuste a las necesidades institucionales.*
- b. El procedimiento a seguir para realizar la aprobación interna incluyendo el nivel de detalle requerido, según corresponda al jerarca o a la instancia interna que se designó al efecto, así como aquellas partidas, subpartidas o gasto en particular que sólo podrán ser ajustadas por medio de modificación presupuestaria aprobada por el Jerarca, todo con base en lo dispuesto en la norma 4.2.3.*
- c. La periodicidad y medios para someter las modificaciones a la aprobación del jerarca de la institución o de la instancia designada.*
- d. Los mecanismos que aseguren que las modificaciones presupuestarias se ajustan a las regulaciones establecidas en esta resolución y al resto del bloque de legalidad aplicable. Asimismo, que los cambios en el contenido presupuestario de los diferentes programas, partidas y subpartidas, se justifiquen suficientemente, indicando entre otras cosas, los efectos que tienen sobre el cumplimiento de los objetivos y las metas definidos en el plan respectivo. También deberá establecerse los mecanismos que permitan garantizar que los gastos que se incorporen por modificación presupuestaria y que generen obligaciones permanentes para la institución, cuenten con el financiamiento seguro para los periodos futuros, lo cual debe quedar debidamente documentado.*
- e. Los mecanismos que permitan verificar que aquellos programas o actividades financiadas con recursos para un fin específico o que están comprometidos por leyes, licitaciones o contratos, únicamente sean variados de conformidad con lo establecido por la normativa legal que les rige.*
- f. Los controles que garanticen que el procedimiento empleado en la formulación, aprobación, ejecución, control y evaluación de las modificaciones presupuestarias genere información confiable y oportuna.*
- g. La adopción de medidas para que se asigne una numeración propia y consecutiva de las modificaciones, así como para el manejo y custodia de los expedientes respectivos, los cuales deben estar a disposición de cualquier interesado.*
- h. El sistema para evaluar y revisar periódicamente los mecanismos y procedimientos empleados en la formulación y la aprobación interna de las modificaciones, con el fin de retroalimentar el proceso presupuestario. Como parte de dicho sistema, toda normativa interna que se emita deberá incluir la obligación del titular subordinado de mayor rango de brindar al Jerarca un informe trimestral sobre las modificaciones presupuestarias que hayan sido aprobadas en el trimestre respectivo por las instancias designadas, con amplia información sobre los principales ajustes efectuados por ese medio al presupuesto institucional y al plan anual, salvo en situaciones en las que por indicación previa del jerarca se requiera una comunicación inmediata sobre el movimiento realizado. El jerarca tomará un acuerdo sobre el informe suministrado y las acciones futuras que en razón de lo informado considere pertinente.*
- i. Cualquier otro aspecto que resulte pertinente.”*  
*(El subrayado y resaltado no es del original).*

*Por lo tanto, ante lo descrito se incumple con las Normas Técnicas sobre Presupuestos Públicos N° N-1-2012-DC-DFOE. Además del Clasificador Objeto del Gasto del Sector Público y la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos en el Artículo No. 31 que cita lo siguiente:*

*“Los objetivos del Subsistema de Presupuesto serán:*

*(...) c) Velar porque la ejecución presupuestaria se programe y desarrolle coordinadamente, utilizando los recursos según las posibilidades financieras, la naturaleza de los gastos y los avances en el cumplimiento de los objetivos y las metas.”*

*Aunado a la Ley General de Control Interno N° 8292 en el artículo siguiente:*

**Artículo 8º—Concepto de sistema de control interno.** *Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:*

- a) Proteger y conservar el patrimonio público contra cualquier pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal.**
- b) Exigir confiabilidad y oportunidad de la información.*
- c) Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.*
- d) Cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico.*

**(El resaltado no es del original).**

*Y de las Normas de Control Interno para el Sector Público NCI-N-2-2009-CO-DFOE siguientes:*

### **1.2 Objetivos del SCI**

*El SCI de cada organización debe coadyuvar al cumplimiento de los siguientes objetivos:*

**a. Proteger y conservar el patrimonio público contra pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal.** *El SCI debe brindar a la organización una seguridad razonable de que su patrimonio se dedica al destino para el cual le fue suministrado, y de que se establezcan, apliquen y fortalezcan acciones específicas para prevenir su sustracción, desvío, desperdicio o menoscabo...*

*(...) c. Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.* *El SCI debe coadyuvar a que la organización utilice sus recursos de manera óptima, y a que sus operaciones contribuyan con el logro de los objetivos institucionales.*

**d. Cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico.** *El SCI debe contribuir con la institución en la observancia sistemática y generalizada del bloque de legalidad.*

### **4.3 Protección y conservación del patrimonio**

*El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, evaluar y perfeccionar las actividades de control pertinentes a fin de asegurar razonablemente la protección, custodia, inventario, correcto uso y control de los activos pertenecientes a la institución, incluyendo los derechos de propiedad intelectual. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de tales activos y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestos, así como los requisitos indicados en la norma 4.2...*

#### **4.4.3 Registros contables y presupuestarios**

*El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben emprender las medidas pertinentes para asegurar que se establezcan y se mantengan actualizados registros contables y presupuestarios que brinden un conocimiento razonable y confiable de las disponibilidades de recursos, las obligaciones adquiridas por la institución, y las transacciones y eventos realizados.*

#### **4.5.1 Supervisión constante**

*El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben ejercer una supervisión constante sobre el desarrollo de la gestión institucional y la observancia de las regulaciones atinentes al SCI, así como emprender las acciones necesarias para la consecución de los objetivos.*

#### **5.6.1 Confiabilidad**

*La información debe poseer las cualidades necesarias que la acrediten como confiable, de modo que se encuentre libre de errores, defectos, omisiones y modificaciones no autorizadas, y sea emitida por la instancia competente.*

*Por lo tanto, se advierte sobre la necesidad de tomar las acciones correspondientes, para que se ajusten las acciones a la normativa vigente, además del Presupuesto Ordinario de la Institución y el Plan Operativo Institucional POI 2015, así como velar por el buen manejo de los recursos económicos de la Institución, según lo establecido en la normativa descrita.*

*Todo lo anterior conforme al Artículo No. 22 inciso d) de la Ley General de Control Interno 8292.”  
(SIC)*

El Director Ejecutivo explica, que en la sesión 2802-2015 esta Junta Directiva aprobó el presupuesto y la calendarización para la celebración de la Semana de Seguridad Vial. Ese presupuesto es superior al que se tenía programado para este año, por tal motivo en la sesión 2805-2015 del 1º de junio del 2015, esta Junta Directiva aprobó su presupuesto mediante la modificación presupuestaria No. 02-2015. Se aprobó el incremento de alrededor de siete millones de colones para realizar una serie de actividades y fue codificada en la subpartida 1.07.01 Actividades de Capacitación, de acuerdo con el análisis realizado por los compañeros de la Comisión de Evaluación, a pesar de que en el momento de aprobar las actividades de la Semana de Seguridad Vial el financiamiento para ello se había incluido en la subpartida 1.07.02 Actividades Protocolarias y Sociales. La nota de advertencia de la Auditoría Interna indica, que hay una incongruencia entre lo que aprobó

esta Junta Directiva en la sesión 2802-2015 y lo aprobado en la sesión 2805-2015. Una vez conocida esta nota de advertencia, los funcionarios de la Comisión de Evaluación revisaron de nuevo las actividades y que se llegó a la conclusión de que efectivamente es más apropiado incluir esos gastos en la subpartida 1.07.02 de Actividades Protocolarias y Sociales. La propuesta es cambiar la codificación de ese rubro en la Modificación No. 02-2015.

Por otro lado, la Auditoría Interna también advierte que en la institución no existe un reglamento interno de modificaciones presupuestarias, en el oficio incluye lo que se debe regular y al final indica que la Administración incumple con las normas establecidas.

Los compañeros de la Comisión hicieron una presentación para mostrar a los Señores Directores que no se está incumpliendo con la normativa vigente, dado que la normativa no indica que se tenga que hacer un reglamento interno, sino lo que dice es que se tiene que regular la forma como se hace la presupuestación y se aplican las modificaciones, en ese sentido la Administración tiene ese proceso regulado.

El Lic. Ramírez Esquivel explica, que a partir del 29 de marzo del 2012, la Administración se rige por la **Resolución R-DC 24-2012 “Normas Técnicas sobre Presupuesto Público”**, donde todos los trámites relacionados con el presupuesto se amparan en estos lineamientos, todo el trabajo que realiza conjuntamente con los compañeros del Área de Planificación y Evaluación. A continuación se incluyen las dispositivas que resumen la respuesta a la nota de advertencia de la Auditoría Interna:

**RESPUESTA A LA ADVERTENCIA A.I.-ADV.-15-15 ( REVISIÓN GENERAL DE LA MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA N 2)**



**PILARES BASE:**

- 1) Los mecanismos institucionales para la formulación, aprobación, control y seguimiento de modificaciones al Plan Operativo – Presupuesto Institucional, están fundamentados en la **Resolución R-DC 24-2012 “Normas Técnicas sobre Presupuesto Público”**, publicada en el diario oficial La Gaceta del 29 de marzo del 2012 y sus reformas, tomando en cuenta aspectos como:
  - Procedimiento a seguir para realizar la aprobación interna de las modificaciones al Plan Operativo – Presupuesto Institucional; acto debidamente razonado y regulado mediante la **Guía de Formulación, para la Formulación, Ejecución y Evaluación del Plan Operativo – Presupuesto Institucional. Año 2015**, que en el apartado 2. MODIFICACIONES AL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL (Ver Anexo N° 16), guía a las Unidades Ejecutoras a la correcta presentación y formulación de las modificaciones.
  - Definición del número de modificaciones programadas con base en las necesidades institucionales, según consta en los Oficios N CPP-005-2015 y CPP-006-2015; estableciéndose en el cronograma adjunto 4 modificaciones y pudiéndose valorar su incremento en forma razonada (acto debidamente fundamentado y regulado).



RESPUESTA A LA ADVERTENCIA A.I.-ADV.-15-15 ( REVISIÓN  
GENERAL DE LA MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA N 2)



PILARES BASE:

- La periodicidad y medios para someter las modificaciones a la aprobación del jerarca de la institución; según cronograma y especificación de actividades programadas en el tiempo, con sus responsables; además se tiene establecido la competencia delegada al Director Ejecutivo de la aprobación de una modificación hasta un monto máximo de €50.000.000,00; según Acuerdo de Junta Directiva N J.D.-0669-2012 del 04 de diciembre del año 2012.
- Justificación de los movimientos presupuestarios, indicando entre otras cosas, los efectos que tienen sobre el cumplimiento de los objetivos y las metas.
- Se asigna una numeración propia y consecutiva de las modificaciones, así como para el manejo y custodia de los expedientes respectivos que contienen las solicitudes y documentos que las respaldan.
- La documentación que respalda las solicitudes de variaciones al Plan Operativo - Presupuesto, es verificada y analizada en forma coordinada en una primera instancia, por el Departamento de Presupuesto y el Área de Planificación Evaluación y posteriormente es sometida a análisis y validación en una agenda de reunión de la Comisión de Formulación Plan Operativo – Presupuesto, generándose una minuta y acuerdos al respecto (mecanismos de control).



RESPUESTA A LA ADVERTENCIA A.I.-ADV.-15-15 ( REVISIÓN  
GENERAL DE LA MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA N 2)



PILARES BASE:

- La Guía de Formulación, Ejecución y Evaluación del Plan Operativo – Presupuesto Institucional. Año 2015, es evaluada y revisada periódicamente en función a los cambios que se presenten durante el proceso de ejecución presupuestaria y como parte de los cambios que se emitan para la formulación del período siguiente, con el fin de retroalimentar los mecanismos de trabajo de la Comisión y de las Unidades Ejecutoras; se trabaja con un cronograma anual que comprende el proceso de formulación, control, seguimiento y evaluación del Plan Operativo – Presupuesto Institucional.
- Cada documento de modificación al Plan Operativo – Presupuesto debe ser remitido a los Entes Externos (Artículo 21 del Decreto N 32988-H-MP- PLAN; Reglamento a la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N 8131), para el análisis y valoración del cumplimiento de los decretos, lineamientos, reglamentos, directrices, normas y otros que deben acatar las instituciones, de lo contrario se recibiría un oficio de falta de cumplimiento y desaprobación de esos movimientos, caso del que no ha sido objeto la institución.



**RESPUESTA A LA ADVERTENCIA A.I.-ADV.-15-15 ( REVISIÓN GENERAL DE LA MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA N 2)**



**HECHOS FUNDAMENTADOS:**

-No es atribuible a la institución como lo determina el Oficio de Advertencia A.I.-ADV. -15-15, la ausencia de un reglamento interno de modificaciones presupuestarias, fundamentados en la Resolución R-DC 24-2012 “Normas Técnicas sobre Presupuesto Público”, publicada en el diario oficial La Gaceta del 29 de marzo del 2012 y sus reformas, dado que la administración cuenta con mecanismos o actos debidamente fundamentados como lo establece dicha norma, que direccionan y administran el proceso, no necesariamente un reglamento como lo indica la Auditoria Interna.

- En todo proceso está presente el riesgo inherente o natural; sobre todo a factores de riesgo humano, como por ejemplo la digitación de una cantidad o número en forma incorrecta, codificación de una subpartida o su nombre en forma equivocada, entre otros, que precisamente por los controles internos establecidos se evidencia y se toman las medidas correctivas necesarias. No obstante, eso no implica incumplimiento en la normativa, falta de confiabilidad en los registros contables y presupuestarios, pérdida, despilfarro, uso indebido del patrimonio institucional, entre otros.

**SOLICITUD DE CAMBIO:**

- Debido a lo anterior, y tomando como referencia el Oficio DP-570-2015 de la Dirección de Proyectos de fecha 15 de junio del año 2015, se solicita aprobar un cambio en la codificación de la subpartida asignada para incremento de los recursos destinados a la Celebración de la Semana de Seguridad Vial de la subpartida 1.07.01- Actividades de Capacitación a la subpartida 1.07.02- Actividades Protocolarias y Sociales, y que fue aprobada mediante la Modificación N 2-2015.

ANEXO 16: Matriz para formular Modificaciones.

MATRIZ PARA FORMULAR MODIFICACION CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL DIRECCION FINANCIERA DEPARTAMENTO PRESUPUESTO		
CUADRO DE MODIFICACION 00-2015		
AUMENTO		
Subpartida	Meta	Monto
<b>TOTAL</b>		
DISMINUCIÓN		
Subpartida	Meta	Monto
<b>TOTAL</b>		

MODIFICACION 00-2014 JUSTIFICACIONES DISMINUCION AUMENTOS (en colones)	
PROGRAMA No. 1: SUBPROGRAMA No. 1.1: UNIDAD EJECUTORA:	DIRECCION SUPERIOR JUNTA DIRECTIVA JUNTA DIRECTIVA
Subpartida 1.05.01 : Transporte dentro del país	Meta: 0,00
En este espacio pueden escribir sobre las justificaciones de las cuentas en las que se va a modificar el presupuesto.	
Subpartida 1.05.02 : Viáticos dentro del país	Meta: 0,00
En este espacio pueden escribir sobre las justificaciones de las cuentas en las que se va a modificar el presupuesto.	
<b>TOTAL DE DISMINUCIONES / AUMENTOS</b>	<b>0,00</b>

RESUMEN DE MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS 2015				
Nombre de la meta	Duración	Comienzo	Fin	Nombre de los recursos
<b>MODIFICACION 1 (MAYO 2015)</b>				
La Comisión recibe solicitudes de modificación al Plan Operativo-Presupuesto por parte de las Unidades Ejecutoras (solo a la Dirección Ejecutiva, de Proyectos, Depto. de Presupuesto y Planificación)	4 días	Jun 03/2015	Jun 06/2015	Unidades Ejecutoras
El Departamento de Presupuesto recibe las solicitudes y derivadas a las Unidades Ejecutoras aquellas que requieren replanteamiento	4 días	Jun 27/2015	Jun 30/2015	Departamento de Presupuesto
La Dirección Ejecutiva aprueba la Modificación o en su defecto remite a Junta Directiva (dependiendo del monto)	5 días	Jun 27/2015	Jun 30/2015	Presupuesto y Planificación
La Dirección Ejecutiva aprueba la Modificación o en su defecto remite a Junta Directiva (dependiendo del monto)	1 día	Jun 18/2015	Jun 18/2015	Comisión Plan Operativo - Presupuesto-Dirección Ejecutiva del COSEVI
Envío Modificación a miembros de Junta Directiva para ser estudiada, antes de sesión de Junta Directiva	1 día	Jun 18/2015	Jun 18/2015	Dirección Financiera
Presentación a Junta Directiva de la modificación Plan Operativo-Presupuesto, para su APROBACION (No hay sesión de JD del lunes 20 marzo por Semana Mayor)	1 día	Jun 23/2015	Jun 23/2015	Dirección Financiera
Presentación a las Unidades Ejecutoras e inclusión de los cambios aprobados, en el Sistema de Información sobre Trámites y Presupuestos	4 días	Jun 23/2015	Jun 27/2015	Departamento de Presupuesto y Área de Planificación
<b>MODIFICACION 2 (MAYO 2015)</b>				
La Comisión recibe solicitudes de modificación al Plan Operativo-Presupuesto por parte de las Unidades Ejecutoras (solo a la Dirección Ejecutiva, de Proyectos, Depto. de Presupuesto y Planificación)	4 días	Jun 27/2015	Jun 30/2015	Unidades Ejecutoras
El Departamento de Presupuesto recibe las solicitudes y derivadas a las Unidades Ejecutoras aquellas que requieren replanteamiento	4 días	Jun 26/2015	Jun 30/2015	Departamento de Presupuesto
Comisión recibe la Modificación a la Dirección Ejecutiva	1 día	Jun 18/2015	Jun 18/2015	Comisión Plan Operativo- Presupuesto
La Dirección Ejecutiva aprueba la Modificación o en su defecto remite a Junta Directiva (dependiendo del monto)	2 días	Jun 21/2015	Jun 22/2015	Presupuesto-Dirección Ejecutiva del COSEVI
Envío Modificación para ser estudiada por los miembros de Junta Directiva, ocho días antes de sesión de Junta Directiva	1 día	Jun 20/2015	Jun 20/2015	Dirección Financiera
Presentación a Junta Directiva de la modificación Plan Operativo-Presupuesto	1 día	Jun 01/2015	Jun 01/2015	Dirección Financiera
Presentación a las Unidades Ejecutoras e inclusión de los cambios aprobados, en el Sistema de Información sobre Trámites y Presupuestos	1 día	Jun 03/2015	Jun 03/2015	Departamento de Presupuesto y Área de Planificación
<b>MODIFICACION 3 (AGOSTO 2015)</b>				
La Comisión recibe solicitudes de modificación al Plan Operativo-Presupuesto por parte de las Unidades Ejecutoras (solo a la Dirección Ejecutiva, de Proyectos, Depto. de Presupuesto y Planificación)	11 días	Jun 23/2015	Jun 10/2015	Unidades Ejecutoras
El Departamento de Presupuesto recibe las solicitudes y derivadas a las Unidades Ejecutoras aquellas que requieren replanteamiento	14 días	Jun 30/2015	Jun 13/2015	Departamento de Presupuesto
Comisión recibe la Modificación a la Dirección Ejecutiva	1 día	Jun 31/2015	Jun 31/2015	Comisión Plan Operativo- Presupuesto
La Dirección Ejecutiva aprueba la Modificación o en su defecto remite a Junta Directiva (dependiendo del monto)	1 día	Jun 23/2015	Jun 23/2015	Comisión Plan Operativo - Presupuesto-Dirección Ejecutiva del COSEVI
Envío Modificación para ser estudiada por los miembros de Junta Directiva, ocho días antes de sesión de Junta Directiva	1 día	Jun 22/2015	Jun 22/2015	Dirección Financiera
Presentación a Junta Directiva de la modificación Plan Operativo-Presupuesto	1 día	Jun 14/2015	Jun 14/2015	Dirección Financiera
Presentación a las Unidades Ejecutoras e inclusión de los cambios aprobados, en el Sistema de Información sobre Trámites y Presupuestos	1 día	Jun 17/2015	Jun 17/2015	Departamento de Presupuesto y Área de Planificación
<b>MODIFICACION 4 (OCTUBRE 2015)</b>				
La Comisión recibe solicitudes de modificación al Plan Operativo-Presupuesto por parte de las Unidades Ejecutoras (solo a la Dirección Ejecutiva, de Proyectos, Depto. de Presupuesto y Planificación)	8 días	Jun 23/2015	Jun 07/2015	Unidades Ejecutoras
El Departamento de Presupuesto recibe las solicitudes y derivadas a las Unidades Ejecutoras aquellas que requieren replanteamiento	10 días	Jun 24/2015	Jun 03/2015	Departamento de Presupuesto
Comisión recibe la Modificación a la Dirección Ejecutiva	1 día	Jun 20/2015	Jun 20/2015	Comisión Plan Operativo- Presupuesto
La Dirección Ejecutiva aprueba la Modificación o en su defecto remite a Junta Directiva (dependiendo del monto)	1 día	Jun 21/2015	Jun 21/2015	Comisión Plan Operativo - Presupuesto-Dirección Ejecutiva del COSEVI
Envío Modificación para ser estudiada por los miembros de Junta Directiva, ocho días antes de sesión de Junta Directiva	1 día	Jun 21/2015	Jun 21/2015	Dirección Financiera
Presentación a Junta Directiva de la modificación Plan Operativo-Presupuesto	1 día	Jun 02/2015	Jun 02/2015	Dirección Financiera
Presentación a las Unidades Ejecutoras e inclusión de los cambios aprobados, en el Sistema de Información sobre Trámites y Presupuestos	2 días	Jun 02/2015	Jun 04/2015	Departamento de Presupuesto y Área de Planificación

La Licda. Masís Chacón indica, que las unidades que realizan previamente la revisión de las modificaciones presupuestarias son el Departamento de Presupuesto y el Área de Planificación y Evaluación, posteriormente se someten al análisis de la Comisión Formulación Plan Presupuesto, donde después del análisis se respalda con una minuta y se toma el acuerdo. Este proceso se realiza con el fin de dejar constancia de que sí existen los mecanismos propios a nivel interno del análisis de la formulación y de la presentación a Junta Directiva o en su momento al Señor Director Ejecutivo, dependiendo del monto de la modificación.

Agrega, que es importante analizar que dentro de la norma de presupuesto se establece el revisar periódicamente la normativa y los mecanismos establecidos para las modificaciones, ya sea el plan operativo del presupuesto. Esta periodicidad se hace durante todo el transcurso del periodo presupuestario, ya que así lo exige la cantidad de cambios que se dan en el proceso, por lo que hay que estar actualizando los mecanismos al respecto. De acuerdo con el artículo 21 del Reglamento de la Administración Financiera, la Administración tiene que enviar los documentos de los movimientos presupuestarios a los entes externos, con el propósito de que los entes analicen si los movimientos que se están haciendo cumplen con todos los lineamientos establecidos. A la fecha la Administración no ha recibido alguna notificación desaprobando esos movimientos, lo que muestra que el proceso se está cumpliendo a cabalidad.

Los servidores MBA. Jeannette Masis Chacón y Lic. Edwin Ramírez Esquivel se retiran de la sesión.

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

- 4.1 Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Comisión de Plan Presupuesto para que realice las acciones que correspondan para cambiar la codificación de la subpartida asignada para incrementar los recursos destinados a la Celebración de la Semana de Seguridad Vial de la subpartida 1.07.01-Actividades de Capacitación a la subpartida 1.07.02 - Actividades Protocolarias y Sociales, recursos contenidos en la Modificación N° 2-2015, que fue aprobada por esta Junta Directiva en la Sesión Ordinaria 2805-2015 del 11 de junio del 2015.
- 4.2 Comisionar a la Dirección Ejecutiva para que dé respuesta a la Nota de Advertencia No. A.I.ADV-15-15 – “Revisión General Modificación Presupuestaria NO. 02-2015” a la Auditoría Interna, en el sentido de que se ha procedido a modificar la codificación de la subpartida siguiendo su señalamiento y que además no se estima necesario confeccionar un reglamento de modificaciones presupuestarias, pues los mecanismos institucionales para la formulación, aprobación, control y seguimiento de modificaciones al Plan Operativo – Presupuesto Institucional son suficientes para

tal propósito y están fundamentados en la Resolución R-DC 24-2012 “Normas Técnicas sobre Presupuesto Público”.

**ARTÍCULO QUINTO**

**Presentación Plan de Motos**

Se recibe a los servidores: MBA. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos y Bohian Pérez Stefanov de la Dirección de Proyectos.

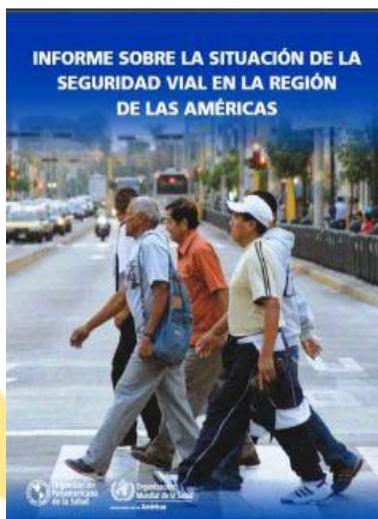
El MBA. Rojas Vargas indica, que a finales del año pasado se inició el proceso de la elaboración del plan de motos con la colaboración de la Corporación Andina, el apoyo de varios consultores internacionales. La intención del Plan de Motos es presentarlo durante la Semana de la Seguridad Vial que arranca la próxima semana.

A continuación se incluye la presentación:





### Mortalidad de motociclistas en Región de las Américas

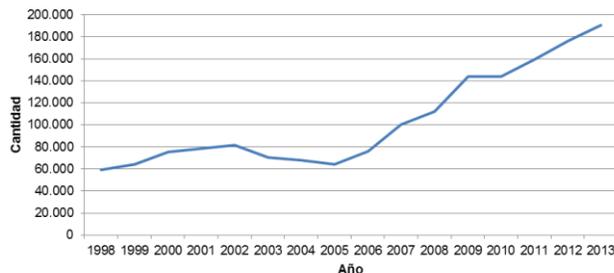


- Muertes relacionadas con motociclistas aumentaron un 227% en 12 años, al pasar de 3.209 en 1998 a 10.505 en 2010.
- Víctimas : Hombres entre 25 a 34 años
- 15% del total de fallecidos son motociclistas
- Países más pobres, más afectados
- Inequidad social de la movilidad
- Colombia 3.6 tasa más alta RA

### La situación de las motocicletas en Costa Rica

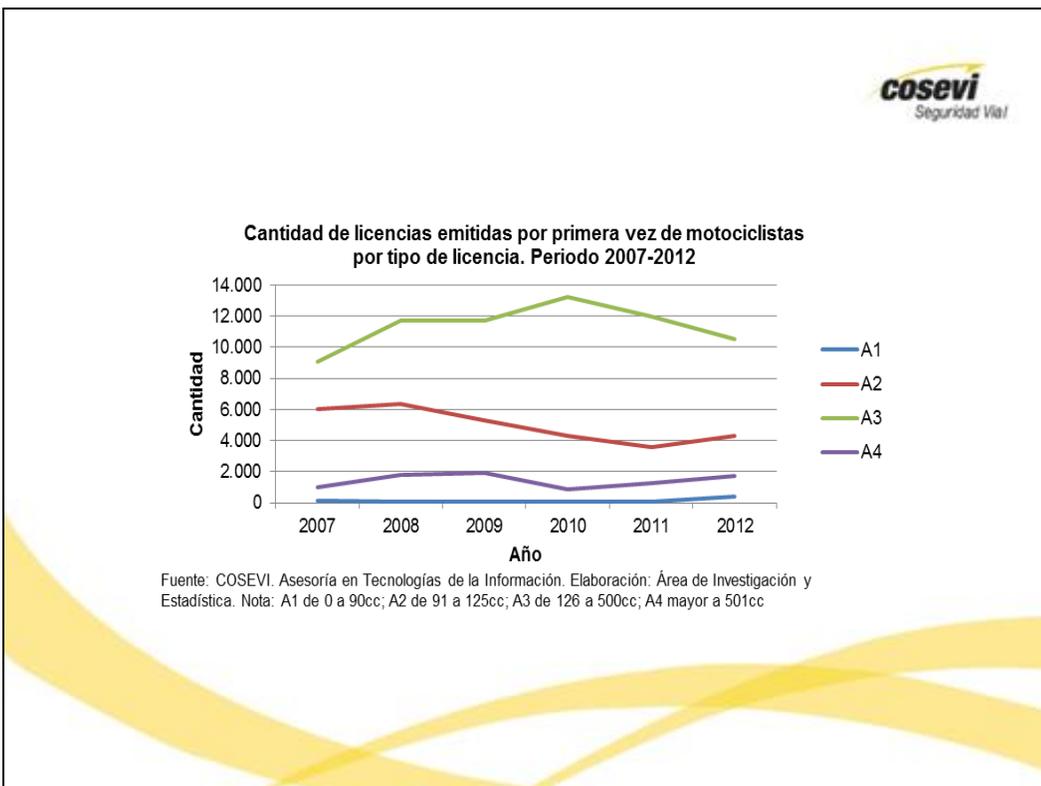
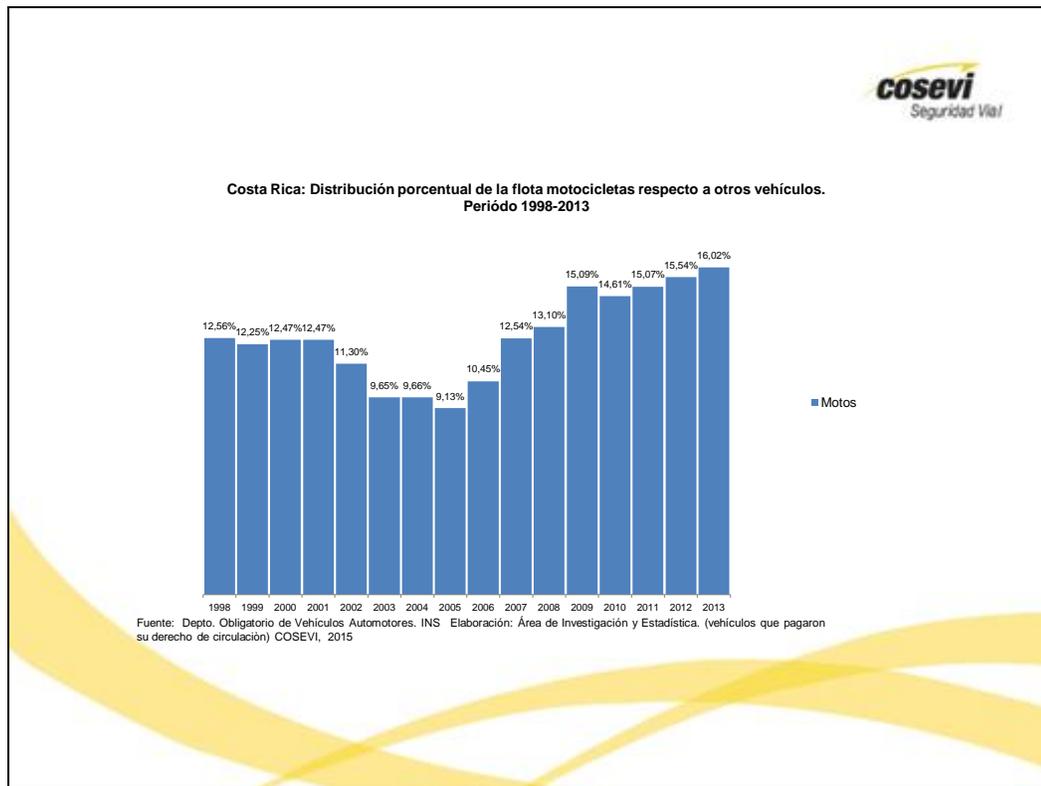


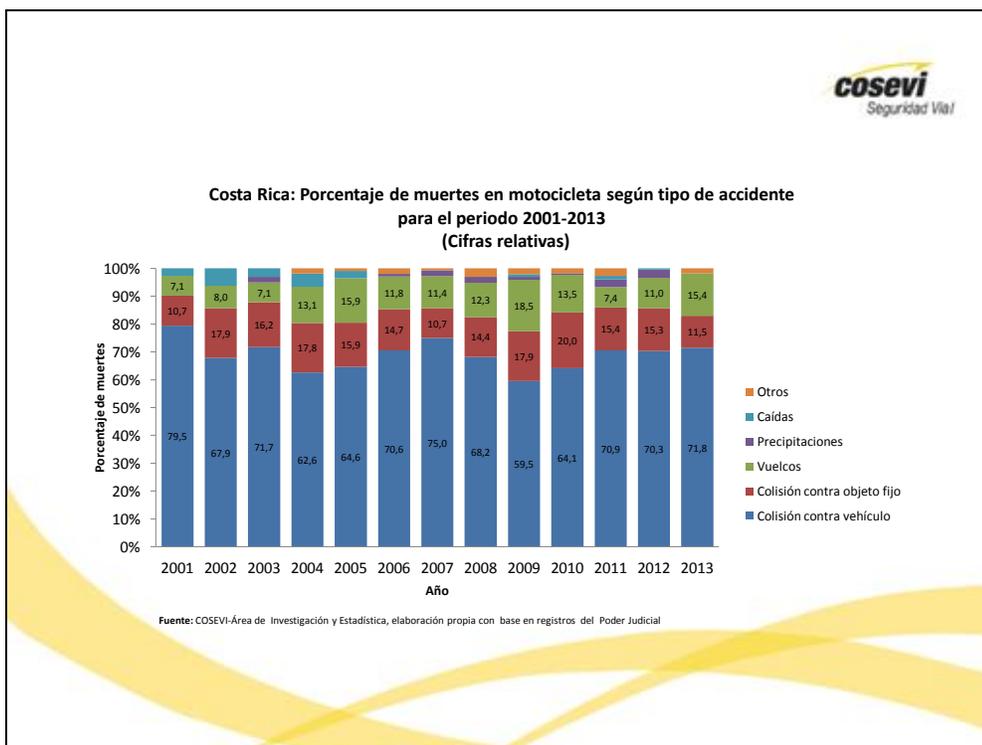
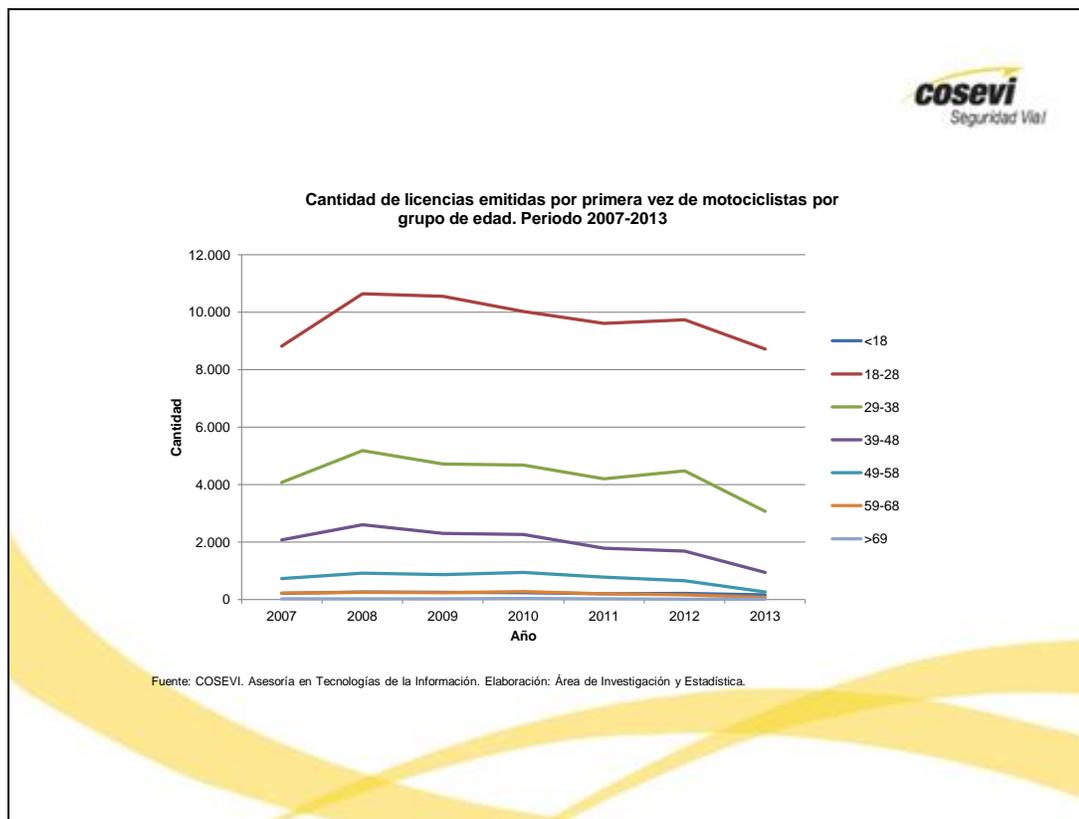
Costa Rica: Cantidad de motocicletas que pagaron derecho de circulación.  
Periodo 1998-2013

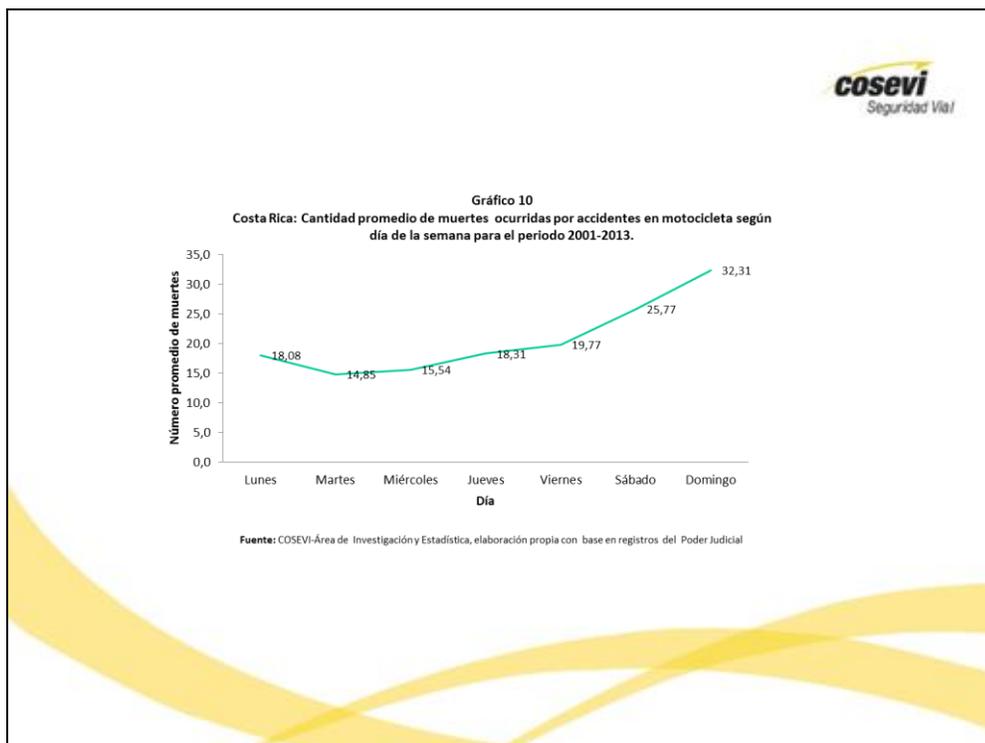
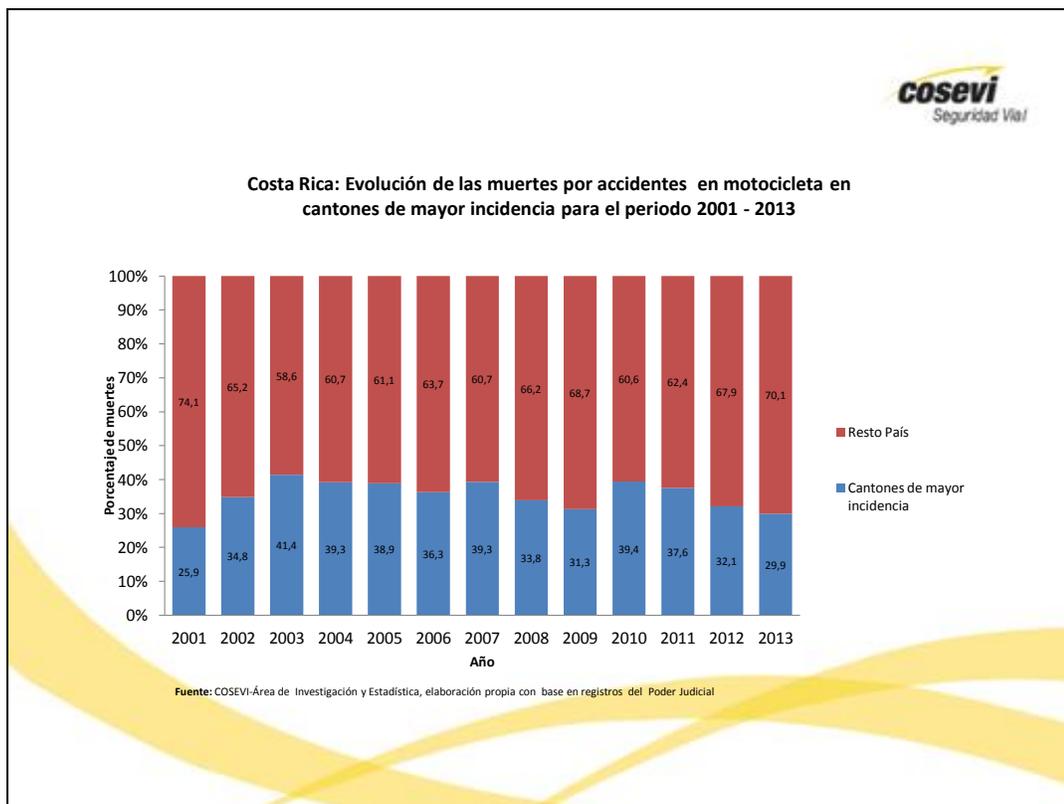


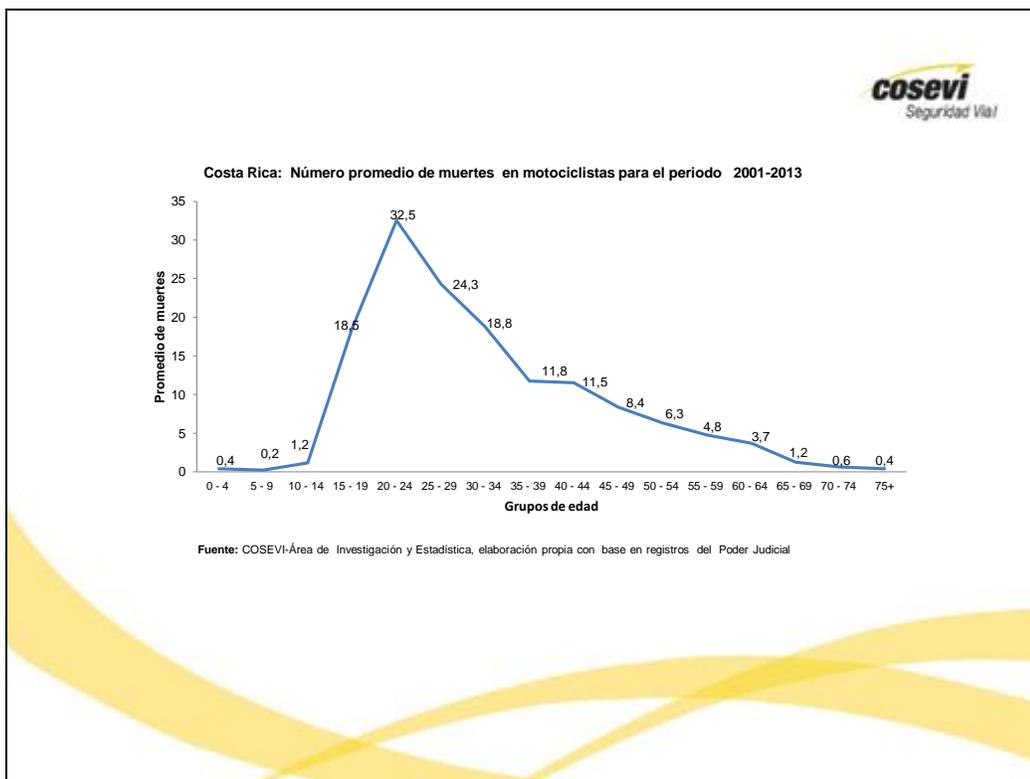
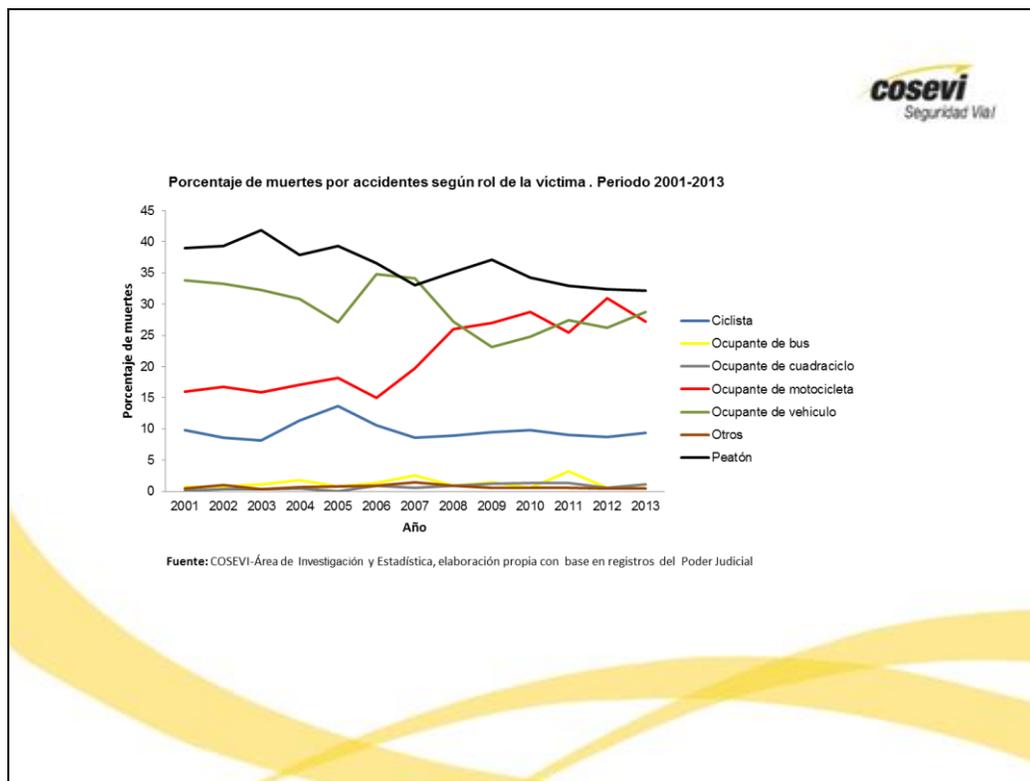
Fuente: Depto. Obligatorio de Vehículos Automotores. INS. Elaboración: Área de Investigación y Estadística. (vehículos que pagaron su derecho de circulación) COSEVI, 2015

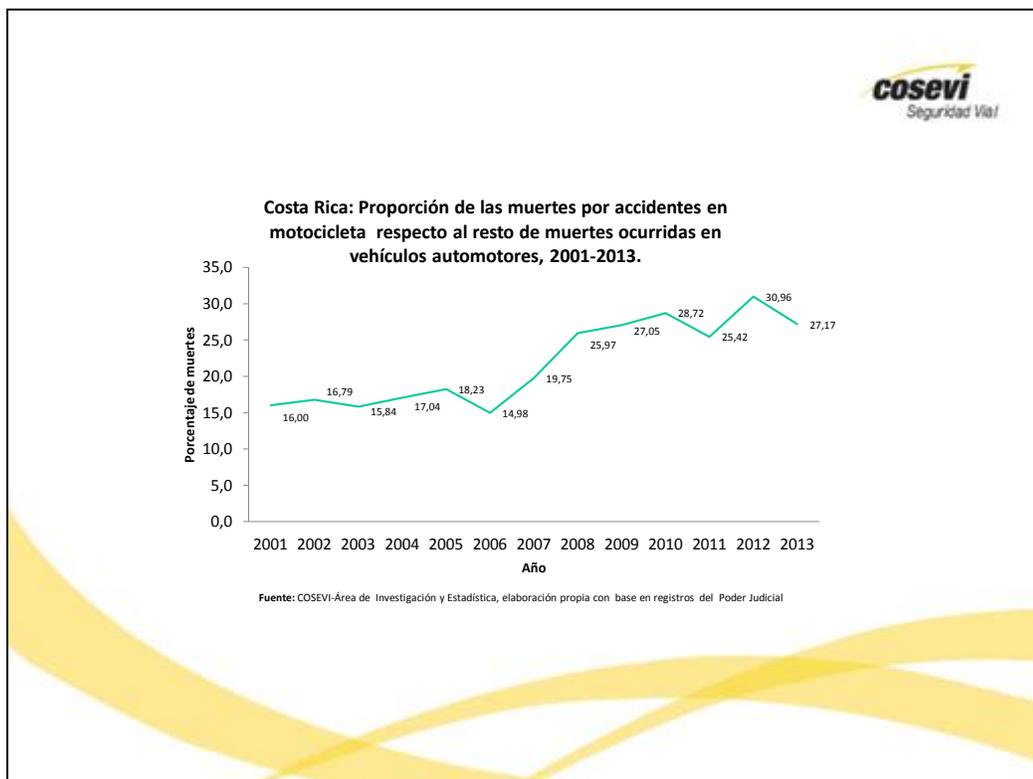
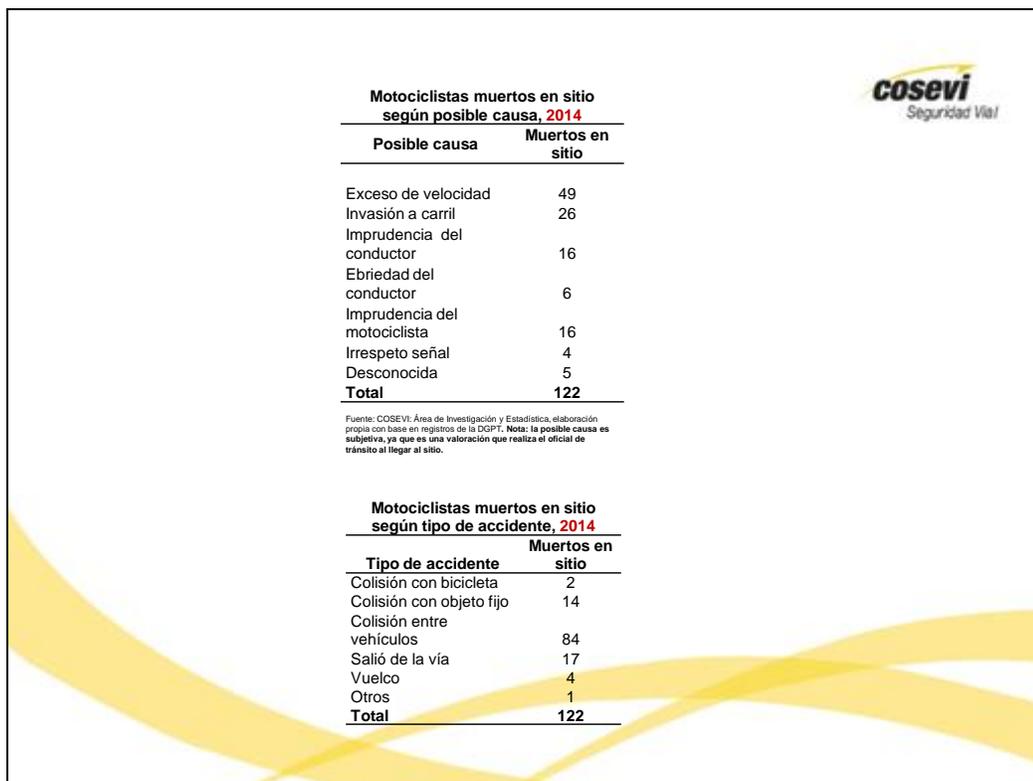


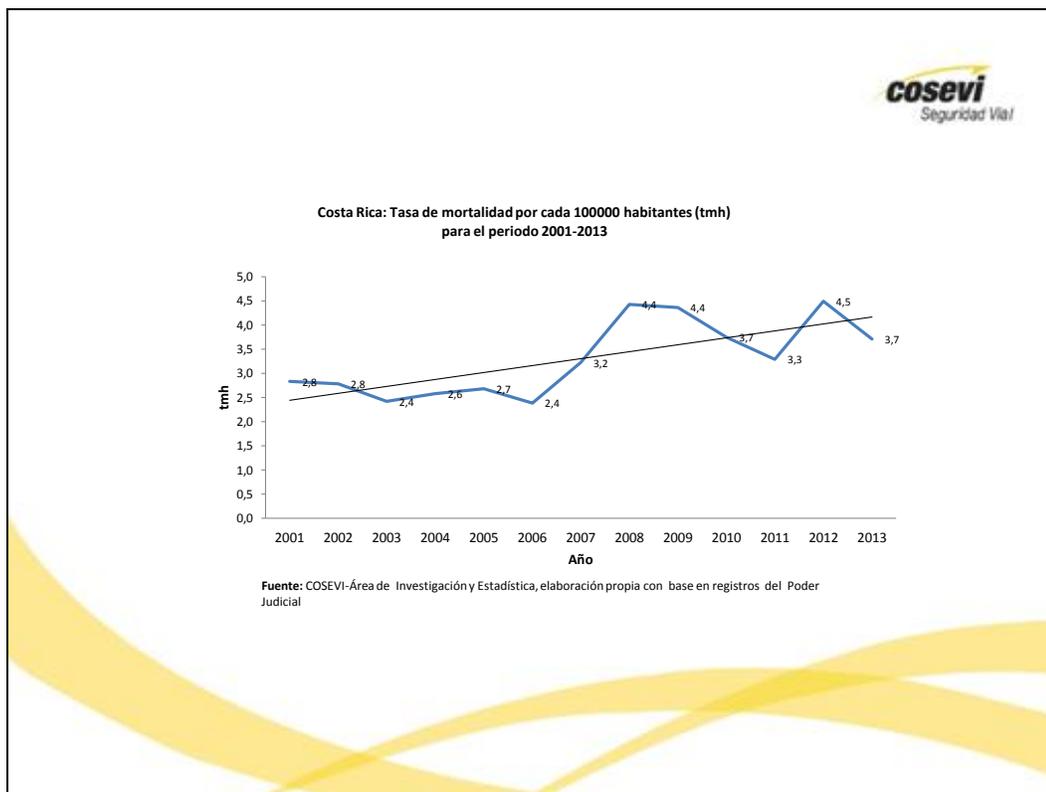






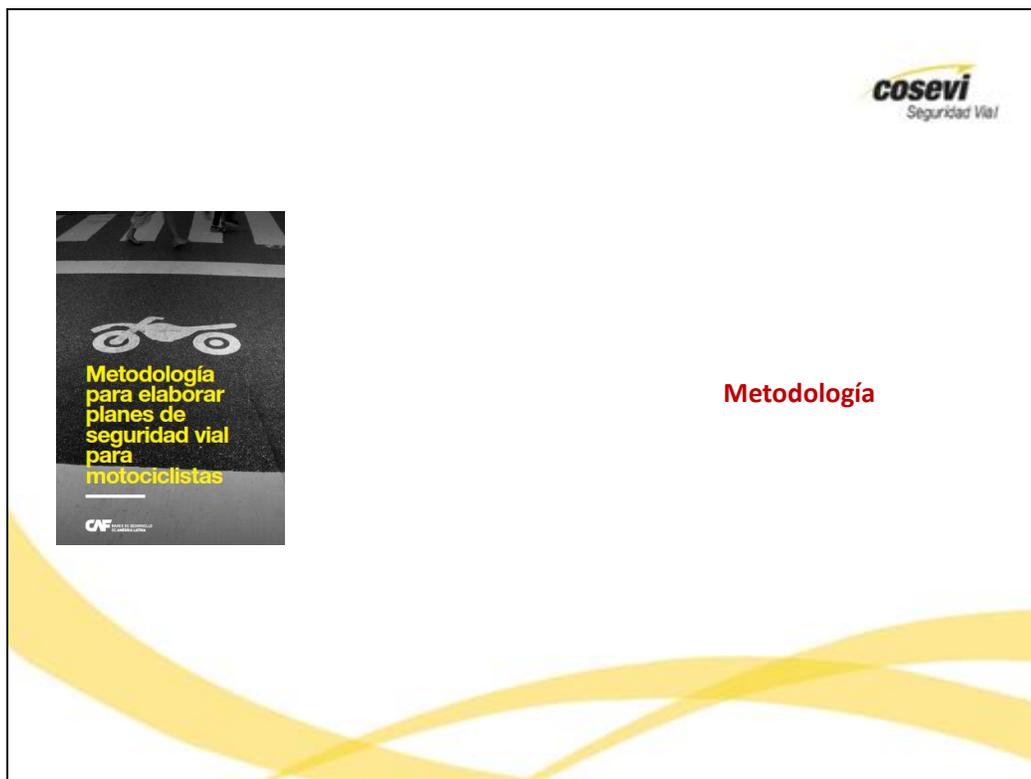






## Desafío del Plan Nacional de Motos 2015-2020

***Detener la tendencia de crecimiento en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en motociclistas por cada 100000 habitantes, con línea base al año 2013.***



**Metodología**

**Fase 1: Diagnóstico**  
**Fase 2: Encuesta**  
**Fase 3: Mejores prácticas**

Nueve ejes: Formación, Vigilancia y Control, Normativa, Vehículo, Infraestructura, Trabajo en moto, Asistencia a víctimas, Datos, Campañas.

**Fase 4: Taller** (con la participación de Ana Ferrer y Pere Navarro, consultores)  
- 29 y 30 de octubre, 2014

**Fase 5: Talleres regionales**

- San Carlos
- Pérez Zeledón
- Pococí
- Puntarenas
- Corredores

**Fase 6: Ordenamiento y priorización de las medidas**

- Revisar y reordenar lista de medidas.
- Enviar listado a actores.
- Enviar listado de asistentes.
- Aplicar matriz a cada medida por todos los actores:
  - Prioridad: "alta"; "media"; "baja"
  - Viabilidad: "alta"; "baja"
  - Efectividad: "alta"; "media" y "baja"

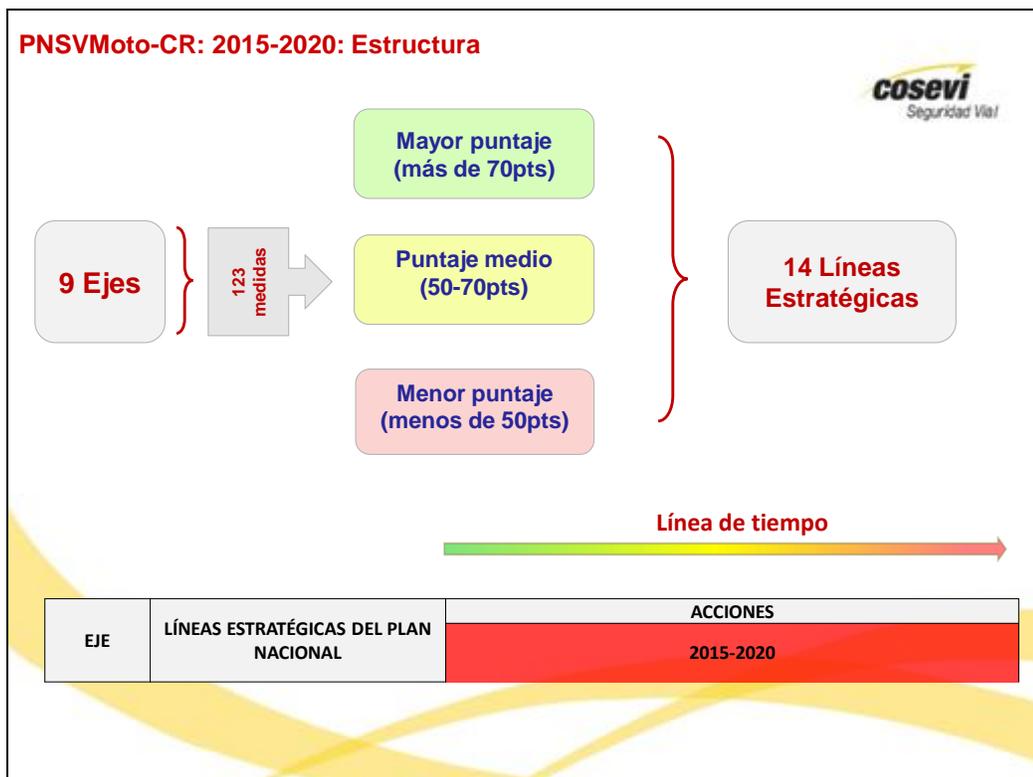
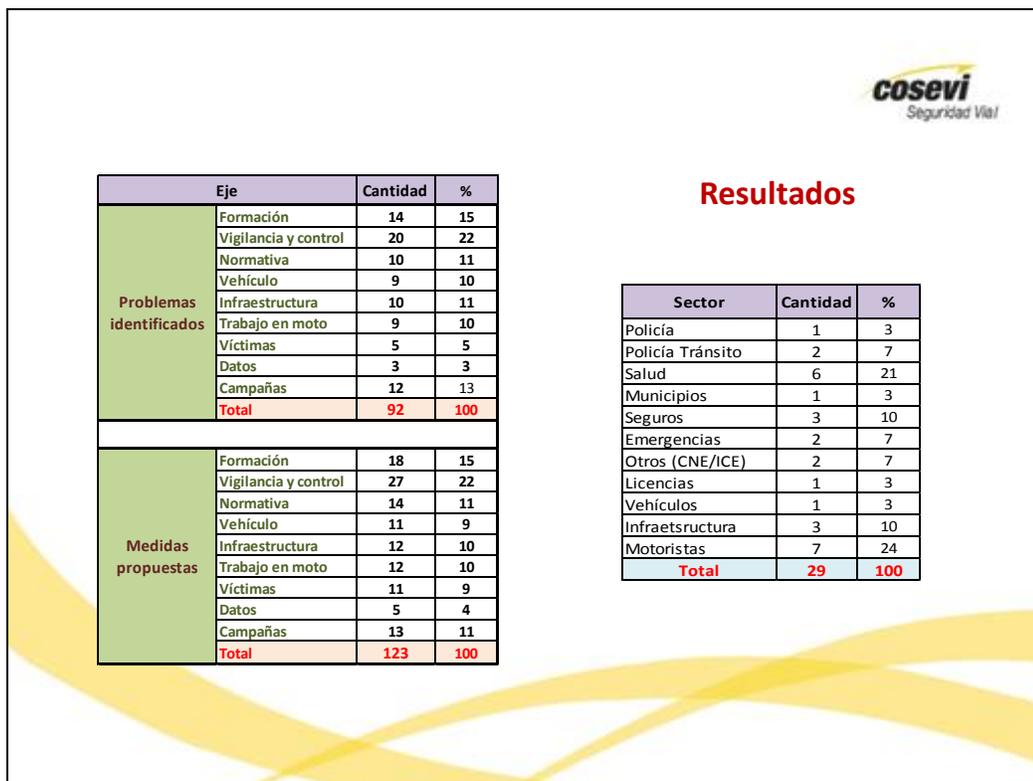
**Fase 7: Redacción de las medidas**

- Priorización
- Fichas de medidas base
- Revisión y contrastación con evidencia científica nacional e internacional

**Fase 8: Aprobación del Plan**

- Presentación, discusión y aprobación en la Dirección de Proyectos y COSEVI
- Presentación a actores

The three photographs illustrate the workshop process. The top photo shows a group of people seated at round tables in a meeting room. The middle photo shows a presentation slide being displayed on a screen during a workshop. The bottom photo shows a group of people in a meeting room, likely during the final presentation and approval phase.





EJE	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN NACIONAL	Acciones	
		2015 - 2020	
Formación	1. Integrar los contenidos del viaje seguro en motocicleta en los programas de educación vial a nivel de escuelas.	Incorporar en la formación escolar contenidos de seguridad vial de motos, que se focalice en el uso de cascos y dispositivos de protección homologados.	
	2. Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial y motociclismo a nivel de colegios, 10º-11º-12º (15-18 años).	Establecer un programa especial de instrucción en seguridad vial y manejo de motocicletas entre jóvenes de colegio (entre 15 y 17 años).	
	3. Mejorar el control y supervisión de las pruebas prácticas de manejo de motociclismo, autorización de instructores.	En la prueba abierta que el instructor vaya detrás, no delante del motociclista; modificar que la prueba práctica de manejo para motociclistas sea personalizada. Mejorar la fiscalización en las pruebas exámenes teóricas y prácticas actuales. Establecimiento de un manual técnico con criterios unificados para la práctica de instructores, oficializado por COSEVI.	Que el examen teórico sea obligatorio como actualización en cada renovación (cinco años) de licencia, para todos los vehículos.
	4. Diseño, reglamentación y autorización de circuitos cerrados de práctica para motociclismo en Municipalidades y vinculación de las Asociación de Desarrollo Integral. Certificar cursos prácticos en conducción para motociclistas (evaluar la participación de MotoClub y grupos organizados)	Promover cursos prácticos autorizados y certificados para motociclistas a quienes quieran obtener su licencia, en temas como: frenado, conducción técnica y conducción segura. Promover cursos voluntarios de conducción segura e involucrar a las asociaciones de motociclistas como instructores en la formación.	Incentivar en los municipios la implementación de circuitos certificados de práctica para motociclistas. Crear una plataforma de trabajo que involucre a las Asociación de Desarrollo Integral en la promoción de la seguridad vial en barrios, comunidades y zonas rurales.
	5. Formación y autorización para conducir motocicletas.	Licencia escalonada: regular la licencia exclusiva para motociclistas que contemple las condiciones de acceso progresivo según cilindraje de las motos. Incluir cursos de manejo de motocicletas especializados para cuerpos de emergencia: policía, cruz roja, etc. Incorporar en la formación (teórica) para conductores de cuatro ruedas contenidos de conducción y convivencia con las motos. Elaborar manuales específicos para la formación de motociclistas. Incluir cursos de manejo de motocicletas especializados para cuerpos de emergencia: policía, cruz roja, etc. Establecimiento de un manual técnico con criterios unificados para la práctica de instructores, oficializado por COSEVI.	Incluir un curso práctico especial (de mayor exigencia) para manejar motocicletas de alto cilindraje y velocidad: similar al modelo japonés de conducción segura. Evaluar la inclusión de simuladores como sustitutos de prueba práctica para motociclistas. Establecer una unidad encargada de la capacitación (cursos de seguridad vial) y reafiliación para infractores y reincidentes. Cambiar el término de "licencia" por el de "permiso", para incentivar que no es un derecho, sino un privilegio.



EJE	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN NACIONAL	Acciones	
		2015 - 2020	
Vigilancia y Control	6. Aplicación de la normativa de tránsito en carretera, enfocado en factores de riesgo, rutas, cantones y tramos de concentración de accidentes.	<p>Dotar y exigir el uso de todo el equipamiento de seguridad vial por parte de los policías de tránsito motorizados en el desempeño de su labor. Dar competencias claras y reglamentadas a la Fuerza Pública para actuar contra la conducción sin licencia para evitar la impunidad.</p> <p>Dar tratamiento penal eficaz a las conductas negligentes y reincidentes: alcohol, velocidad temeraria y piques.</p> <p>Obligar a los conductores a utilizar equipo de seguridad correcto y adecuado, como por ejemplo el casco.</p> <p>Cumplir eficazmente con los niveles de alcohol en conductores y cero drogas.</p> <p>Mayor control en motos sin papeles o marchamos al día. Licencias al día.</p>	<p>Mayor presencia de oficiales de tránsito en nuestras carreteras para hacer cumplir las leyes.</p> <p>Dotar de mayor cantidad de policías, en todo el país, con énfasis en los cantones de riesgo.</p> <p>Evaluar la posibilidad de dar potestades a la Fuerza Pública de hacer multas de tránsito por cierto tipo de infracciones menores: no portación de casco o dispositivos de seguridad, mal estacionamiento, irrespeto de señales de tránsito, etc.</p> <p>Acciones formativas como alternativa o complemento a algunas sanciones graves o reincidentes.</p> <p>Planificar y aplicar controles policiales de conductores sobre todo en los barrios y las calles cantonales.</p> <p>Masificar el conocimiento del artículo 108 g de la ley de tránsito sobre adelantamiento entre carros.</p> <p>Plan especial de vigilancia de las condiciones técnicas de vehículos y controles mecánicos de las motos, sobre todo llantas y frenado, y retro del silenciador.</p> <p>Operativos de control que limiten el transporte de objetos y materiales peligrosos en motocicleta.</p> <p>Realizar actividades preventivas para incentivar el uso de dispositivos de seguridad y el cumplimiento de la normativa de movilidad, con el apoyo de colectivos sociales y grupos organizados.</p>

EJE	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN NACIONAL	Acciones	
		2015 - 2020	
Normativa	7a. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento efectividad de la ley de tránsito (Infracción).	<p>Optimizar la ejecución de las medidas administrativas y jurídicas en la desinscripción de los vehículos detenidos y sin reclamar según los plazos de ley.</p> <p>Diseñar estrategias de reutilización de los vehículos desinscritos a favor del COSEVI: donaciones, chatarrerías, repuestos, etc.</p> <p>Rediseñar el sistema de apelaciones y recaudo de multas fijas.</p> <p>Reducir los tiempos de las apelaciones.</p> <p>Analizar la viabilidad de cobrar los costos administrativos a todos aquellos que pierden la apelación de forma definitiva, como medida disuasoria para las apelaciones.</p>	<p>Dotar de espacio a la policía para hacer viable el decomiso de vehículos.</p> <p>Evaluar el costo del trámite administrativo en que incurre la Administración en la resolución de las impugnaciones.</p> <p>Analizar la viabilidad de cobrar esos costos administrativos a todos aquellos que pierden la apelación de forma definitiva, como medida disuasoria para las apelaciones.</p>
	7b. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento efectividad de la ley de tránsito (Usuarios).	<p>Elaborar la norma para homologar las condiciones técnicas del casco y otros dispositivos de seguridad con la participación y consenso de los sectores sociales.</p> <p>Establecer la necesidad de examen especial y licencia según cilindraje para cuadríciclos y triciclos.</p> <p>Elaborar la norma para homologar las condiciones técnicas del casco y otros dispositivos de seguridad con la participación y consenso de los sectores sociales.</p> <p>Establecer las normas de control y homologación técnica de dispositivos de seguridad para niños y adolescentes en motocicleta.</p>	<p>Mejorar y ampliar los alcances del artículo 108 de la Ley de Tránsito.</p> <p>Regular la prohibición de publicidad que promueva o insinúe conductas riesgosas entre motociclistas o para la promoción de motocicletas nuevas.</p> <p>Establecer una coordinación permanente con el Ministerio de Trabajo para regular las condiciones del trabajo en moto.</p> <p>Revisar y mejorar los criterios de prohibición al transporte de objetos o materiales peligrosos en motocicletas.</p> <p>Revisar y normar la obligatoriedad de mantener las luces encendidas las 24 horas todo el año.</p> <p>Eliminar el permiso de manejar motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B1.</p> <p>Eliminar el permiso de licencia para personas menores de edad.</p> <p>Reglamentar a los bicimotos (uso de dispositivos). Tomar en cuenta que es como cualquier vehículo propulsado por motor.</p> <p>Permiso temporal para moto, donde el aprendiz que cumple con los requisitos pertinentes obtiene un permiso legal y pódaa para poder practicar por su propia cuenta (sin que se le exija acompañante o instructor) en vías públicas pero bajo las siguientes normas estrictas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. No podrá circular en autopistas.</li> <li>2. No podrá conducir de noche.</li> <li>3. No podrá llevar ningún acompañante. etc.</li> </ol>

EJE	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN NACIONAL	Acciones	
		2015 - 2020	
Vehículo	7c. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento efectividad de la ley de tránsito (vehículos).	<p>Estudiar la implementación de la Luz de día obligatoria (automática) para las nuevas motocicletas.</p> <p>Usar la información de la RTV para conocer mejor los problemas detectados en las motocicletas.</p>	<p>Elaborar un reglamento sobre los espejos retrovisores cóncavos para los autobuses y camiones.</p> <p>Estudiar la viabilidad de exigir la RTV para el cambio de titularidad o transferencia (venta) de motocicletas a partir de determinados años de antigüedad.</p> <p>Prever y estudiar la inclusión de nuevos modelos y tecnologías en motocicletas de bajo consumo, como eléctricas y bicimotos, tanto para el ambiente como en la seguridad vial.</p>
		<p>Reglamentar y facilitar la aplicación de la normativa sobre exoneración de impuestos a los elementos de seguridad.</p> <p>Divulgar la exoneración de impuestos a los dispositivos de seguridad vial.</p> <p>Promover el uso de elementos retrorreflexivos.</p>	<p>Restringir al máximo cualquier modificación de los elementos de seguridad de las motocicletas (luces, stop, retrovisores, etc.).</p> <p>Reglamentar las calidades y cualidades mínimas de estos elementos.</p> <p>Certificación de calidad y procedencia de las motocicletas y accesorios/dispositivos de seguridad.</p>
Infraestructura	8. Evaluar la necesidad de nueva infraestructura o mejoras en la existente, para la disminución de accidentes, incluyendo mejor señalización y demarcación.	<p>Identificar y actuar en los tramos de concentración de accidentes de motociclistas.</p> <p>Reparar de manera permanente huecos y baches</p> <p>Mejorar la señalización de todas las carreteras, tanto para el día como la noche.</p> <p>Plan permanente de limpieza y mantenimiento de las señales de tránsito en las carreteras donde se considere necesario.</p> <p>Coordinación para que las nuevas obras, mantenimiento o mejoras en carretera se acompañen de la demarcación correspondiente.</p>	<p>Evaluar la necesidad de nueva infraestructura o mejoras en la existente, para la disminución de accidentes.</p> <p>Promover el uso de pinturas antideslizante en la demarcación horizontal y tapas de alcantarilla antideslizantes.</p> <p>Mejorar el estado de las carpetas de asfalto.</p> <p>Desarrollar elementos de protección de los bordes de la carretera que eviten la salida de vía y que protejan la seguridad de los motociclistas.</p> <p>Que los nuevos proyectos en licitación incluyan en su presupuesto las campañas de promoción de la seguridad vial a todos los usuarios.</p> <p>Implementar señales luminosas donde adviertan al usuario de peligro o cambio bruscos climáticos. (Zonas lluviosas, neblina, piso resbaloso u otro).</p>

			
EJE	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN NACIONAL	Acciones	
		2015 - 2020	
Trabajo en moto	9. Definir acuerdos entre empresa-trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad como el chaleco retroreflectivo, casco, capas retroreflectivas, botas, guantes, etc., que cumplan con las especificaciones técnicas.	<p>Evaluar la implementación de cursos prácticos especiales para trabajadores en motocicleta de acuerdo a cada una de las categorías de permisos de conducir que se establezcan por ley.</p> <p>Determinar las obligaciones del empresario en la información y formación sobre los riesgos en el trabajo en moto.</p> <p>Considerar la moto y el equipamiento como herramientas de trabajo.</p> <p>Definir acuerdos entre empresa-trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad como el chaleco reflector, casco, capas retroreflectivas, botas, guantes, etc., que cumplan con las especificaciones.</p> <p>Establecer las dimensiones máximas de la caja o maleta de transporte utilizada en la motocicleta.</p> <p>Coordinar estrategias en conjunto con las unidades de gestión municipal, gestión municipal del MDPT y COSEVI para fortalecer capacitación en seguridad vial a nivel de las localidades.</p>	<p>Incorporar el Ministerio de Trabajo con el objeto de aplicar la legislación de seguridad y salud ocupacional a la actividad profesional en moto.</p> <p>Diseñar estrategias de empadronamiento de los trabajadores independientes en motocicleta con el fin de mantener un registro e identificarlos como grupo, tratando de conocer sus necesidades y que sean tomadas en cuenta para la toma de decisiones en cuanto a la regulación del trabajo en motocicleta.</p> <p>Incluir la divulgación del recorrido casa-trabajo (in itinere) como parte del riesgo laboral.</p> <p>Regular los mecanismos de constatación y las condiciones laborales de los trabajadores en motocicleta.</p> <p>Implicar a la Inspección del Trabajo en la vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de los empleadores.</p> <p>Consolidar los talleres propuestos por el Comité Cívico en temas de mecánica, electricidad, manejo seguro o asesoramiento legal que promueve INSS y COSEVI, promoviendo en las empresas e instituciones estatales abarcando todo el territorio nacional.</p>
		<p>10. Elaborar un protocolo de intervención a motociclistas siniestrados que asegure la trazabilidad de la víctima desde los servicios de emergencias (prehospitalaria) a la atención hospitalaria considerando el lugar del siniestro, los tiempos de llegada de la asistencia sanitaria, el traslado por el servicio de emergencia, la hospitalización, la comunicación a la familia y la orientación en la asistencia legal.</p> <p>11. Promover la atención hospitalaria de emergencias por accidentes de tránsito las 24h del día en los principales centros médicos en las regiones rurales.</p> <p>12. Promover una cobertura de seguros ante accidentes de tránsito que sea óptima, sostenible e integral para motociclistas. Con énfasis en la prevención a partir de las experiencias y vivencias documentadas.</p>	<p>Elaborar un protocolo de atención a motociclistas siniestrados que asegure la trazabilidad de la atención desde los servicios de emergencias (prehospitalaria) a la atención hospitalaria considerando el lugar del siniestro, los tiempos de llegada de la asistencia sanitaria, el traslado por el servicio de emergencia, la atención hospitalaria, la comunicación a la familia y la orientación en la asistencia legal.</p> <p>Cursos de actualización de atención al paciente politraumatizado.</p> <p>Promover una comunicación digital en tiempo real entre el reporte del suceso (911), la atención de la emergencia (Cruz Roja, Bomberos, Fuerza Pública, etc.) y centro médico.</p> <p>Dotar del equipo humano y técnico necesarios en esos centros hospitalarios para dicha atención.</p> <p>Necesidad de una unidad completa de cuidados intensivos, con tac y profesionales necesarios, para mejorar la atención.</p> <p>Hacer un estudio sobre la "ruta del drama" o el post accidente del motociclista y su impacto físico, social y económico.</p> <p>Promover la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil.</p> <p>Incentivar a través del precio del seguro al conductor que no tiene accidentes y los criterios de equidad y solidaridad de la aplicación del seguro.</p>

			
EJE	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN NACIONAL	Acciones	
		2015 - 2020	
Datos	13. Facilitar los datos sobre accidentes de tránsito, costos, parque automotor, conductores, dedicación, movilidad, etc., a todos los agentes implicados en la seguridad vial de los motociclistas.	<p>Elaborar y divulgar el informe anual sobre siniestralidad de motociclistas.</p> <p>Poner a disposición la mayor cantidad de datos posible sobre accidentes de tránsito, costos, parque automotor, conductores, dedicación, movilidad, etc., a todos los agentes implicados en la seguridad vial de los motociclistas. Incluir variable de nacionalidad.</p>	<p>Elaborar y mantener actualizada una base de datos sobre cantidad de motociclistas en circulación según marca, estilo y cilindrada.</p> <p>Integrar los datos de los servicios de emergencias y los hospitalarios para dimensionar y disminuir el subregistro de accidentes en moto.</p>
		<p>Elaborar una planificación continua de campañas para la seguridad vial de las motociclistas.</p> <p>Involucrar a las víctimas, policías y usuarios de motociclistas como imagen de campaña y sensibilización/concienciación.</p> <p>Elaborar campañas o mensajes dirigidos a los otros conductores o usuarios de las vías, sobre la convivencia en carretera con este usuario vulnerable que transita sobre 2 ruedas.</p> <p>Cambiar y mejorar la imagen del oficial de tránsito, para promover e incentivar un trabajo más grato, sin perder la autoridad.</p>	<p>Jornadas de sensibilización y formación con los medios de comunicación.</p> <p>Todos los productos automotrices que sean vendidos mediante publicidad, deberán llevar obligado un mensaje del COSEVI orientado a la Seguridad Vial (como las cajetillas de tabaco). Enfocados a prevenir un factor de riesgo asociado al tipo de vehículo que se subditice.</p> <p>Fortalecer el voluntariado para la atención de las emergencias y policías adhonorem.</p> <p>Retomar campañas del corazón.</p> <p>Personas que trabajan en la noche, que utilicen dispositivos luminosos en llantas.</p> <p>Campañas más llamativas; memes; redes sociales. Vincular a telefónicas.</p>
Campañas	14. Elaborar una planificación y ejecución continua de campañas (en todos los medios y nuevas tecnologías) para una movilidad segura de los motociclistas; involucrando víctimas, policía, grupos organizados y usuarios de motociclistas como imagen y estrategia de campaña y sensibilización/concienciación.	<p>Elaborar una planificación continua de campañas para la seguridad vial de las motociclistas.</p> <p>Involucrar a las víctimas, policías y usuarios de motociclistas como imagen de campaña y sensibilización/concienciación.</p> <p>Elaborar campañas o mensajes dirigidos a los otros conductores o usuarios de las vías, sobre la convivencia en carretera con este usuario vulnerable que transita sobre 2 ruedas.</p> <p>Cambiar y mejorar la imagen del oficial de tránsito, para promover e incentivar un trabajo más grato, sin perder la autoridad.</p>	<p>Evaluar la inclusión de un impuesto en los servicios públicos (recbos de agua, electricidad y/o teléfono) para financiar la seguridad vial a nivel nacional. Dicho impuesto tiene como finalidad financiar proyectos de prevención o campañas sobre este tema.</p> <p>Evaluar la posibilidad de gravar con un impuesto único a toda publicidad privada sobre vehículos de cualquier tipo en cualquier medio de comunicación, para el financiamiento de campañas de seguridad vial del COSEVI.</p> <p>Implementar una mesa de trabajo permanente por la seguridad vial de los motociclistas que involucre a todos los grupos organizados y a los sectores no organizados, para la investigación cualitativa que permita determinar y elaborar la ficha técnica sobre la cual se producirá cada campaña de comunicación.</p>



**Líneas Estratégicas del PNSVMotos  
 2015-2020**

<p><b>Línea Estratégica</b>  <b>1. Integrar los contenidos del viaje seguro en motocicleta en los programas de educación vial a nivel de centros educativos.</b></p>		
<p><b>Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b>  <b>Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.</b>                  Actividad 3- Programa de Centros Educativos Seguros en todos los ciclos del sistema educativo en los cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococi y San Carlos.                  Meta:2015-2020- Aplicación del 100% de las etapas de intervención en centros educativos que demanden los servicios del programa y trabajo con las poblaciones indígenas del país.</p>		
<p><b>Descripción/Detalles:</b>                  Incorporar en los programas de Centros Educativos Seguros, Educación Vial y otros organismos, los contenidos referentes al motociclismo y su práctica, asociados a un viaje seguro y prevención de factores de riesgo.                  a. Revisar y actualizar contenidos del programa Centros Educativos Seguros para incorporar la movilidad en motocicleta.                  b. Incluir de forma integral el eje del motociclismo en los programas de Educación Vial.                  c. Revisar los contenidos de la Brigada Vial para validar la presencia de la prevención para una movilidad segura en motocicleta.</p>		
<p><b>Indicadores:</b>                  - Integrar nuevos materiales gráficos, textuales y audiovisuales sobre motociclismo para escuelas.                  - Actualizar los contenidos para el perfil de la Brigada Vial.</p>	<p><b>Cronograma:</b>                  -Mesa de coordinación, II semestre 2015.                  -Primeras propuestas para II semestre 2015.                  -Aprobación de propuestas, II semestre 2015.                  -Vigencia de nuevo material, 2016+.</p>	<p><b>Referencias científicas que respaldan esta Línea:</b>                  - McMahon, K., &amp; O'Reilly, D. 2000. Evaluation of road safety education and novice driver safety measures in Great Britain. The ICTCT-workshop of 2000 in Corfu.                  - Harrison, W.; Penman, I.; Panella, J. 1997. Investigation of traffic Safety Education in Victorians Schools. (Report No. 110). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.                  - Congiu, M.; Whelan, M.; Oxley, J.; Charlton, J.; D'Elia, A.; Muir, C. 2008. Child pedestrian: factors associated with ability to cross roads safely and development of a training package. (Report No. 283). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.                  - Tingvall, C. and Haworth, N. 2000. Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility. Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety &amp; Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 Sep 1999.                  - Senserrick, T. y Haworth, N. 2005. Review of Literature Regarding National and International Young Driver Training, Licensing and Regulatory Systems. Report to Western Australia Road Safety Council Commissioned by the WA Office of Road Safety. (Report No. 239). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.                  - Haworth, N.; Kowadlo, N. and Tingvall, C. 2000. Evaluation of pre-driver education program. (Report No. 167). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.</p>
<p><b>Co-responsables:</b>                  Dirección de Proyectos (COSEVI)                  Educación Vial</p>	<p><b>Facilitador:</b>                  Área de Comunicación y Promoción                  Zeneida Rodríguez</p>	<p><b>Número de medida: 1</b></p>
<p><b>Eje temático: (1) Formación</b></p>		



**Línea Estratégica**  
**2. Contenidos prácticos y teóricos de seguridad vial y motociclismo a nivel de colegios, 10º-11º-12º (15-18 años).**

**Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.**  
**Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.**  
 Actividad 3- Programa de Centros Educativos Seguros en todos los ciclos del sistema educativo en los cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pocosí y San Carlos.  
 Meta: 2015-2020- Aplicación del 100% de las etapas de intervención en centros educativos que demanden los servicios del programa y trabajo con las poblaciones indígenas del país.

**Descripción/Detalles:**  
 Desarrollar estrategias de formación temprana para potenciales y futuros conductores de motocicletas dentro del sistema educativo formal.  
 a. Coordinar con el MEP la implementación de un programa especial de formación de manejo seguro de motocicletas en los programas de Cívica, Artes Industriales o similares.  
 b. Propiciar cursos especializados en mecánica básica para mantenimiento de motocicletas, conducción segura de motocicletas y educación vial en general.  
 c. Coordinar con Educación Vial los parámetros técnicos para la gestión de tales cursos.  
 d. Establecer alianzas estratégicas con MC y Asociaciones de motos para implementar talleres de manejo de motos y mantenimiento.

**Indicadores:**

- Mesa de coordinación con MEP conformada y funcionando.
- Propuesta de curso teórico y práctico realizada para niveles de 10º a 12º de colegio.
- Plan piloto redactado.

**Cronograma:**

- Mesa de coordinación, II semestre 2015.
- Propuesta de curso, I semestre 2016.
- Plan Piloto 2017
- Implementación permanente 2018+.

**Referencias científicas de respaldo a Línea:**

- Maag, U., Laberge-Nadeau, C., Dionne, G., Desjardins, D. & Messier, S. (1999). The effect of the 1991 reform on new licences in Quebec on crash rates of 16 year olds. Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference XI, May 9-12, Halifax, Nova Scotia, Canada.
- Mullin, B., Jackson, R., Langley, J., & Norton, R. 2000 Increasing age and experience: are both protective against motorcycle injury? A case control study. Injury Prevention, 6, 32-35.
- Simpson, H.M. & Mayhew, D.R. 1990 The promotion of motorcycle safety: training, education and awareness. Health Education Research: Theory and Practice, 5, 257-264.
- Haworth, N.; Kowadlo, N. and Tingvall, C. 2000 Evaluation of pre-driver education program. (Report No. 167). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.

**Facilitador:**  
**Área de Comunicación y Promoción**  
 Zeneida Rodríguez

**Eje temático: (1) Formación**

**Número de medida: 2**

**Línea Estratégica**  
**3. Mejorar el control y supervisión de las pruebas prácticas de manejo de motociclismo, autorización de instructores.**

**Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.**  
**Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.**  
 Actividad 7-Programa Nacional para motociclistas.  
 Meta: 2015-2019-Creación de 6 circuitos cerrados y certificados para la práctica de motociclistas en los cantones de Pérez Zeledón, Alajuela, Puntarenas, San Carlos y Pocosí.

**Descripción/Detalles:**  
 Procurar que la prueba práctica para motociclistas garantice los conocimientos óptimos de manejo seguro por parte del aprobante.  
 a. Revisión y propuesta de criterios técnicos internacionales para la medición de competencias específicas dentro de un circuito de manejo para motociclistas en la prueba práctica.  
 b. Actualizar los protocolos para mejorar el proceso de supervisión de la prueba práctica de motociclistas en circuito y en carretera.

**Indicadores:**

- Criterios técnicos sobre manejo seguro de motociclistas.
- Protocolo para supervisión de práctica en motocicleta aprobado.
- Totalidad de instructores autorizados.
- Diseño nuevo circuito de práctica para motociclistas.

**Cronograma:**

- Equipo técnico para diseño de Protocolo y circuitos, II sem. 2015 (Juan José por COSEVI-DGIT-Licencias-Educación Vial)
- Informe de criterios técnicos, II sem. 2015.
- Protocolo, II semestre 2015.
- Instructores autorizados al I sem. 2016.
- Diseño Nuevo circuito, II sem. 2015.

**Referencia científica:**

- Haworth, N. and Mulvihill, Ch. 2005 Review of motorcycle licensing and training. In Report No. 240; Monash University, Accident Research Center.
- Carstensen, G. 2002 The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark. Accident Analysis & Prevention, 34, 111-121.
- Christie, R. 2001 The effectiveness of driver training as a road safety measure. Royal Automobile Club of Victoria, Melbourne, Victoria.
- Haworth, N., & Smith, R. (1999). Single training course and test for the motorcycle licence. Report prepared for VicRoads. Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Hedlund, J., Shults, R.A. & Compton, R. (2003). What we know, what we don't know, and what we need to know about graduated driver licensing. Journal of Safety Research, 34, 107-115.
- Ervik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

**Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)**  
**Acompaña: Juan José Monge Salas**  
**Roy Rojas Vargas**

**Co-responsables:**  
**Educación Vial**  
**MOPT**  
**Licencias**  
**DGIT**

**Número de medida: 3**

**Eje temático: (1) Formación**

<p><b>Línea Estratégica</b> <b>5. Formación y autorización para conducir motocicletas.</b></p>		
<p><b>Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b> <b>Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.</b> Actividad 9- Formación y acreditación de conductores. Meta: 2016-2020-Evaluación y rediseño del Programa actual e implementación del nuevo Programa de Educación Vial.</p>		
<p><b>Descripción/Detalles:</b> Mejorar los criterios de otorgamiento de permisos de manejo para motocicletas, con el apoyo de manuales específicos, con atención en la complejidad y el cilindraje del vehículo.</p> <p>a. Implementar la obtención de licencia escalonada para motocicletas, garantizando experiencia mínima. b. Establecer criterios diferentes para la prueba práctica para motocicletas de velocidad de alto cilindraje. Superior a 500cc. c. Autorizar a todo motociclista de los cuerpos de emergencia (policía, cruz roja, bomberos, etc.) en manejo seguro. d. Cursos de autorización en manejo seguro de motocicletas para instituciones públicas con flotas motorizadas. e. Elaboración de un Manual de Seguridad Vial para Motociclistas para las pruebas teóricas. f. Actualizar sistemas de pruebas teóricas en Educación Vial.</p>		
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reforma al marco legal y reglamentario para licencia escalonada en motocicletas.</li> <li>- Diseño listo de prueba práctica para manejo de motocicletas de velocidad y alto cilindraje (circuito de prueba especial).</li> <li>- Programa listo para certificación de motociclistas de cuerpos de emergencia.</li> <li>- Programa listo para curso de manejo seguro de motocicletas en instituciones públicas.</li> <li>- Contenidos del manual diseñados.</li> <li>- Elaboración del manual.</li> <li>- Elaborar capítulo sobre motociclistas para conductores de vehículos de cuatro o más ruedas.</li> <li>- Incluir capítulo de motociclistas en manual de conductor.</li> </ul>	<p><b>Cronograma:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diagnóstico para reforma legal, II sem. 2015.</li> <li>- Implementación, reforma legal, II sem. 2016.</li> <li>- Diseño prueba práctica alto cilindraje, I semestre 2016.</li> <li>- Implementación prueba práctica alto cilindraje II sem. 2016.</li> <li>- Programa certificación, I semestre, 2016.</li> <li>- Implementación programa, II sem. 2016.</li> <li>- Programa manejo seguro público, I sem. 2016.</li> <li>- Implementación programa, II sem. 2016.</li> <li>- Ajustes definitivos a programas, II sem. 2017.</li> <li>- Revisión de programas: cada 5 años a partir de su implementación definitiva.</li> <li>- Elaborar marco de contenidos, I sem. 2015.</li> <li>- Elaborar y validar manual, I sem. 2016.</li> <li>- Aprobación legal del manual (2018)</li> <li>- Propuesta capítulo motos en manual de conductor, II sem. 2015.</li> <li>- Diseño y coordinación de inclusión de capítulo, I sem. 2016.</li> <li>- Valorar estrategia de inclusión de capítulo, II sem. 2016.</li> </ul>	<p><b>Referencia científica que respalda la Línea:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haworth, N. and Mulvihill, Ch. 2005 Review of motorcycle licensing and training. In Report No. 240; Monash University, Accident Research Center.</li> <li>- Lynam, D. 1996 Prospects for improving driver training in Europe. In H. Simpson (Ed.). New to the Road: Reducing the risks for young motorists: Proceedings of the First Annual Symposium of the Youth Enhancement Service, June 8-11, 1995 (pp.103-114). California: University of California.</li> <li>- Mayhew, D.R., &amp; Simpson, H.M. 2001. Graduated licensing for motorcyclists. Traffic Injury Research Foundation: Ottawa, Canada.</li> <li>- Senserrick, T., &amp; Whelan, M. 2003 Graduated driver licensing: Effectiveness of systems and individual components. (Report No. 209). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.</li> <li>- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.</li> </ul>
<p><b>Responsable:</b> Educación Vial <b>Facilitador:</b> Dirección de Proyectos (COSEVI)</p>		
<p><b>Co-responsables:</b> Legal (Carlos Rivas) MOPT-Policía Tránsito; Educación Vial ICE-INS-Bomberos; Fuerza Pública Cruz Roja</p>		
<p><b>Eje temático:</b> (1) Formación</p>		<p><b>Número de medida:</b> 5</p>

<p><b>Línea Estratégica</b> <b>6. Aplicación de la normativa de tránsito en carretera, enfocado en factores de riesgo, rutas, cantones y tramos de concentración de accidentados.</b></p>		
<p><b>Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b> <b>Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.</b> Actividad 1- Programa nacional de control de la norma en carretera basado en factores de riesgo (no uso del cinturón, velocidad, alcohol, no uso del casco, no uso de dispositivos de retención infantil, uso de distractores, irrespeto al señalamiento vial, picones y peatonos). Meta: 2015-2020-Implementación de mediciones de velocidad a conductores en forma anual, a diferentes tipos de vehículo a nivel nacional, con énfasis en cantones y rutas nacionales de riesgo identificados según delegación y Dirección de Proyectos (cantonal y nacional). Meta: 2015-2020-Implementación de pruebas de alcohol a conductores de diferentes tipos de vehículo en forma anual, a nivel nacional con énfasis en cantones y rutas nacionales de riesgo identificados según delegación y Dirección de Proyectos (cantonal y nacional). Meta: 2015-2020-Revisión del uso del casco en motociclista al año a nivel nacional, con énfasis en cantones y rutas nacionales de riesgo identificados según delegación y Dirección de Proyectos (cantonal y nacional).</p>		
<p><b>Descripción/Detalles:</b> Fortalecer el control de las normas de seguridad vial. a. Aumentar cantidad de oficiales de tránsito. b. Aumentar y mejorar operativos de control en carreteras. c. Promover el equipamiento completo en seguridad vial de los policías de tránsito. d. Promoción de la policía de tránsito municipal.</p>		
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cantidad de motos revisadas por mes/año.</li> <li>- Cantidad de oficiales de tránsito activos.</li> <li>- Protocolo sobre indumentaria segura para oficiales de tránsito en carretera.</li> <li>- Uso de indumentaria completa en seguridad vial por el 100% de los oficiales motorizados.</li> </ul>	<p><b>Cronograma:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluación de requerimientos en recurso humano y técnico de la PT, II semestre, 2015.</li> <li>- Implementación de los resultados de la evaluación, I sem. 2016.</li> <li>- Programa de capacitación a policías de tránsito sobre factores de riesgo, con énfasis en usuarios vulnerables, I sem. 2016.</li> <li>- Implementación y optimización en estrategias de operativos de tránsito en carretera, I sem., 2016.</li> <li>- Adquisición y uso de indumentaria completa para oficiales motorizados, I sem. 2017.</li> </ul>	<p><b>Referencia científica que respalda la Línea:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Rome, L; Ivers, R.; Fitzharris, M.; Wei Du; Haworth, N.; Herrittier, S.; Richardson, D. 2011 Motorcycle Protective Clothing: Protection From Injury Or Just The Weather? In <i>Accident Analysis and Prevention</i>.</li> <li>- Senserrick, T. y Haworth, N. 2005 Review of Literature Regarding National and International Young Driver Training, Licensing and Regulatory Systems. Report to Western Australia Road Safety Council Commissioned by the WA Office of Road Safety. (Report No. 239). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.</li> <li>- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.</li> </ul>
<p><b>Facilitador:</b> Dirección de Proyectos (COSEVI) <b>Responsable:</b> DGPT</p>		
<p><b>Eje temático:</b> (2) Vigilancia y Control</p>	<p><b>Co-responsables:</b> Policía de Tránsito MOPT</p>	<p><b>Número de medida:</b> 6</p>

<p><b>Línea Estratégica</b> <b>7A. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento efectividad de la ley de tránsito (infracción).</b></p>		
<p><b>Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b> <b>Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial.</b> Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI. Meta: 2015-2018 Revisión y modificación de las Leyes de Administración Vial, Ley N° 8709 Regulación de las Escuelas de Conducción y la Ley de Tránsito N° 9078, en los siguientes puntos: Propuesta y adecuación de la normativa en el uso de tecnologías para el control de casco, uso de silla, uso de cinturón, aplicación de dispositivos para el control automatizado de velocidad, Capítulo III Tipos de Licencia, eliminación del permiso de conducir motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B; eliminación del permiso de licencia para personas menores de edad y cambiar la palabra licencia por permiso, mejora y ampliación de los alcances del artículo N° 108, "Maniobra de adelantamiento", incorporación obligatoria de la implementación de la luz de día en todo tipo de vehículo, de la Ley de Tránsito y otros.</p>		
<p><b>Descripción/Detalles:</b> Desestimular la apelación de infracciones como práctica dilatoria y de impunidad en la aplicación de la normativa de seguridad vial y la Ley de tránsito. a. Centralizar la tramitación de apelaciones a las oficinas centrales de COSEVI. b. Crear sistema de filtro para apelaciones y simplificación de trámites que reduzcan los tiempos de resolución. c. Calcular el costo económico para la administración de cada apelación de infracciones. d. En toda apelación que sea desestimada, se realice un cobro de costes administrativos al apelante. e. Revisar y mejorar los protocolos de atención de accidentes.</p>		
<p><b>Indicadores:</b> - Fórmula para calcular costos de la administración en Trámite de multas y apelaciones. - Diagnóstico para reestructuración del sistema de apelaciones. - Protocolos actualizados para la atención de accidentes con víctimas. - Reforma legal y reglamentaria al sistema de cobros administrativos a los apelantes. - Porcentaje de implementación de medidas y reformas propuestas.</p>	<p><b>Cronograma:</b> - Cálculo de fórmula, II sem. 2015. - Diagnóstico del sistema de apelaciones, I sem. 2016. - Propuesta de Sistema de Cobro de costos de apelaciones, II Sem. 2016. - Implementación de todas las reformas al sistema de apelaciones y multas, I sem. 2017.</p>	<p><b>Referencia científica que respalda la Línea:</b> - Maag, U., Laberge-Nadeau, C., Dionne, G., Desjardins, D. &amp; Messier, S. (1999). The effect of the 1991 reform on new licences in Quebec on crash rates of 16 year olds. Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference XI, May 9-12, Halifax, Nova Scotia, Canada. - Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Díez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT. - Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Moncús, edición en Castellano FITSA, España.</p>
<p><b>Facilitador:</b> Dirección de Proyectos (COSEVI)</p>		<p><b>Número de medida:</b> 7a</p>
<p><b>Eje temático:</b> (2) Vigilancia y Control</p>		

<p><b>Línea Estratégica</b> <b>7b. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento efectividad de la ley de tránsito (usuarios).</b></p>	
<p><b>Descripción/Detalles:</b> Implementar acciones legales que mejoren y amplien las prácticas de una conducción segura para los motociclistas en la carretera. a. Actualizar y modificar la Ley de Tránsito. b. Reglamentación de la Ley de Tránsito. c. Establecer las normas técnicas internacionales mínimas que deben tener los dispositivos de seguridad: casco, guantes, calzado, indumentaria. d. Establecer las normas técnicas internacionales mínimas que deben tener los dispositivos de seguridad: casco, guantes, calzado, indumentaria, para menores de edad. e. Homologar estos criterios con INTECO. f. Coordinar con Ministerio de Hacienda para la exoneración de todo dispositivo que ingrese al país, sea de personas o empresas.</p>	
<p><b>Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b> <b>Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial.</b> Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI. Meta: 2015-2018 Revisión y modificación de las Leyes de Administración Vial, Ley N° 8709 Regulación de las Escuelas de Conducción y la Ley de Tránsito N° 9078, en los siguientes puntos: Propuesta y adecuación de la normativa en el uso de tecnologías para el control de casco, uso de silla, uso de cinturón, aplicación de dispositivos para el control automatizado de velocidad, Capítulo III Tipos de Licencia, eliminación del permiso de conducir motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B; eliminación del permiso de licencia para personas menores de edad y cambiar la palabra licencia por permiso, mejora y ampliación de los alcances del artículo N° 108, "Maniobra de adelantamiento", incorporación obligatoria de la implementación de la luz de día en todo tipo de vehículo, de la Ley de Tránsito y otros. Meta: 2015-2017-Elaboración de las normas técnicas en 3 componentes; dispositivos de seguridad vial pasiva, importación de vehículos y equipo especial. <b>Pilar 3- Vehículos Más Seguros.</b> Actividad 1- Aplicación y promulgación de reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor, elaboradas por el foro mundial de las Naciones Unidas para la armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos (WP 29). Meta: Revisión de la norma internacional WP 29 durante el periodo 2015 al 2020 en los temas: -Sistemas de retención infantil -Cascos. -Sistemas de Seguridad Pasiva y Activa de los Automotores (luces, cinturones, Bolsas de Aire, Apoyacabezas, parabrisas, frenos, ventanas...) -Ruido (reglamento general, ya está para publicación este año). -Normas de importación de vehículos -Llantas -Transporte de personas -Emisiones contaminantes de vehículos.</p>	

**Continuación de la 7.b**

<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modificación del Artículo 85 (Cap. 3) sobre conducción de menores de 18 años.</li> <li>- Modificación del Artículo 86 (Cap. 3) sobre licencia B1.</li> <li>- Modificación que la licencia de moto no se pueda tramitar con cuadrado o triciclo.</li> <li>- Incluir requerimientos de licencia escalonada para motos según cilindraje.</li> <li>- Reglamento para uso de bicicletas con motor.</li> <li>- Cambiar el término "licencia" por el de permiso".</li> <li>- Informe de estudio técnico sobre especificación de calidades de cascos para motociclistas.</li> <li>- Informe de estudio técnico sobre especificaciones de calidades en indumentaria para seguridad vial de motociclistas: calzado, rodilleras, coderas, jaquet, guantes.</li> <li>- Informe técnico sobre tipo de cascos para niños y adolescentes viajantes en motocicleta.</li> <li>- Normativa de homologación para todos los dispositivos analizados.</li> <li>- Reglamento para certificación de productos homologados.</li> <li>- Aprobación por el Ministerio de Hacienda de exoneración.</li> </ul>	<p><b>Cronograma:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Propuestas de modificación, I sem. 2016.</li> <li>- Modificaciones a la ley, II sem. 2016.</li> <li>- Aprobación de modificaciones, incluyendo el término "permisos" y licencia escalonada I sem. 2017.</li> <li>- Reglamento para bicicletas con motor, II sem. 2016.</li> <li>- Realizar estudios técnicos, II sem. 2015.</li> <li>- Normativa de homologación, I sem. 2016.</li> <li>- Proceso de certificación con INTECO, II sem. 2016.</li> <li>- Aprobación para exoneración de impuestos a todo el equipamiento homologado, II sem. 2016.</li> </ul>	<p><b>Referencia científica:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Rome, L; Ivers, R.; Fitzharris, M.; Wei Du; Haworth, N.; Heritier, S.; Richardson, D. 2011 Motorcycle Protective Clothing: Protection From Injury Or Just The Weather? In <i>Accident Analysis and Prevention</i>.</li> <li>- de Rome, L, 2006. The injury reduction benefits of motorcycle protective clothing. NTSB Public Forum on Motorcycle Safety, September 12-13 2006. National Transport Safety Board, Washington DC.</li> <li>- EU, 2002. Protective clothing for professional motorcycle riders: Jackets, trousers and one piece or divided suits - general requirements. European Committee for Standardization, Brussels.</li> <li>- EU, 2003. Motorcyclists' protective clothing against mechanical impact: Motorcyclists' back protectors - requirements and test methods. European Committee for Standardization, Brussels.</li> <li>- Lee, H.Y., Chen, Y.H., Chiu, W.T., Hwang, J.S., Wang, J.D., 2010. Quality-adjusted lifeyears and helmet use among motorcyclists sustaining head injuries. <i>American Journal of Public Health</i> 100 (1), 165-170.</li> <li>- Organización Panamericana de la Salud 2008 Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Washington, DC: OPS, Estados Unidos.</li> <li>- Senserrick, T. y Haworth, N. 2005 Review of Literature Regarding National and International Young Driver Training, Licensing and Regulatory Systems. Report to Western Australia Road Safety Council Commissioned by the WA Office of Road Safety. (Report No. 239). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.</li> <li>- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.</li> </ul>
--	---	--

**Facilitador:** Dirección de Proyectos (COSEVI)

**Co-responsables:** Legal – COSEVI  
Licencias; Educación Vial  
Moto Club's

**Eje temático:** (3) Normativa

**Número de medida:** 7b

**Línea Estratégica**

**7c. Revisión, actualización y modificaciones a la ley de tránsito. Reglamentos y normas para el funcionamiento y efectividad de la Ley de Tránsito (vehículos).**

**Descripción/Detalles:**

**Ampliar la capacidad del motociclista de ser visible en carretera.**

a. Mejorar el control sobre el uso de la luz 24 horas en motocicletas.

b. Ampliar normativa sobre luz de día en motociclistas.

c. Modificación a la Ley.

d. Nuevas tecnologías.

a. Investigación sobre tipos de dispositivos existentes, su utilidad y funcionalidad. Análisis de viabilidad.

b. Modificación de ley y reglamentación.

**Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.**

**Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial.**

Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI.

Meta: 2015-2018 Revisión y modificación de las Leyes de Administración Vial, Ley N° 8709 Regulación de las Escuelas de Conducción y la Ley de Tránsito N° 9078, en los siguientes puntos: Propuesta y adecuación de la normativa en el uso de tecnologías para el control de casco, uso de silla, uso de cinturón, aplicación de dispositivos para el control automatizado de velocidad, Capítulo III Tipos de Licencia, eliminación del permiso de conducir motocicleta de bajo cilindraje con licencia tipo B; eliminación del permiso de licencia para personas menores de edad y cambiar la palabra licencia por permiso, mejora y ampliación de los alcances del artículo N° 108, "Maniobra de adelantamiento", incorporación obligatoria de la implementación de la luz de día en todo tipo de vehículo, de la Ley de Tránsito y otros.

Meta: 2015-2017-Elaboración de las normas técnicas en 3 componentes; dispositivos de seguridad vial pasiva, importación de vehículos y equipo especial.

**Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.**

Actividad 3- Realización de estudios de factores de riesgo asociados a los usuarios vulnerables (motociclistas, ciclistas y peatones).

Meta 2015-2020: Realización de 11 investigaciones en seguridad vial que incluye en el año 2015: Una investigación en seguridad vial-Estudio del uso de dispositivos de seguridad pasiva y distractores.

**Pilar 3- Vehículos Más Seguros.**

Actividad 1- Aplicación y promulgación de reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor, elaboradas por el foro mundial de las Naciones Unidas para la armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos (WP 29).

Meta:Revisión de la norma internacional WP 29 durante el periodo 2015 al 2020 en los temas:

- Sistemas de retención infantil
- Cascos.
- Sistemas de Seguridad Pasiva y Activa de los Automotores (luces, cinturones, Bolsas de Aire, Apoyacabezas, parabrisas, frenos, ventanas...)
- Ruido (reglamento general, ya está para publicación este año).
- Normas de importación de vehículos
- Llantas
- Transporte de personas
- Emisiones contaminantes de vehículos.

**Continuación 7c**

**Indicadores:**

- Informe de estudio técnico sobre uso de luz de día en otros países como buena práctica en seguridad vial del motociclista.
- Estrategia de campaña de comunicación de la medida como buena práctica de seguridad vial.
- Ley de tránsito modificada.
- Informe de estudio técnico sobre uso de dispositivos retrorreflectivos en otros países como buena práctica en seguridad vial del motociclista.
- Diagnóstico de viabilidad de nuevos dispositivos retrorreflectivos para motociclistas.
- Estrategia de campaña de comunicación aprobada sobre la medida como buena práctica de seguridad vial.
- Ley de tránsito modificada.

**Cronograma:**

- Informe de estudio técnico, II sem. 2015.
- Campaña de promoción y comunicación, I y II sem. 2016.
- Aprobación modificaciones en Ley, I sem. 2017.
- Informe de estudio técnico, II sem. 2015.
- Elaboración de diagnóstico, II sem. 2015.
- Campaña de promoción y comunicación, I y II sem. 2016.
- Aprobación modificaciones en Ley, I sem. 2017.

**Referencia científica que respalda la Línea:**

- Rehnitzer, G; Haworth, N. & Kowadlo, N. 2000 The Effect of Vehicle Roadworthiness on Crash Incidence and Severity. (Report No. 164). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Harrison, W. y Pronk, N. 1998 An Investigation of the Relationship Between Traffic Enforcement and the Perceived Risk of Detection for Driving Offences. (Report No. 134). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Diamantoglou, K. & Cameron, M. 2002 An Evaluation of the Effectiveness of Overt And Covert Speed Enforcement Achieved Through Mobile Radar Operations. (Report No. 187). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Comisión Europea 2008 Mejores prácticas de seguridad vial. Manual de medidas a escala nacional. KfV Kuratorium für Verkehrssicherheit (Coordinador).
- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Díez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

**Facilitador:**  
Dirección de Proyectos (COSEVI)

**Co-responsables:**  
Legal – COSEVI  
Supervisión RTV / RITEVE  
Dirección Ejecutiva – COSEVI  
Policía de Tránsito  
Colectivos Moto

**Número de medida: 7c**

**Eje temático: (4) Vehículo**

**Línea Estratégica**  
**8. Evaluar la necesidad de nueva infraestructura o mejoras en la existente, para la disminución de accidentes, incluyendo mejor señalización y demarcación.**

**Vinculación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.**  
**Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura**  
Actividad 1- Implementación de acciones de mejoramiento de la seguridad vial y movilidad en la infraestructura a nivel nacional, con énfasis en cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Pococí, Puntarenas y San Carlos.  
Metas 2015-2020: Que incluye (Obras menores en infraestructura vial, Señalamiento horizontal y vertical, Implementación y operación de un sistema de carretera 2+1,  
Actividad 3- Realización de estudios de factores de riesgo asociados a los usuarios vulnerables (motociclistas, ciclistas y peatones).  
Meta 2015-2020: Realización de 11 investigaciones en seguridad vial que incluye en el año 2015:  
Meta 2015: Realización de 2 estudios de tránsito.  
Actividad 4- Cumplimiento del Decreto 33148-MOPT.  
Meta: 2017- Revisión, reelaboración y validación del Manual de auditorías e inspecciones de seguridad vial (consultoría sueca).  
Meta: 2018-Elaboración de Guías Técnicas para gestores y tomadores de decisiones en infraestructura vial.

**Indicadores:**

- Informe de estudio técnico sobre infraestructura vial segura para motociclistas; análisis de experiencias en otros países.
- Reglamentos y normativa técnica para la construcción de vías seguras para motociclistas.

**Cronograma:**

- Realización de estudio técnico, I sem. 2016.
- Reglamento y normativa técnica, I sem. 2017.

**Referencia científica que respalda la Línea:**

- Duncan C, Corben B, Truedsson N and Tingvall C. 2000 Motorcycle and Safety Barrier Crash-Testing: Feasibility Study. (Report No. 201). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Czajka, M. 2000 Designing Roads for Motorcycle Safety. Unpublished Report.
- Sala, & Astori 1998 New concepts and materials for passive safety of motorcyclists. Proceedings of the IRCOBI Conference, September 1998, Göteborg.
- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Díez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.
- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

**Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)**

**Co-responsables:**  
COSEVI  
MOPT  
CONAVI  
LANAMME  
CFIA

**Número de medida: 8**

**Eje temático: (5) Infraestructura**

<p><b>Línea Estratégica</b>  <b>9. Definir acuerdos entre empresa-trabajador para la implementación obligatoria de los dispositivos de seguridad como el chaleco retroreflectivo, casco, capas retroreflectivas, botas, guantes, etc., que cumplan con las especificaciones técnicas.</b></p>		
<p><b>Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b>  <b>Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.</b>                  Actividad 5- Programa de Empresas Seguras en los cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococi y San Carlos.                  Meta: 2015-2019-Un diagnóstico integral anual de la movilidad y seguridad vial, en empresas ubicadas en los cantones de riesgo e implementación de acciones para San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococi y San Carlos.                  Meta: 2016-2020-Implementación de un sistema de gestión de la seguridad vial de acuerdo con la normativa ISO 39001, en empresas seguras.</p>		
<p><b>Descripción/Detalles:</b>                  Integrar y reglamentar la categoría del trabajador en motocicleta, tanto en el sector público como privado, con miras a la conducción y movilidad segura.                  a. Ampliar la estrategia del programa <b>Empresas Seguras</b> a nivel nacional y de alcance masivo a través de políticas de trabajo, seguros y salud ocupacional.                  b. Coordinar con Ministerio de Trabajo la inclusión de la categoría de "trabajo en moto" en la legislación laboral.                  c. Reglamentar cualquier ampliación o modificación de leyes laborales en esta línea.</p>		
<p><b>Indicadores:</b>                  - Propuesta actualizada del programa Empresas Seguras. Cantidad de empresas a cubrir anualmente.                  - Creación de la categoría "trabajo en moto" dentro de la legislación laboral costarricense.                  - Programa estratégico aprobado de buenas prácticas empresariales para trabajadores en motocicleta.                  - Norma INTECO de buenas prácticas empresariales en Seguridad Vial.                  - Cantidad de empresas públicas y privadas certificadas como promotoras de seguridad vial para sus motociclistas.</p>	<p><b>Cronograma:</b>                  - Realizar actualización de programa Empresas Seguras, II sem. 2015.                  - Implementación de nuevo programa Empresas Seguras, I sem. 2016.                  - Reglamentación de la categoría "trabajador motorizado o trabajo en moto" dentro de la legislación nacional, I sem. 2016.                  - Aprobación e implementación de esta reglamentación, I sem. 2017.                  - Elaboración de programa estratégico de buenas prácticas empresariales, I sem. 2016.                  - Elaboración de una norma técnica para certificación de buenas prácticas en seguridad vial para empresas, I Sem. 2016.                  - Certificación de empresas, II sem. 2016.</p>	<p><b>Referencia científica que respalda la Línea:</b>                  - Haworth, N.; Tingvall, C.; Kowadlo, N. 2000 Review of best practice road safety initiatives in the corporate and/or business environment. Monash University, Accident Research Center.                  - Rehnitz, G. 2001 The role of design in occupational health and safety: a discussion paper. <i>Safety in Action</i> May 1-3, 2001, Melbourne, Safety Institute of Australia.                  - FESVIAL. 2011 Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales. Manual elaborado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) para la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. España.                  - Pardo García, O.F. 2012 Guía de buenas prácticas en Seguridad Vial para las empresas que conforman el Comité de Transporte CCS. Universidad Estatal de Santander, Facultad de Ingeniería Físico-Mecánica. Colombia.                  - Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición</p>
<p><b>Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)</b>  <b>Responsable: Programa Empresas Seguras</b></p>	<p><b>Eje temático: (6) Trabajo moto</b></p>	
<p><b>Co-responsables:</b>                  Ministerio de Trabajo y Seguridad Social                  Ministerio de Salud                  INS                  CCSS                  Sector empresarial                  INTECO</p>	<p><b>Número de medida: 9</b></p>	



<p><b>Línea Estratégica</b>  <b>10. Elaborar un protocolo de intervención a motociclistas siniestrados que asegure la trazabilidad de la víctima desde los servicios de emergencias (prehospitalaria) a la atención hospitalaria considerando el lugar del siniestro, los tiempos de llegada de la asistencia sanitaria, el traslado por el servicio de emergencia, la hospitalización, la comunicación a la familia y la orientación en la asistencia legal.</b></p>	
<p><b>Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b>  <b>Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.</b>                  Actividad 1- Sistema de atención prehospitalaria.                  Meta 2016-2020-Elaboración de un diagnóstico del sistema de atención prehospitalaria e implementación de acciones de mejora.                  Actividad 2-Sistema de atención del trauma en hospitales.                  Meta: 2016-2020-Creación de un sistema de atención del trauma en hospitales localizados en cantones de riesgo.                  Actividad 3- Servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de personas fallecidas por accidentes de tránsito.                  Meta: 2016-2020-Implementación de acciones de mejora dirigidos al servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de pacientes fallecidos por accidentes de tránsito a nivel nacional con énfasis en cantones de riesgo.</p>	
<p><b>Descripción/Detalles:</b>                  Promover la atención de las víctimas como parte de un programa integral que incluye desde el momento del accidente, hasta la completa recuperación de la víctima, en lo físico, psicológico, laboral y social. Garantizar la máxima optimización en los tiempos y recursos necesarios para la atención inmediata de una víctima por accidente de tránsito en todas las etapas posteriores al evento.                  a. Mesa de trabajo entre 911-Cruz Roja-Bomberos-CCSS-M. Salud, coordinada por COSEVI para estos protocolos.                  b. Programa integral de atención y apoyo a la reintegración plena de las víctimas de accidentes a su cotidianidad.</p>	



**Continuación 10**

<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio - Diagnóstico del estado actual del sistema de atención prehospitalario, hospitalización y post-hospitalario de las víctimas de un accidente de tránsito.</li> <li>- Mesa de trabajo permanente para revisión de protocolos.</li> <li>- Protocolos actualizados para la atención de emergencias por tránsito.</li> <li>- Disminución en los tiempos de respuesta de los cuerpos de emergencia ante un accidente.</li> <li>- Plan estratégico para la plena reinserción laboral, educativa y social de las víctimas de accidentes de tránsito.</li> </ul>	<p><b>Cronograma:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio diagnóstico, II sem. 2016.</li> <li>- Conformación de mesa de trabajo, II sem. 2015.</li> <li>- Actualización de Protocolos, II sem. 2016.</li> <li>- Implementación de protocolos, I sem. 2017.</li> <li>- Estrategia de atención integral de las víctimas por accidentes de tránsito, II sem. 2016.</li> <li>- Implementación de estrategia, I sem. 2017.</li> </ul>	<p><b>Referencia científica que respalda la Línea:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FESVIAL 2011 Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales. Manual elaborado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) para la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, España.</li> <li>- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Díez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.</li> <li>- Lautrédou, G. 2007 Guía práctica de seguridad vial Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial.</li> <li>- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.</li> </ul>
--	---	--

**Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)**

**Co-responsables: 911**  
 Cruz Roja  
 Bomberos  
 CCSS  
 INS  
 Hospital del Trauma  
 Ministerio de Salud  
 CENARE  
 Colegio de Médicos  
 Ministerio de Trabajo  
 Asociaciones de víctimas

**Número de medida: 10**

**Eje temático: (7) Víctimas**

**Línea Estratégica**  
**11. Promover la atención hospitalaria de emergencias por accidentes de tránsito las 24h del día en los principales centros médicos en las regiones rurales.**

**Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.**  
**Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.**  
 Actividad 1- Sistema de atención prehospitalaria.  
 Meta 2016-2020-Elaboración de un diagnóstico del sistema de atención prehospitalaria e implementación de acciones de mejora.  
 Actividad 2-Sistema de atención del trauma en hospitales.  
 Meta: 2016-2020-Creación de un sistema de atención del trauma en hospitales localizados en cantones de riesgo.

**Descripción/Detalles:**

a. Evaluar la necesidad de unidades de trauma en zonas rurales y cantones de riesgo.  
 b. Evaluación de costos en equipo humano, técnico e infraestructura.  
 c. Protocolo para disminuir al máximo los tiempos de atención de las víctimas.

<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informe técnico sobre los requerimientos de unidades de trauma en las distintas regiones rurales del país.</li> <li>- Informe financiero sobre costos de implementar unidades del trauma o ampliar las existentes.</li> <li>- Protocolo para atención de víctimas politraumatizados elaborado y en funcionamiento.</li> </ul>	<p><b>Cronograma:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio técnico sobre requerimientos, I. Sem. 2016.</li> <li>- Estudio financiero de costos, I sem. 2016.</li> <li>- Elaboración de protocolos, II sem. 2016.</li> <li>- Implementación de protocolos, I sem. 2017.</li> </ul>	<p><b>Referencia científica que respalda la Línea:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FESVIAL 2011 Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales. Manual elaborado por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) para la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, España.</li> <li>- Molinero Martínez, A.; Plaza Vaquero, J. y Díez Rabanal, J. 2011 Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas. Proyecto Europeo ROSA. Fundación CIDAUT.</li> <li>- Lautrédou, G. 2007 Guía práctica de seguridad vial Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial.</li> <li>- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.</li> </ul>
---	---	--

**Facilitador: Dirección de Proyectos (COSEVI)**

**Co-responsables:**  
 CCSS  
 Ministerio de Salud  
 CENARE  
 INS  
 Asociaciones de víctimas

**Número de medida: 11**

**Eje temático: (7) Víctimas**

<p><b>Línea Estratégica</b>  <b>12. Promover una cobertura de seguros ante accidentes de tránsito que sea óptima, sostenible e integral para motociclistas. Con énfasis en la prevención a partir de las experiencias y vivencias documentadas.</b></p>	
<p><b>Vinculación Plan Estratégico de Seguridad Vial.</b>  <b>Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.</b>                  de atención prehospitalaria e implementación de acciones de mejora.                  Actividad 2-Sistema de atención del trauma en hospitales.                  Meta: 2016-2020-Creación de un sistema de atención del trauma en hospitales localizados en cantones de riesgo                  Actividad 3- Servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de personas fallecidas por accidentes de tránsito.                  Meta: 2016-2020-Implementación de acciones de mejora dirigidos al servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de pacientes fallecidos por accidentes de tránsito a nivel nacional con énfasis en cantones de riesgo.</p>	
<p><b>Descripción/Detalles:</b>                  Buscar los canales de diálogo entre el Instituto Nacional de Seguros y los usuarios de motocicletas para mejorar la cobertura y alcance de los seguros, tanto del SOA como de los seguros voluntarios, procurando la concientización entre los y las motociclistas de la importancia del seguro contra accidentes; así como del INS en la generación de políticas que incentiven mejor acceso a dichos seguros. Se debe procurar mejorar los índices de cobertura, la capacidad de servicios médicos, psicoemocionales y socio-familiares a las víctimas de un accidente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formar una mesa de diálogo entre el INS y los colectivos de motociclistas que permita generar políticas de promoción y fomento a una cultura de seguros.</li> <li>- Concientizar al y la motociclista en la importancia de los seguros.</li> <li>- Ampliar la cobertura del SOA.</li> <li>- Mejorar la puesta en mercado de seguros complementarios.</li> <li>- Documentar y comunicar los costos reales e integrales de la atención médica y secuelas de un accidente de tránsito.</li> </ul>	
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conformación de mesa de diálogo.</li> <li>- Actualización y ampliación de cobertura del SOA.</li> <li>- Aumento en cobertura de seguros complementarios contra accidentes.</li> <li>- Informe anual de costos pormenorizados del INS en la atención de accidentes de tránsito, por tipo de usuarios.</li> </ul>	<p><b>Cronograma:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesa de diálogo conformada: I Sem. 2016.</li> <li>- Actualización y ampliación de SOA, II Sem. 2016.</li> <li>- Plan de gestión para aumentar la disponibilidad y adquisición de seguros complementarios contra accidentes. II Sem. 2016.</li> <li>- Informe anual de costos que incluya: tipo de usuarios, tipo de atención, costos médicos directos, costos médicos indirectos, costos sociales y psicoemocionales. II Sem. 2016.</li> </ul>
<p><b>Facilitador:</b> Dirección de Proyectos (COSEVI)  <b>Responsable:</b> Superintendencia de Seguros</p>	<p><b>Número de medida: 12</b></p>
<p><b>Co-responsables:</b> Superintendencia de Seguros                  INS                  Colectivos Moto                  Asociaciones de víctimas</p>	
<p><b>Eje temático: (7) Víctimas</b></p>	

<p><b>Línea Estratégica</b>  <b>13. Facilitar los datos sobre accidentes de tránsito, costos, parque automotor, conductores, dedicación, movilidad, etc., a todos los agentes implicados en la seguridad vial de los motociclistas.</b></p>		
<p><b>Vinculación Plan Estratégico de Seguridad.</b>  <b>Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial</b>                  Actividad 4-Creación de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial.                  Meta: 2015-2019: Conformación, operación y acreditación de un observatorio de seguridad vial.</p>		
<p><b>Descripción/Detalles:</b>                  Establecer una estrategia de difusión efectiva hacia todos los sectores de la población, tanto civil como de grupos específicos, informando sobre el estado de la seguridad vial en Costa Rica, para lo cual se deberá contar con un sistema de información que permita documentar mediante bases de datos actualizadas y fidedignas todos los detalles atinentes a la seguridad vial, como lo es el tipo de accidente, usuario, costos, parque automotor en circulación, conductores, movilidad, lugar, etc.</p>		
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Base de datos activa y actualizada.</li> <li>- Informes periódicos y anuales.</li> </ul>	<p><b>Cronograma:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definición de variables para Base de Datos, II sem. 2015.</li> <li>- Definición de fuentes de información, II sem. 2015.</li> <li>- Homologación de variables y criterios de recolección de información, I sem. 2016.</li> <li>- Elaboración y actualización de Base de datos, II sem. 2016.</li> </ul>	<p><b>Referencia científica que respalda la Línea:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TOI. 2003 Motorcycle safety – a literature review and meta-analysis of countermeasures to prevent accidents and reduce injury. (English summary).</li> <li>- OMS 2011 Methodological approaches for cost-effectiveness and cost-utility analysis of injury prevention measures. Editors Suzanne Polinder, Hidde Toet, Martien Panneman and Ed van Beeck. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark.</li> <li>- Comisión Europea 2008 Mejores prácticas de seguridad vial. Manual de medidas a escala nacional. KfV Kuratorium für Verkehrssicherheit (Coordinador).</li> <li>- Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.</li> </ul>
<p><b>Facilitador:</b>                  Dirección de Proyectos (COSEVI)</p>	<p><b>Número de medida: 13</b></p>	
<p><b>Co-responsables:</b> COSEVI-Proyectos                  Policía de Tránsito                  Ministerio de Salud                  CCSS</p>		
<p><b>Eje temático: (8) Datos</b></p>		



**Línea Estratégica**  
**14. Elaborar una planificación y ejecución continúa de campañas (en todos los medios y nuevas tecnologías) para una movilidad segura de los motociclistas; involucrando víctimas, policía, grupos organizados y usuarios de motociclistas como imagen y estrategia de campaña y sensibilización/concienciación.**

**Vinculación Plan Estratégico de Seguridad.**  
**Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.**  
 Actividad 6-Diseño de estrategias de comunicación para fomentar una cultura de la seguridad vial.  
 Meta: 2015-2020:Elaboración 7 estrategias para el diseño y producción de campañas de seguridad vial en temas de: Corazones amarillo, Brigada Vial, Motociclistas, Peatones, Ciclistas, Mantenimiento preventivo y correctivo vehículo (RTV), Ley de Tránsito, así como su evaluación antes y post.

**Descripción/Detalles:**  
*Ampliar la capacidad de comunicación del COSEVI en programas y campañas de seguridad vial, vinculando al máximo de autores en una estrategia integral de comunicación y promoción de la seguridad vial del motociclista.*  
 a. Diseñar estrategia de elaboración de campañas con equipo interdisciplinario permanente del COSEVI.  
 b. Evaluación y diagnóstico del potencial de las nuevas tecnologías y medios de comunicación para la promoción de la seguridad vial.  
 c. Diseño de campañas con la participación de las víctimas de accidentes de tránsito y sus familias.  
 d. Revalorización de la policía de tránsito a través de campañas.  
 e. Inclusión de grupos organizados de motociclistas en campañas locales y regionales de promoción de la seguridad vial.  
 f. Evaluar marco legal y sus modificaciones para incluir nuevas estrategias de financiamiento para campañas de promoción de la seguridad vial.  
 g. Incluir en toda publicidad de vehículos la obligatoriedad de mensajes claros sobre seguridad vial y prevención de accidentes.  
 h. Impuesto único en servicios públicos para el financiamiento de programas y campañas de seguridad vial.  
 i. Eliminar toda publicidad que indique o sugiera conductas contrarias a la seguridad vial de los usuarios.  
 j. Evaluación del impacto actual de las campañas de seguridad vial en las poblaciones meta, como línea basal de medición de impacto ante estrategias futuras.



**Continuación 14.**

**Indicadores:**  
 - Conformación de equipo multidisciplinario de evaluación de campañas.  
 - Nuevo formato de campañas.  
 - Informes de estudios técnicos sobre tipo de campañas según población meta.  
 - Estrategia marco para la inclusión y participación de grupos organizados de motorizados en estrategias de promoción de la seguridad vial.  
 - Mejora en las líneas basales sobre percepción de la policía de tránsito y de la seguridad vial por parte de la sociedad.  
 - Reglamento y normativa sobre publicidad particular de vehículos.  
 - Implementación de estrategias de financiamiento alternativo a campañas de promoción de la seguridad vial.  
 - Metodología aprobada para definición de campañas (contiene puntos anteriores)

**Cronograma:**  
 - Mesa de coordinación CCSS, INS, AIMA, RTV y COSEVI, II sem. 2015.  
 - Conformación de equipo multidisciplinario para la evaluación de campañas, II sem. 2015.  
 - Elaboración de estudios técnicos, II sem. 2016.  
 - Estrategia de vinculación de grupos organizados a campañas, II sem. 2016.  
 - Elaboración de reglamento sobre publicidad de venta de vehículos, II sem. 2016.  
 - Fuentes de financiamiento alternativo para campañas de promoción en seguridad vial, II sem. 2016.  
 - Metodología elaborada, II sem. 2015.

**Referencia científica que respalda la Línea:**  
 - Henderson, M. 1991 Education, publicity and training in road safety: A literature review. (Report No. 166). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.  
 - Cameron, M.; Haworth, N.; Oxley, J.; Newstead, S.; Le, T. 1993 Evaluation of Transport Accident Commission Road Safety Television Advertising. (Report No. 53). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.  
 - White, M., Walker, J., Glonek, G. & Burns, N. 2000 Re-investigation of the effectiveness of the Victorian Transport Accident Commission's Road Safety Campaigns. Adelaide, South Australia: Safety Strategy, Transport SA.  
 - Haworth, Narelle L. 2005 Maximising the road safety impact of advertising, in Australasian Road Research Handbook Volume 2, chapter 3. Sydney, Austroads Inc.  
 - Ayuntamiento Castellón 2011 Buenas prácticas en seguridad vial de la policía local de Castellón. Policía del Ayuntamiento de Castellón, España.  
 - Elvik, R. y Vaa, T. 2006 El Manual de medidas de Seguridad Vial. Traducción de Jesús Monclús, edición en Castellano FITSA, España.

**Facilitador:** Dirección de Proyectos (COSEVI)

**Co-responsables:** Legal – COSEVI  
 Policía de Tránsito

**Eje temático:** (9) Campañas

**Número de medida:** 14



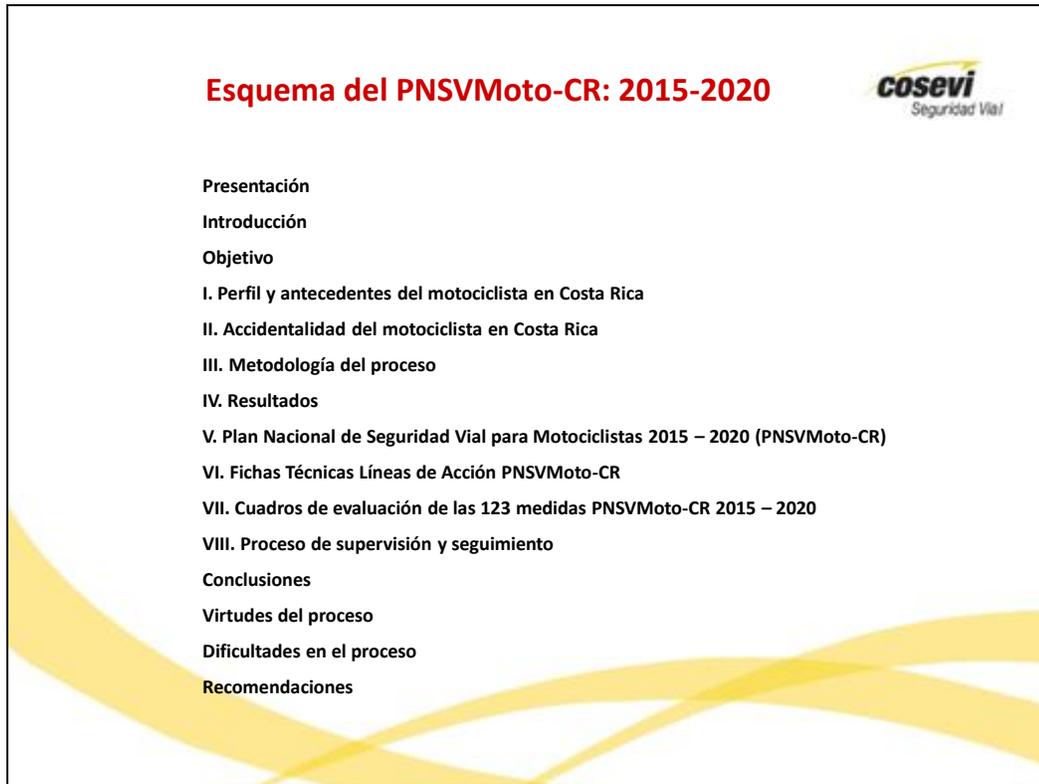
**Estrategia de seguimiento y control**

<p><b>Grupo de trabajo interinstitucional*</b></p> <p><b>COSEVI</b> <b>INS</b> <b>Policía de Tránsito</b> <b>Educación Vial</b> <b>Ministerio Salud</b></p> <p><b>*Reuniones mensuales</b></p>	<p><b>Mesa Unitaria de Seguridad Vial*</b></p> <p><b>Sector de Motociclistas</b> <b>Sector Importador de motos</b> <b>Sector Salud</b> <b>Sector Infraestructura</b> <b>COSEVI</b> <b>Sector Seguros</b> <b>Policía de Tránsito</b></p> <p><b>*Reuniones bimensuales</b></p>
--	--



**Lista de participantes**

<p><b>Sector usuarios</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comité Cívico</li> <li>• UNAMTEM</li> <li>• CR Moto Club Costa Rica</li> <li>• ASOEPRO</li> <li>• ALIARSE</li> <li>• AIMA</li> <li>• Asociación Costarricense de Motociclismo Recreativo (ACOMORE)</li> <li>• Viudas Negras WMC</li> <li>• Travelers of the Kingdom MC</li> <li>• Soldier For Jesus Mc</li> <li>• Fantasmas MC</li> <li>• SBK San Carlos MC</li> <li>• San Carlos Bikers MC</li> <li>• Cuervos MC</li> <li>• PZ MC</li> <li>• Oriates del Caribe MC</li> <li>• Hijos de la Libertad MC</li> <li>• Moto club Ruta 32</li> <li>• Osa Rider MC</li> <li>• Asociación de propietarios de motocicletas BMW</li> <li>• Viajes Trotamundo SV</li> <li>• Federación de Motociclismo Costarricense</li> <li>• Asociación Costarricense de Enduro</li> <li>• Compañía Indianápolis (usuarios moto)</li> <li>• Compañía Industrial Aceitera (usuarios moto)</li> <li>• Palma Tica (usuarios moto)</li> <li>• COOPEAGROPAL (usuarios moto)</li> <li>• Motociclistas de Grecia</li> <li>• Motociclistas de Puntarenas (El Roble)</li> <li>• Motociclistas de Chomes (Puntarenas)</li> <li>• Fundación S.O.S</li> </ul>	<p><b>Sector Instituciones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Salud</li> <li>• Ministerio de Seguridad Pública</li> <li>• Caja Costarricense de Seguro Social</li> <li>• Hospital Guápiles</li> <li>• Hospital San Carlos</li> <li>• Hospital Gólfito</li> <li>• Hospital Pérez Zeledón</li> <li>• Hospital Puntarenas</li> <li>• Hospital del Trauma – INS</li> <li>• Centro Nacional de Rehabilitación (CENARE)</li> <li>• Instituto Nacional de Seguros</li> <li>• Instituto de Alcoholismo y farmacodependencia (IAFA)</li> <li>• Organismo de Investigación judicial</li> <li>• Policía de Tránsito</li> <li>• Consejo Nacional de Vialidad</li> <li>• Consejo de Seguridad Vial</li> <li>• Educación Vial</li> <li>• Dirección General de Ingeniería de Tránsito</li> <li>• Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME-UCR)</li> <li>• Cruz Roja Costarricense</li> <li>• Bomberos de Costa Rica</li> <li>• 9-1-1</li> <li>• Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA)</li> <li>• Municipalidad de San Carlos</li> <li>• Municipalidad de Pococi</li> <li>• Municipalidad de Corredores</li> <li>• Instituto Costarricense de Electricidad</li> </ul>	<p><b>Empresas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grupo SAVA-Honda</li> <li>• Grupo Moto Mas de Costa Rica S.A</li> <li>• Agencia Suzuki (Guápiles)</li> <li>• Moto DESMO de Costa Rica (Grupo Piaggio)</li> <li>• Grupo Monge – Serpento</li> <li>• Club Pulsar Costa Rica</li> <li>• Motocicletas CR Racing</li> <li>• RITEVE SyC</li> <li>• 3M Costa Rica S.A.</li> <li>• Constructora Hernán Solís</li> <li>• Taxis Alfaro</li> <li>• COOPETAGUA (Taxis de Guápiles)</li> <li>• BANDECO</li> <li>• Palma Tica</li> <li>• Cámara Nacional de Transportistas</li> <li>• Cámara Nacional de Autobuseros</li> </ul> <p><b>Equipo Consultor y Asesor, Banco de Desarrollo de América Latina (C.A.F.)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pere Navarro</li> <li>- Anna Ferrer</li> <li>- Hilda Gómez</li> </ul>
--	--	--



Con respecto a la línea estratégica No. 5 “Formación y autorización para conducir motocicletas”, el Lic. Rojas Vargas manifiesta que si no se mejora el proceso de las pruebas prácticas de manejo, no se va a lograr nada. Este tema fue muy abordado por los diferentes actores y se señaló que era una gran debilidad. De ahí que uno de los compromisos con la Unión de Gobiernos Locales fue generar espacios de entrenamiento para los municipios donde las municipalidades puedan tener un ingreso de recursos para financiar las policías de tránsito municipales. La idea es hacer centros de pruebas prácticas, administrados por las municipalidades. Éste es un proceso muy novedoso. En este sentido habría que modificar el reglamento de las escuelas de manejo y cambiar la legislación vigente.

La Licda. Coto menciona, que la Dirección General de Educación Vial debió coordinar con el Cosevi la elaboración del manual, que actualmente está en revisión para ser publicado y para verificar que ese proceso se dió, remitirá en los próximos días el borrador del manual a la Dirección Ejecutiva para su respectivo aval.

El Director Llorca Castro acota, que si lo que se pretende es privatizar las escuelas de manejo?

El Lic. Rojas Vargas responde, que ya están privatizadas.

El Director Llorca Castro consulta, que entonces cuál es la novedad de estas escuelas municipales de manejo?

La Licda. Coto Calvo responde, que la novedad radica en el procedimiento, porque existe desde el 2009 la ley donde indica que hay que establecer el procedimiento, se estipula que debe haber un curso básico para los instructores, requisitos, costos, entre otros,

El Director Llorca Castro indica, que entonces las municipalidades tendrían que tener las instalaciones, profesores, preparadores, etc.

El Director Ejecutivo señala, que este proceso hay que planificarlo muy bien, porque esto no se podría implementar en todas las municipalidades, ya que hay algunas muy pequeñas que no podrían hacerle frente a esas obligaciones. En este sentido, se ha comentado entre los municipios, que ellos no tienen suficientes recursos para tener un cuerpo policial propio, pero organizándose entre varias municipalidades, podrían tener un cuerpo policial entre un grupo de municipios.

El Director Llorca Castro expresa, que es un poco excéptico de la capacidad de las municipalidades, porque desde el Ministerio de Salud se ha tenido una serie de experiencias, en lo siguiente: en algunas municipalidades se desarrollaron las redes de cuidado, proceso promovido por los municipios y una vez que se establecieron estos centros de cuidado, no pudieron darles mantenimiento. En este momento hay 17 solicitudes en el Ministerio de Salud de trasladar estos centros para que los asuma los CEN CINAI. O sea la capacidad de gestión de las municipalidades es absolutamente delicada.

El Lic. Rojas Vargas indica, que el Cosevi puede financiar el proyecto, pero los municipios tendrían que asumir la operación. La idea es que estos centros de manejo sean autosostenibles.

El Señor Presidente sugiere también involucrar a las asociaciones de desarrollo, que podrían tener un interés especial de generar este tipo de proyectos. Por otro lado, no es necesario que las municipalidades generen los recursos para tener una policía de tránsito municipal, lo que si les podría interesar es generar las áreas para practicar el manejo de vehículos. Cree que es mejor plantear este proyecto con las asociaciones de desarrollo que con los municipios.

El Director Llorca Castro cree en la gestión en manos privadas, porque desde ahí se involucran directamente los intereses monetarios y sí se garantiza que es un requisito, el haber aprobado un curso, etc., se crea una clientela. Sin embargo, este proceso tiene que ser normado, supervisado y controlado por el Estado. Insiste que prefiere que esto esté en manos privadas que se quiera comprometer a las municipalidades, por esta razón si el proyecto lo presenta un alcalde, se compromete a una serie de aspectos, luego se elige el siguiente y a lo mejor no le da seguimiento, no hay una continuidad en los proyectos, o sea son pequeños gobiernos locales. Se gasta cierta cantidad de dinero en la inversión, la

municipalidad dice que sí, se compromete, viene el cambio de gobierno y la nueva administración no le da seguimiento y quién perdió. Insiste que hay un gran problema de gestión en las municipalidades a largo plazo.

El Director Ejecutivo señala, que hay una figura muy exitosa en otros países, que se llama microempresas, que se han dado en aspectos de conservación de carreteras. En Centroamérica y Suramérica se han puesto en práctica, sobre todo financiadas por el BID y el Banco Mundial. Esto consiste en generar un proyectos de esta naturaleza, donde se generan recursos, en este caso para mantenimiento de vías locales, donde las municipalidades tienen un gran problema por la gestión, por falta de recursos, etc., se organiza un grupo de personas del lugar, generan una microempresa, se les da capacitación y el Estado les contrata el mantenimiento de esas carreteras. Ellos mismos estarían generando recursos, trabajo y se resuelven una serie de problemas sociales. Tal vez este tipo de proyecto se podría generar por medio de una microempresa que esté interesada en gestionar una escuela de manejo.

Agrega el Señor Presidente, que él impulsaría esta figura porque tiene cosas muy interesantes y que las asociaciones de desarrollo formen una empresa/sociedad municipal para administrar estos proyectos.

El Lic. Rojas Vargas manifiesta, que es llevar los modelos de gestión a los municipios, a las asociaciones de desarrollo, a la empresa privada, porque pueden hacer un trabajo bien hecho. Aquí se está hablando de protocolos para mejorar el proceso de supervisión de las pruebas y por otro lado se está planteando en los cantones de mayor riesgo.

El Director Llorca Catro recomienda plantear el proyecto basados en el sector privado. Con respecto a la atención hospitalaria de emergencias, agrega, que si bien es cierto el Cosevi no es un ente experto es un ente oficial. Los medios de comunicación van a interpretar que esto es lo correcto y es lo que hay que hacer. Hace un llamado de atención, en este aspecto, ya que le queda la sensación de que se sigue en el tema de la atención de la emergencia, se sigue criticando a la seguridad social que es el ente que le corresponde resolver los problemas.

Agrega, que en la línea estratégica 12, no siente que se está responsabilizando ni al INS ni a ninguna compañía de seguros. En este aspecto hay que abogar porque las coberturas de las agencias aseguradoras cubran el 100% del siniestro. Recomienda que el Cosevi se involucre con las gestiones en las que pueda tener injerencia, si no va a tener injerencia en el tema de la atención hospitalaria, de seguros, etc., es mejor no involucrarse en esos temas.

El Director Ejecutivo indica, que lo que se hizo en este aspecto es que el plan estratégico de seguridad vial, en este caso específico de motos, se incluyeran líneas estratégicas donde hay acciones que directamente va a atender el Cosevi y otras que solo van a promover porque son otras instituciones las que deben ejecutar. Esas están priorizadas y

son las que ya los equipos de trabajo tienen que calendarizar, qué es lo que van a hacer, cómo, cuándo, etc., pero la seguridad vial no es un tema del Cosevi, sino que están involucradas otras instancias, entonces en las acciones que le competen a esas otras instancias, se pretende promover el ser un agente facilitador, para hacer esto o aquello.

El Director Tacsan Loría expresa, que si se quiere posicionar al Cosevi, no queda otra que hacerlo con directrices de avanzada, decir esto tiene que ser así y así, con autoridad y para tener autoridad hay que tener muy buenos planteamientos.

El Director Ejecutivo indica, que en el tema de facilitar datos sobre accidentes de tránsito, se está trabajando de la mano con funcionarios del Ministerio de Salud. La Dirección Ejecutiva está elaborando unos oficios dirigidos a todas las instituciones para nombrar comisiones, que la misma ley lo establece, que es la creación de un observatorio.

El Director Llorca Castro menciona, que ha recibido varios comentarios de la creación del observatorio nacional de seguridad vial y ha dicho que está de acuerdo con la creación de ese ente en el Cosevi, porque la obligación del Ministerio de Salud es solo tener la capacidad de coleccionar y oficializar datos ante la OMS, independiente de quién sea quien los recolecte. El Cosevi cuenta con el apoyo del Despacho del Ministro de Salud para la creación del observatorio.

Los servidores MBA. Rojas Vargas y Bohian Pérez Stefanov se retiran de la sesión.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas – Costa Rica 2015-2020, preparado por la Dirección de Proyectos.

**ARTÍCULO SEXTO**

**Informe Final Investigación Preliminar por Denuncia Presentada en contra de la Servidora Giselle Chavarría Meléndez**

Se conoce Informe Final de la investigación realizada por denuncia presentada contra la Sra. Giselle Chavarría Meléndez, contenido en el oficio No. KMG-004-2015, suscrito por la Lic. Karla Marín Gómez, Órgano Investigador, por presunto acoso laboral hacia los funcionarios de la Dirección Ejecutiva.

El Informe indica textualmente lo siguiente:

“...Mediante el presente informe le remito la investigación realizada por denuncia presentada contra de la Sra. Giselle Chavarría Meléndez, funcionaria de la Dirección

Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, por presunto acoso laboral hacia los funcionarios de dicha Dirección Ejecutiva.

### **RELACION DE HECHOS**

El día 13 de mayo del 2015 se presentó denuncia anónima en contra de la Sra. Giselle Chavarría Meléndez, funcionaria de la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial por los siguientes hechos:

*a.- En el asunto de permisos por algún imprevisto que le ocurriera a cualquier funcionario de la Dirección como atender asuntos personales, siempre había una represalia, regaño, comentarios burlescos y negativos, además de una muy mala cara días después de lo solicitado.*

*b.- Para poder desplazarse al servicio sanitario había que solicitar un permiso previo antes de ir, ya que la encargada no permitía que el funcionario utilizara parte de su tiempo laboral en las necesidades fisiológicas de cualquier ser humano.*

*c.- No le agradaba otorgar vacaciones, ante eso siempre había malos tratos días antes o días después de lo solicitado, era importante indicar que solamente otorgaba un día de vacaciones, dicho criterio variaba únicamente solo si existía una directriz presidencial.*

*d.- Le molestaba y no permitía que se sacaran permisos para asistir a citas médicas y en caso de que dicho permiso se realizara antes de las doce medio día, prohibía los 40 minutos de almuerzo que otorgaba la Administración por reglamento para que se repusiera el tiempo en el cual se asistió a la cita.*

*e.- Utilización de expresiones denigrantes (gritos, miradas desafiantes, burlas, humillaciones, palabras como muertos de hambre, simples oficinistas, igualadas, inútiles) tanto para el personal de la oficina y de limpieza, como para personal de otros departamentos internos y usuarios externos del Consejo de Seguridad Vial.*

*f.- A pesar de poseer un puesto de la clase técnico de Servicio Civil 1, el cual no era un puesto profesional, tenía a cargo a tres oficinistas y dos conductores de dicha Dirección, tanto era así que calificaba las evaluaciones del desempeño y además firmaba documentos como profesional sin tener los atestados y estudios para poder realizar esa función.*

*g.- No permitía y estaba prohibido realizar llamadas o hacer consultas a otros departamentos del Consejo, para eso debía existir una autorización previa de ella.*

*h.- Estaba totalmente prohibido enfermarse ya que eso generaba una incapacidad y para la encargada estaba prohibido incapacitarse, porque para ella eso no era un derecho que el funcionario debía poseer.*

*i.- Actividades sociales fuera del tiempo laboral entre compañeros de la Dirección Ejecutiva eran prohibidas, ya que dicha señora al momento de darse cuenta tomaba represalias al día siguiente en contra de los que en su momento participaron de la actividad.*

*j.- No autorizaba que las personas destacadas en la Dirección mencionada, participaran de las actividades que se organizaban a nivel internos por parte del Consejo, como por ejemplo actividades sociales de fin de año, actividades realizadas por la Asociación, día del niño, día de la madre, cursos y capacitaciones tanto dentro como fuera de la institución (los cuales eran un derecho que la misma Administración había otorgado a sus funcionarios).*

*k.- Tanto para Directores, Jefes o encargados de departamentos y personal administrativo no era un secreto lo denunciado en este documento, ya que en su mayoría habían presenciado y habían sido testigos de los constantes maltratos verbales y psicológicos empleados por parte de la funcionaria Chavarría Meléndez, inclusive en contra de los mismos jefarcas.*

*l.- Funcionarios destacados tiempo atrás en dicha Dirección Ejecutiva, había preferido renunciar, solicitar la reubicación del puesto a otro departamento o bien trasladarse a otra institución, ya que también habían sufrido de los maltratos y abusos de autoridad de la encargada, cabía señalar que ante tal problemática ningún Director(a) Ejecutivo(a) había querido afrontar el tema como correspondía (siendo esto de conocimiento por parte de ellos).”*

### **CONSIDERANDO**

1.- Mediante Resolución Administrativa no. JD-2015-231 del día 19 de mayo del 2015, la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial conoció oficio no. DGDH-2015-1185(3) de fecha 14 de mayo del 2015, suscrita por el Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial, mediante el cual remitía denuncia en contra de la funcionaria de la Dirección Ejecutiva Giselle Chavarría Meléndez, por aparente acoso laboral, hechos anteriormente descritos.

*“Al estudiar la denuncia presentada de forma anónima en contra de la servidora Giselle Chavarría Meléndez, por aparente hostigamiento laboral, se desprendió la necesidad de ordenar de inmediato la realización de una investigación preliminar, sobre el cuadro fáctico de cita.*

*Esto por cuanto en el documento de denuncia no se detallaba ni el nombre de los afectados directos, ni el nombre de los testigos de la situación. Todo el detalle que se realizaba era muy genérico, lo que obligaba al establecimiento de una investigación preliminar que permitiera determinar de forma concreta los elementos probatorios que pudieran sustentar la necesidad de incoar algún procedimiento administrativo disciplinario en contra de la funcionaria Chavarría Meléndez, u otra medida alterna que permitiera solucionar el conflicto denunciado.*

*Lo anterior, en cumplimiento de la obligación que asiste a la Administración de mantener las buenas relaciones entre sus funcionarios y garantizar el respeto hacia los derechos fundamentales de los individuos que prestaban sus servicios en beneficio de ésta.*

*De esa manera, la Administración en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública y el Reglamento Autónomo de Servicio del Consejo, se vio en la obligación de investigar toda denuncia que se presentara, siempre que la misma cumpliera con los requisitos de ley. Y en casos, que detallaban situaciones especialmente gravosas, como en este caso, resultaba imprescindible la toma de decisiones inmediatas que permitieran la salvaguarda de la armonía institucional y los derechos de los funcionarios, esto en aras de garantizar una prestación de servicios eficiente, que tutele de la manera más efectiva el derecho constitucionalmente establecido al trabajo.*

*Por todo lo anterior y con fundamento en los principios fundamentales, eficiencia y transparencia, así como el debido proceso, que obligaban a la Administración en la prestación del servicio público, se ordenaba el inicio de una investigación preliminar para determinar si la servidora Giselle Chavarría Meléndez, había incurrido en alguna falta grave dentro del desempeño de sus funciones, para que se determine si existían elementos probatorios suficientes para sustentar un eventual Procedimiento Administrativo Disciplinario, en el que se averiguara la verdad real acerca de las presuntas irregularidades cometidas por la funcionaria de cita y en el cual se le otorgara el derecho de ejercer su garantía constitucional a un Debido Proceso.*

*Resultaba de importancia indicar que debido a la ubicación de la servidora denunciada y la relación que ella pudiera mantener en ejercicio de sus funciones con los servidores del Consejo de Seguridad Vial, con el fin de que la investigación preliminar ordenada fuera realizada de la manera más objetiva y transparente posible, se consideraba importante designar para la realización de ésta a una funcionaria externa a este órgano desconcentrado, por lo que se designaba a la Licda. Karla Marín Gómez, destacada en el Departamento de Asuntos Internos de la Dirección Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

*Con el mismo fundamento, la Junta Directiva consideraba prudente que para garantizar esa objetividad y la recolección de los elementos probatorios de la manera más adecuada, era menester ordenar la inmediata suspensión con goce de salario de la servidora Giselle Chavarría Meléndez desde este momento hasta la debida finalización de la investigación preliminar.*

*Por tanto, la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial resolvió:*

*a.- Ordenar el inicio de una investigación preliminar por los hechos descritos en dicha denuncia, para determinar si existía mérito para ordenar el inicio de algún procedimiento administrativo en contra de la señora Giselle Chavarría Meléndez.*

*b.- Designar como Órgano Director para dicha investigación preliminar a la Licda. Karla Marín Gómez, Criminóloga del Departamento de Asuntos Internos de la Dirección Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

*c.- Ordenar al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano proceder de inmediato a suspender con goce de salario hasta la debida finalización de la investigación preliminar ordenada, a la servidora Giselle Chavarría Meléndez, de conformidad con lo establecido en la parte considerativa de dicha resolución.”*

2.- El día 21 de mayo del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, al Ing. German Valverde González, el cual sobre los hechos investigados indicó que por estructura del Cosevi, Doña Giselle fungía como secretaria de la Dirección Ejecutiva, tenía a su cargo el personal de apoyo administrativo para labores secretariales, así como llevar control de asistencia de los funcionarios, tenía a cargo la administración presupuestaria de la Dirección, dentro de las funciones que delegaba a tres funcionarias eran el archivo de documentos, la redacción de los oficios, la recepcionista, manejo de la agenda del Director, traslado de correspondencia, para lo cual utilizaba a uno de los choferes, tenía como un tipo de supervisión del personal, sobre todo cuando el Director no se encontraba en la institución. Con respecto al trato que aparentemente tenía a los funcionarios de la Dirección, algunos funcionarios le habían externado, no en términos de la denuncia, pero si ciertas molestias que sentían por Giselle, para lo cual ya habían coordinado con Recursos Humanos para realizar una actividad tipo clima organizacional donde se pudieran externar y resolver las molestias que tenía el personal. Con respecto a las actividades que se menciona en la denuncia, consideraba que era mentira ya que la misma Giselle con las otras compañeras participaban de esas actividades como por ejemplo ellas organizaron el amigo secreto y el almuerzo para diciembre y para las otras actividades fuera de la Dirección todas habían participado y tenían la autorización para hacerlo.

3.- El día 21 de mayo del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Hellen Calderón Gómez, la cual sobre los hechos investigados indicó que ella tenía un año y cuatro meses de trabajar en la Dirección Ejecutiva, a ella le gustaba gritar y le gustaba gritar más cuando había gente como para sentir que le gustaba mandar, hacía poco le asignó un trabajo que era urgente, tenía una duda y Giselle no había llegado por lo que llamó al Director Financiero para no tener errores al enviarlo, pero éste no le contestó, después lo alistó y envió como consideraba que era correcto, como a medio día Giselle se dio cuenta que llamó al Director Financiero y la llamó gritándole “quién es usted” que porqué lo había llamado que “que se creía” que era una igualada, cuando llegó a la oficina le volvió a reclamar solo que esa vez con un tono de voz diferente porque en la oficina estaba Don German. Antes ella pedía permiso para ir al baño, le decía que tenía que ir y ella decía “esas varitas tuyas de estar yendo al baño” y más de una vez llegó al baño a preguntarle cosas, no esperaba a que regresara, por lo que ahora no pedía permiso solo comunicaba que iba a ir al baño. A ella no le gustaba dar permisos ni vacaciones y si alguno no estaba le acumulaba el trabajo y decía “tomen, tomen, querían vacaciones” y así les dejaba todo el trabajo en el escritorio, no le gustaba que se incapacitaran porque decía que ella iba aunque estuviera enferma, muchas veces llegaba un poco tarde porque decía que se sentía mal y siempre llegaba, además a ella le hacía quedarse tarde hasta que sacara todo el trabajo, muchas veces se quedaba hasta las cinco porque le daba miedo que la regañara, no las dejaba ayudarle a las compañeras con el trabajo. Ella tenía que asistir a citas médicas en Puriscal, entonces iba llegando casi a las doce medio día y si le decía que iba a comer le decía que porqué si iba llegando, que se iba a comer ella se atenía a las cosas, era muy vengativa en ese aspecto, lo que hacía era acumularle el trabajo y en muchas ocasiones los amenazaba con el trabajo como en su caso como era interina. Se habían dado cuenta que ella asistía a citas médicas y la llevaban en el carro oficial de ahí. Cuando se había referido a ellas lo hacía como “muertos de hambre”, a Carmen muchas veces le había dicho que era una “muerta de hambre”, también dependía de la situación se expresaba diferente, utilizaba mucho el “inútil” y en ocasiones les ponía sobrenombres. Firmaba los traslados de documentos, los oficios, las evaluaciones, en algunos casos ponía que siguiendo las instrucciones del Director Ejecutivo y firmaba como Administradora de la Dirección Ejecutiva. La Dirección Ejecutiva autorizaba los diferentes eventos, capacitaciones, convivios, charlas, pero ellos no estaban autorizados a ir, de hecho ella no iba a ninguna por eso decía que eso era una vagabundería y no los dejaba ir, ella Giselle era la que no los dejaba porque Don German no tenía mucho contacto con ellos, de hecho Giselle no les gustaba que tuvieran contacto con él, si lo saludaban les hacía caras. Ella se sentía enferma, no comía bien, tenía dolores de cabeza, miedo de trabajar, mucho estrés, migrañas, la llamaba hasta después del trabajo porque no sabía dónde están, pensaba que ellas le escondían las cosas y tomaba represalias por todo, la semana pasada solo a ella le dio trabajo a Johanna no le dio nada, no hizo nada, no sabían si fue represalia contra ella o contra Johanna. Una vez porque

andaba con una enagua le dijo que si andaba “zorriando”, ya ellos no sabían cómo interpretar esas caras, otra ocasión porque iba con vestido le dijo que andaba vestida de mujer, ella se tomaba atribuciones que no le tocaban, daba bromas pasadas de tono, se burlaba de las personas. Cuando fueron a entrevista para el puesto en la Dirección Ejecutiva, Giselle fue la que realizó las entrevistas tanto la de ella como la de Johanna y Katherine porque a Jonathan no le hicieron entrevista, porque era vecino de Giselle y seguro era por ser recomendado por ella. Además Katherine estaba embarazada y no había dicho nada por miedo porque sabían que antes había una muchacha Rosibel que cuando estuvo embarazada Giselle la trataba muy mal y Katherine tenía mucho miedo de decirlo.

4.- El día 21 de mayo del 2015, mediante oficios DGDH-2015-1276(3), DGDH-1277, DGDH-1280 y DGDH-1281, el Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe a.i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial, adjuntó certificación del puesto actual de la funcionaria Giselle Chavarría Meléndez, certificación de las funciones que debe desempeñarse en un puesto de la clase Técnico de Servicio Civil 1, copia certificada de las evaluaciones anuales de los funcionarios de la Dirección Ejecutiva de los años 2012, 2013 y 2014; y copia certificada de las vacaciones aprobadas de los funcionarios de la Dirección Ejecutiva del año 2014 y 2015.

*Certificación DGDH-1277*

*“Que de acuerdo con información obtenida del Manual de Clases Anchas de la Dirección General de Servicio Civil y del expediente personal que administra el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, el cual consta de quinientos ochenta y cuatro folios, la funcionaria Chavarría Meléndez Giselle, cédula de identidad no. uno – quinientos treinta y ocho – cero veintiocho, presta servicios para el Consejo de Seguridad Vial desde el 01 de octubre de 1979 a la fecha.*

*Que actualmente ocupa el puesto no. 504633 de la clase Técnico de Servicio Civil 1, especialidad Administración Generalista, ubicada en la Dirección Ejecutiva.*

*Que según el Manual de Clases Anchas de la Dirección General de Servicio Civil, las funciones generales que corresponde a la clase de puesto que ocupa la funcionaria son las siguientes:*

*a.- Asistir a funcionarios de nivel superior en la atención de las solicitudes y trámites que presenten los usuarios y público en general, tales como: actualización de registros, suministro de datos e información variada, participación en la realización de estudios en diversas especialidades como: administración, ciencias agropecuarias, bibliotecología, archivística, historia, antropología, estadística, arquitectura, ingeniería, derecho, biología, entre otras; cuyos productos son insumos para los distintos procesos institucionales.*

*b.- Preparar informes, cuadros, oficios y otros documentos sobre los estudios, irregularidades observadas en el desarrollo de las labores, reportes de los desperfectos del equipo con que realiza su labor y otros aspectos de interés que surjan como consecuencia del trabajo llevado a cabo y proponer las recomendaciones pertinentes.*

*c.- Preparar, limpiar y dar mantenimiento a los equipos, instrumentos, materiales, herramientas y otros objetos requeridos para la ejecución de las labores, así como velar por las normas de seguridad e higiene que la actividad demande.*

*d.- Notificar resoluciones, demandas, comisiones, citaciones de testigos, peritajes, inspecciones judiciales y otros según corresponda a las partes interesadas, comisionar mediante cartas y telegramas a los administradores de correos, autoridades y otros funcionarios públicos de lugares apartados del Valle Central, para que realicen las notificaciones; levantar un acta de cada notificación efectuada y firmarla junto con la persona que recibe el documento respectivo.*

*e.- Ejecución de labores asistenciales de carácter contable, tales como: revisión y verificación de documentos contables, llevar libros auxiliares y otros controles de similar naturaleza, contabilizar operaciones mediante el manejo del equipo adecuado, clasificar y codificar el balance de planillas, codificar cuentas, boletas, comprobantes y otros documentos, controlar bienes muebles e inmuebles mediante sistemas establecidos, entre otras.*

*f.- Ejecución de labores variadas y relacionadas con el control, protección, conservación y manejo de los recursos naturales en los Parques Nacionales, Reservas Forestales, Reservas Biológicas, Reservas de la Biosfera, Monumentos Nacionales y Áreas Protegidas.*

*g.- Controlar la utilización de los permisos otorgados para la extracción de productos del bosque, corta y aprovechamiento de árboles, caza, pesca, tenencia de animales silvestres en cautiverio, uso de aserradero portátil y funcionamiento de viveros y zoo criaderos, por medio de operativos, patrullajes e inspecciones.*

*h.- Atender y presentar denuncias por delitos ecológicos y realizar la inspección de campo, decomisar evidencias (armas, motosierras y otros), coordinando las actividades con funcionarios de la Guardia Rural en operativos, patrullajes e inspecciones en conjunto, de manera que se garantice el fiel cumplimiento de las leyes ambientales.*

*i.- Atender a turistas que visitan las diferentes áreas, reservas y parques nacionales, suministrándoles información variada. Mantener controles actualizados sobre las actividades bajo su responsabilidad, velando porque se cumplan de acuerdo con los planes establecidos y se tomen las medidas de*

*control interno para minimizar la comisión de errores que atenten contra los objetivos organizacionales.*

*j.- Preparar reportes sobre las actividades realizadas, las irregularidades observadas en el desarrollo de las labores y otros aspectos de interés que surjan como consecuencia del trabajo que realiza y presentar las recomendaciones pertinentes.*

*k.- Realizar las labores administrativas que se derivan de su función, tales como: llenar boletas de control, preparar informes de labores, hacer reportes de fallas de equipos u otras anomalías, entre otras. Resolver consultas y suministrar información a superiores, compañeros y público en general, relacionadas con la actividad a su cargo.*

*l.- Mantener limpias y estrictamente ordenadas las áreas de trabajo donde labora, procurando la minimización de riesgos que atenten contra la salud y seguridad laboral.*

*m.- Reportar los desperfectos que sufre el equipo con el que realiza su labor y sobre las irregularidades que observa en el desarrollo de las actividades.*

*n.- Participar en actividades de capacitación para actualizar y desarrollar conocimientos teóricos y prácticos propios de su campo de acción.*

*o.- Proponer mejoras e innovaciones relacionadas con nuevos métodos y procesos de trabajo, así como proyectos que mejoren la calidad del servicio de la Unidad en la cual labora.*

*p.- Participar en las diferentes actividades que conlleva la elaboración de planes de trabajo en la Dependencia donde labora.*

*q.- Ejecutar otras tareas propias del cargo que desempeña acorde con la normativa técnica y legal vigentes.*

*Que el puesto ocupado en propiedad por la funcionaria Chavarría Meléndez se encuentra en proceso de estudio de reasignación.”*

5.- El día 21 de mayo del 2015, se recibió oficios DGDH-1284 y DGDH-2015-1285(3), del Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe a.i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial, el cual adjuntó certificación de evaluaciones de desempeño y vacaciones, en adición al oficio DGDH-2015-1276(3).

6.- El día 22 de mayo del 2015, en el Departamento de Recursos Humanos del Consejo de Seguridad Vial, se procedió a registrar fotográficamente información revisada del expediente personal de la funcionaria Giselle Chavarría Meléndez.

7.- El día 22 de mayo del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Katherine Sánchez Rojas, la cual sobre los hechos investigados indicó que a ella lo que le molestaba de Giselle era el trato, tiraba los documentos sobre el escritorio cuando les asignaba el trabajo, a ella en varias ocasiones se había gritado, le gustaba hacerlo delante de otras personas para humillarlos, le molestaba que pidieran permisos al final los daba pero hacía comentarios burlescos al respecto, muchos compañeros perdían las citas médicas por temor a pedir el permiso para poder asistir, si se incapacitaban se molestaba y como represalia les acumulaba el trabajo, si llegaban cerca de la hora del almuerzo les decía que tenían menos tiempo porque ya habían perdido tiempo, si estaban almorzando llegaba y los interrumpía para consultarles cosas, le gustaba hacer las cosas cuando había gente como para demostrar que ella tenía el poder, les repartía el trabajo tipo dos de la tarde que urgía y no sabían porque no lo repartía temprano, Giselle llegaba y se ponía a jugar crucigramas en el periódico, últimamente no le hablaba a Johanna ni le daba trabajo y ellas no podían hacer nada sin que Giselle lo autorizara, no podían hacer llamadas a otros funcionarios para realizar consultas porque les decía que ellas no eran nadie, que “qué se creían” que esas cosas solo ella lo hacía. Con las citas ellos no podían asistir pero ella si se pasaba en citas y hasta la llevaban en el carro oficial. El problema era cuando gritaba, no les decía directamente a ellas algunos comentarios, los decía en voz alta para que escucharan, como en una oportunidad que dijo que le dieran azúcar a esos muertos de hambre, lo dijo en voz alta para que escucharan. Firmaba las evaluaciones, cartas de presentación, vacaciones, incapacidades, tardías. En su caso estaba embarazada pero no había dicho nada por temor a la reacción que iba a tomar Giselle, le daba miedo el trato que fuera a tomar con ella, por eso le daba miedo por los permisos para las citas, estaba pensando hasta no tomar la hora de lactancia temor a esa señora. Ahí no se podía trabajar en equipo Giselle no los dejaba hacer otras cosas que no fueran las funciones que ella les asignó. Sus funciones eran archivar las notas y correos que ella le pasaba, Hellen se encargaba de acuerdos, recordatorios, notas y correos; y Johanna se encargaba de la correspondencia en la recepción, notas y correos, pero todo lo revisaba ella y lo firmaba ella, Giselle les puso el horario para almorzar y si no podían salir a la hora que les tocaba les rebajaba ese tiempo del almuerzo. Un día los reunió y les dijo que no podían utilizar el teléfono, no podían ver el correo personal ni utilizar el chat institucional porque eso era una vagancia, ellos no podían hacer ninguna actividad dentro de la Dirección que no fuera aprobada por Giselle y no los dejaba ir a otras actividades fuera de la Dirección, capacitaciones, charlas, actividades sociales como ejemplo para fin de año hicieron un almuerzo el último día de trabajo y les dijo que bajarán toman el almuerzo y subieran de una vez, no quería que se quedaran en una actividad hasta donde German estaba.

8.- El día 29 de mayo del 2015, se recibió oficio sin número del Ing. German Valverde González, Director de la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, indicando que las funciones que realizaba la Sra. Giselle Chavarría Meléndez eran:

*“a.- Brindar apoyo administrativo y logístico para la realización de las tareas de la Dirección Ejecutiva, coordinando que todas las labores de la oficina se realicen de una manera eficiente y eficaz, desde que se recibe la información hasta el último proceso que se realice, para cumplir con las disposiciones establecidas sin ninguna demora y cumplir tanto con las normas de Control Interno y actividades programadas para el periodo.*

*b.- Asistir al Director Ejecutivo en el control y seguimiento de los asuntos de la Dirección Ejecutiva, facilitando la información y dando el debido seguimiento de las acciones derivadas de los asuntos de la Dirección Ejecutiva. Para facilitar el éxito en el desempeño y contribuir en el logro de los objetivos de la Institución y que se cumpla con lo que dictan los acuerdos de Junta Directiva.*

*c.- Velar por la pronta y eficiente ejecución de todos los documentos enviados a la Dirección Ejecutiva, ya sean internos o externos, llevando un control de los oficios el cual diariamente se revisa contra la información que ingresa a la oficina en cumplimiento a cada uno de ellos. Para lograr un eficiente y eficaz cumplimiento de las disposiciones adoptadas por la Dirección Ejecutiva.*

*d.- Remitir la información a la Secretaría de la Junta Directiva para que se incluya en la agenda de la Junta, enviando mediante oficio la información requerida para la Junta Directiva, para que los miembros de Junta Directiva cuenten con la información necesaria para las sesiones y se tomen los acuerdos respectivos.*

*e.- Coordinar, organizar, asignar y distribuir el trabajo de la oficina a los diferentes colaboradores, ordenando y asignando el trabajo de acuerdo con las prioridades de la oficina, para que el trabajo se realice eficientemente y sin retraso, para atender según su prioridad en tener la información ordenada y clasificada para cuando se requiera.*

*f.- Revisar y coordinar la información que ingresa a la Dirección Ejecutiva, revisando y clasificando la correspondencia según sea el caso con el fin de optimizar el tiempo y el recurso de la Dirección Ejecutiva; para clasificar y resolver a la mayor brevedad los asuntos que ingresan a la Dirección Ejecutiva.*

*g.- Coordinando, revisando la información que ingresa a la Dirección Ejecutiva, clasificando la correspondencia según sea el caso y para optimizar el tiempo y recurso del Director Ejecutivo; para clasificar, resolver los asuntos solicitados.*

*h.- Redactar, preparar y elaborar oficios para las sesiones de la Junta Directiva y de la Administración en general. Redactando, preparando y elaborando los diferentes oficios y acuerdos solicitados por la Junta Directiva y la Administración en general; para remitir los diferentes documentos que se generaron en la Junta Directiva y la Dirección Ejecutiva.*

*i.- Tramitar a las diferentes oficinas o entidades ligadas al Consejo de Seguridad Vial, el contenido de los acuerdos adoptados por la Junta Directiva, realizando el traslado del documento mediante traslado de correspondencia o nota a las diferentes oficinas y entidades del COSEVI; para que se ejecute lo solicitado por la Junta Directiva.*

*j.- Atender cualquier consulta o solicitud que presenten los miembros de la Junta Directiva, con relación a las sesiones o por la Dirección Ejecutiva, buscando la información solicitada mediante las unidades competentes; para evacuar las dudas de los miembros de Junta Directiva o el Director Ejecutivo.*

*k.- Velar para que los equipos de la Dirección Ejecutiva permanezcan en buen estado, verificando cada semana que el equipo esté en óptimas condiciones, para que se mantenga en óptimo estado la administración de la Dirección Ejecutiva.*

*l.- Tramitar el pago de los viáticos tanto en el interior como en el exterior del país del Director Ejecutivo y diferentes funcionarios institucionales. Tramitando el pago de viáticos, según sea el caso con los diferentes Departamentos competentes del COSEVI para su ejecución. Para realizar el trámite de solicitudes de viáticos de forma expedita y siguiendo la normativa vigente, esto con el fin de que tanto el Director Ejecutivo como los diferentes funcionarios cuenten con los viáticos al tiempo que les sean necesarios.*

*m.- Velar por la disciplina y buena asistencia de los servidores ubicados en la Dirección Ejecutiva, informando al superior jerárquico o a la oficina de Recursos Humanos cuando corresponde, sobre las irregularidades que se encuentren; para cumplir con el Reglamento Autónomo de Trabajo.*

*n.- Autorizar pagos de caja chica, solicitando el pago de facturas a la Unidad competente, para cubrir las necesidades de materiales y otros de la Dirección Ejecutiva.*

*o.- Colaborar con la elaboración del anteproyecto de presupuesto, asignando los recursos económicos por subpartidas en el presupuesto; para lograr el éxito de los objetivos organizacionales.*

*p.- Colaborar con la elaboración de los informes de la evaluación del presupuesto asignado, preparando la ejecución presupuestaria, así como las matrices del*

*avance físico, cronológico financiero del Plan Anual de Trabajo; para dar cumplimiento a las normativas vigentes y velar por un mejor rendimiento de cuentas.*

*q.- Mantener controles actualizados de las actividades que se lleven a cabo en la Dirección Ejecutiva, velando que se cumplan los procedimientos de acuerdo con los planes establecidos y se tomen las medidas de control interno; para minimizar la comisión de errores que atenten contra los objetivos propuestos.*

*r.- Llevar el control de los asuntos tanto administrativos como del personal de la oficina, firmando las solicitudes de vacaciones, permisos y otros; para velar por el buen funcionamiento de los asuntos administrativos que requiere la Dirección Ejecutiva para su adecuada marcha.*

*s.- Participar de actividades de capacitación, asistiendo a los cursos o seminarios organizados por la Institución; para actualizar y desarrollar conocimientos teóricos y prácticos propios del puesto.*

*Las funciones anteriores las ha venido desempeñando la Sra. Chavarría desde hace muchos años y han sido asignadas en Administraciones anteriores, debido a la necesidad que tiene este despacho de contar con una funcionaria que se desempeñe como secretaria y que fueron validas mediante el cuestionario de análisis ocupacional que para estos efectos fue tramitado por Departamento de Gestión y Desarrollo Humano.*

*Debemos recordar que de acuerdo con la estructura organizativa del Consejo de Seguridad Vial, la Dirección Ejecutiva únicamente cuenta con el puesto de Director Ejecutivo. Para que el Director Ejecutivo pueda ejecutar sus funciones, éste debe ser asistido por una secretaria; ya que en ésta Dirección no se cuenta con un puesto de subdirector o jefe de despacho, ni puestos denominados “de confianza” y debido a la cantidad de trabajo que debe ejecutarse en esta Dirección, ha sido necesario reforzar con personal administrativo adicional para ejecutar labores de apoyo a la secretaria, siendo ésta la coordinadora de este staff operativo.*

*A pesar de que las labores asignadas a la Sra. Chavarría, incluyendo la coordinación del personal que ha tenido a su cargo, corresponden a un puesto de secretaria, su puesto está clasificado como “Técnico de Servicio Civil 1”. Sin embargo, durante Administraciones anteriores no se tramitó la recalificación correspondiente del puesto ante el Servicio Civil, de tal forma que se clasificó de forma correcta según el Manual de Cargas Anchas. Esta inconsistencia fue detectada por esta Dirección Ejecutiva y a través del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano se gestionaron los trámites para su corrección, por lo que ya*

*se encuentra presentado ante el Servicio Civil el formulario para la reasignación del puesto de la secretaria de la Dirección Ejecutiva.*

*El personal operativo de apoyo a las labores de la secretaria de la Dirección Ejecutiva y cuya coordinación, por lo tanto, está a cargo de la Sra. Chavarría se detalla en el siguiente cuadro:*

<b>No. de Puesto</b>	<b>Clase de puesto</b>	<b>Especialidad</b>	<b>Condición</b>	<b>Nombre servidor</b>
16393	Oficinista Servicio Civil 1	Labores varias de oficina	Propiedad	Caravaca Díaz Johanna
95916	Oficinista Servicio Civil 1	Labores varias de oficina	Interino	Sánchez Rojas Katherine
500316	Oficinista Servicio Civil 1	Labores varias de oficina	Interino	Calderón Gómez Hellen
500156	Oficinista Servicio Civil 1	S/E	Interino	Vargas Viquez Jonathan
	Oficinista Servicio Civil 1	S/E	Interino	Abarca Montenegro Andrés

*Como ya se mencionó anteriormente, la Sra. Chavarría es responsable del personal operativo de la Dirección, con el propósito de darle el buen funcionamiento que se requiere, esto por la complejidad y responsabilidad que tiene a cargo el Director Ejecutivo de este Consejo. Además, esta designación se viene dando de años anteriores por la vasta experiencia en la administración y coordinación de este despacho que tiene la servidora Chavarría y por ser ella quien ha desempeñado hasta ahora, las labores de secretaria de la Dirección.”*

9.- El día 01 de junio del 2015, mediante oficio USA-332-15, la Sra. Vanessa Aguilar Moya, Jefa de la Unidad de Servicios Administrativos del Consejo de Seguridad Vial, adjuntó lista de llamadas entrantes y salientes de la extensión 0904, esta correspondía a tres meses que era la información que se podía imprimir del programa.

10.- El día 01 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Johanna Caravaca Díaz, la cual sobre los hechos investigados indicó que desde el primer día que conoció a la señora Giselle, fue testigo de su mala manera de atender a las personas, ya que desde previo a laborar en ese Consejo, tuvo una mala experiencia de que fue Giselle quien le realizó la entrevista en compañía de un funcionario de Recursos Humanos, recordaba que ese día el funcionario Gary le preguntó que a quién llamaría primero y Giselle le contestó que todas entraran para salir de una vez de eso, en el momento que le correspondió a su persona comenzar con la entrevista le preguntó lo siguiente “¿usted que sabe hacer?” y ella le contestó que de todo lo que le pidieran, que no le gustaba hacer lo mismo, le gustaba aprender para ayudar y Giselle de mala manera

le contestó lo siguiente “pues qué problema porque aquí siempre se hace lo mismo”. Cuando le notificaron que la escogieron para estar en la Dirección, se sintió un poco intranquila ya que las personas que estuvieron en la entrevista con su persona, las dos eran personas con estudios universitarios, lo que le comentaron sus compañeros fue que Giselle no contrataba personas con estudios, porque tenían más títulos que ella y nadie podía creerse más que Giselle. Un día a los funcionarios les regalaban una tarde en el parque de diversiones para convivir entre compañeros y Giselle simplemente no los dejó, muchos funcionarios de otras dependencias le llegaron a preguntar que por qué no fueron y muchos de ellos estaban indignados que siempre los funcionarios de la Dirección Ejecutiva eran los que tuvieran menos derechos que los demás, inclusive en la actividad organizada para el último día de diciembre en que laboraban los funcionarios públicos se realizó un almuerzo y una serie de actividades que estaban programadas a partir del mediodía (por lo cual no habían almorzado porque era una actividad institucional) para sorpresa de ellos no los dejó asistir a la actividad dejándolos aguantar hambre hasta alrededor de las 02:35 de la tarde (ella era una persona que padecía de presión alta, lo cual era de conocimiento de Giselle y por su tratamiento no se podía jugar con sus tiempos de comida). El año pasado recordaba que su compañero Andrés y su compañero Jonathan (este último quien se encargaba de recortar el periódico con las noticias), fueron testigos de una burla denigrante por parte de Giselle hacia su persona siendo ella una funcionaria con poco tiempo de laborar en dicha Dirección, la cual fue la siguiente “seguro esto le pasa a Johanna” cuando ella preguntó que le pasaba, Giselle le enseñó el recorte del periódico La Extra de sentimientos en conflicto, que decía algo más o menos así “cuando me la meten me duele”, eso porque ella tenía poco tiempo de casada, ella lo que se preguntaba era que a como Giselle les decía que ellas se tomaban atribuciones que no les correspondían, entonces quién era Giselle para tratarlos de esa manera tan corriente. No les permitía conversar con las personas, muchas veces Giselle mandaba a otras personas para que las callaran, porque Giselle no soportaba la unión entre compañeros. Ella siempre había estado acostumbrada a hacer más de lo que le pedían porque de esa manera la formaron en la institución en donde por cuatro años laboró de forma interina, pero al llegar ahí se ha dado cuenta que no era así, si algo no se le decía a Giselle con previo aviso era un regaño, un insulto, una mala cara, les decía palabra como “usted quien se cree”, “primero me lo consulta a mí, entendido”, “igualada (os)”, “sapos”, “mongolos”, “traidores”, “muertos de hambre”, inclusive su compañera Hellen le comentó un día que Giselle le gustaba referirse mal de ella diciendo que ella tenía que aprender a dejar de ser como era (solo porque le gustaba ayudar y hacer más de lo que le pedían), también le había comentado que seguro por ser como era la echaron del Ministerio de Seguridad, cosa que no era cierto, tenía una carta de experiencia y otra de recomendación firmada por su jefe directamente quién fungió como Ministro de Seguridad Pública, en dicho Ministerio laboró durante cuatro años. Desde que comenzó a laborar en ese lugar, comenzó a sentirse mal, se deterioró su salud y también comenzó a notar cambios drásticos de peso, al realizarse exámenes fue diagnosticada con presión alta lo cual básicamente según entendió la misma era

causada por estrés, preocupaciones, depresión, etc. Debido a ello le mandaron muchos exámenes médicos, ultrasonidos, radiografías, electrocardiogramas (lo cual le había originado muchos problemas con Giselle, ya que las citas eran en diferentes días), había tenido que perder citas ya que Giselle no permitía o no le gustaba que sacaran permiso, era un problema justificar cualquier cosa con Giselle, aunque con previo aviso se lo avisaran, con respecto a ese asunto había tenido que renunciar a su almuerzo para poder dejar todo al día e irse corriendo a la clínica para poder realizarse sus exámenes o que dieran sus pastillas de la presión, a su compañero Jonathan quien sufría de una enfermedad al igual que su persona requería ir cada cierto tiempo a citas de controles, recordaba que un día le dijo que él solo a citas iba y que debería de hacer como Johanna, no almorzar para que repusiera el tiempo que fue a la cita, sinceramente no entendía lo inhumana que era cuando ella misma utilizaba los carros del COSEVI para ir a citas en el México, inclusive para que fueran a recoger a la casa (sabiendo que los mismos no estaban autorizados, ordenaba a Jonathan que lo hiciera utilizando su política de miedo, eso porque sabía que Jonathan vivía cerca de ella y en cierto modo tenía un cierto control sobre él). Como podía ser posible que Giselle tenía el campo 01 para parquear su vehículo propio, sabiendo que ese campo era del Director Ejecutivo, no entendía sinceramente la manera de funcionar de ese lugar. Le gustaba tratarlos mal en frente de la gente de confianza de Giselle para que los demás se burlaran de ello. Permitía que otras personas de confianza de ellos les dieran órdenes y ponía a otras personas a vigilarlos, personas ajenas a la Dirección que entraban cuando les daba la gana. Cuando se le perdía la documentación o no encontraba algo salía a gritarles, a decirles que no le habían pasado nada, que seguro ellas los perdieron, que ellas archivaban mal cuando Giselle misma sabía que no era cierto y que tan siquiera Giselle sabía cómo se manejaban muchas cosas. A su compañero Andrés le dijo hacía meses atrás en su presencia “traidor”, solamente porque a él le pagaron tiempo extra y Giselle no, ese día llegó y con el dedo índice a modo amenazador le decía “traidor, usted es un traidor”, le había dicho “júreme por su esposa, júremelo por su familia que usted no es un traidor”. Giselle prácticamente en la mañana no hacía nada, pasaba todos los días haciendo sopa de letras del periódico La Extra, recibía personas para hablar y hablar de chismes, luego tomaba café y alrededor de las dos de la tarde les pasaba trabajo, sabiendo que salían a las tres, pero si fue capaz de pedir una reasignación indicando que hacía sus funciones. Después de ser enterada a esa Dirección de dicha denuncia, el Director los citó a una reunión urgente para informarlos sobre la misma, la cual era de forma anónima, en la cual les indicó que Giselle a partir de la tarde se iría de vacaciones o bien a partir del día siguiente se iría un mes de vacaciones, lo cual no ocurrió, en la tarde cuando Giselle llegó pateó la puerta de la recepción y la miró con ojos de odio e ingresó (ese día no se fue), al día siguiente llegó a laborar normalmente siendo él testigo de ello (lo que la puso a pensar, qué ocurrió, que el Director les dijo una cosa y al final hizo otra sabiendo que podrían ser afectados por parte de Giselle). Después de alrededor de las dos de la tarde su compañera Hellen se le acercó pálida y con ojos llorosos; y ella preocupada le preguntó qué le pasó y le dijo que Giselle le acababa de decir que

jurara por su papá que ella no fue y que tenía que testificar a favor de Giselle (Giselle siempre le echaba en cara que gracias a ella tenía trabajo), seguía pensando cómo se le ocurría decirle a su compañera semejante cosa, sabiendo que el papá se murió de una enfermedad, cómo podía ser posible. También en la reunión el Director les dijo prácticamente que Giselle era indispensable, cosa que ella le confrontó inmediatamente en frente de sus compañeros y le dijo que tal cosa no era cierta, que el trabajo salía gracias a todos ellos porque Giselle no hacía nada, lo que la hacía dudar de la confidencialidad de dicha reunión, ya que a partir del día siguiente la funcionaria Giselle dejó de pasarle trabajo durante aproximadamente 5 días (no hizo nada en ese tiempo) le pasaba cosas y le decía que no y sobrecargaba a Hellen, no entendía si eso no eran represalias entonces que alguien le explicara que eran. En esos días leyó un recorte de periódico, el cual le demostró en un 100% que lo que vivían en ese lugar era acoso laboral y que todos estaban sometidos a cargas muy pesadas, a enfermedades causadas por el estrés, a depresión entre otras, también se habían dado cuenta que nadie vela por sus derechos, ahí eso no existía solo existían deberes, pidió cita a psicología para que la trataran por depresión, ya que había tenido problemas graves, no comía casi, no dormía tenía pesadillas, inclusive eso estaba afectando su matrimonio, su vida personal, cuanto más tenía que pasar, cuanto gente más tenía que vivir eso para que pararan de una vez con esa tortura. Quería aclarar que no le interesaba hacerle ningún daño a la señora Giselle, porque ella llegaba a trabajar al igual que todos, pero tampoco tenía porque soportar humillaciones, ni maltratos porque ningún ser humano lo merecía.

11.- El día 01 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Jaime Andrés Abarca Montenegro, el cual sobre los hechos investigados indicó que el problema con él se dio por un pago de horas extras que les tenían atrasadas a Giselle y a él, para diciembre le pagaron las de él porque si estaban justificadas y cuando Giselle se dio cuenta lo trató de traidor, ella se averiguó que día le pagaron, el monto, sin autorización de él, después de eso solo tratarlo mal, no lo dejó almorzar ese día diciéndole que le jurara por su familia y como se dio cuenta solo decirle traidor, cochino, puñal, vago, que no servía para nada y todo eso también lo decía delante de la gente, en voz alta y le dijo que de ahora en adelante él iba a ser el enemigo número uno y que no iba a estar en paz hasta que se las pagara, después de eso empezó una persecución por sus entradas ya que él no marcaba, lo andaba siguiendo para ver que hacía, ponía al otro chofer a seguirlo para ver a donde estaba y que estaba haciendo, además dijo que se iba a desquitar con la evaluación por eso él le comentó a Don German y este dijo que él se iba a encargar de su evaluación y cuando Don German la hizo, llegó y se la tiró en el escritorio para que la firmara. Llegaba a golpearle la mesa para decirle traidor, él lo que hacía era ignorarla ya que su ventaja era que él era el chofer de Don German y salía mucho, pero si era tanta la persecución de Giselle e insultos que fue hablar con el jefe de transportes para que lo trasladara. Si había visto como trataba mal a las muchachas, gritos todos los días, bromas muy pesadas con insultos. Trataba muy mal al otro chofer y lo tenía amenazado porque ella fue la que le ayudó

con el trabajo y sabía que ahora lo tenía amenazado para que no declarara. El jefe de transportes le dijo que no lo podía trasladar porque nadie quería subir, nadie quería trabajar con ella. Él la había llevado hacer mandados personales y citas médicas, ella agarraba ese carro sin permiso de Don German, con él se había peliado por el carro, ahora como estaba peliada con él se iba con el otro chofer y como lo tenía asustado la llevaba a todo lado. La ventaja con él era que los permisos se los pedía directamente a Don German, pero los demás no, Giselle había puesto un muro entre Don German y los funcionarios de la Dirección, no dejaba que hablaran o entraran a la oficina de German sin antes decirle a ella, todo lo que hacía era cuando Don German no estaba, no permitía que nadie hablara con él. También se burlaba de él diciéndole “gordo” y más bromas pesadas, metiéndose con su familia. Después trataba de marginarlo porque teniéndolo cerca le decía a Hellen que le dijera algo a él y así no le hablaba. Lo más molesto era la persecución ya que si estaba fuera solo llamarlo y preguntarle que a donde estaba y que le llevara las llaves, esas llaves se las habían dado a él, pero ahora con esa necesidad que tenía quería que se las diera a ella. El problema de ella era que se creía la jefa de la Dirección y más cuando no estaba Don German.

12.- El día 01 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Carmen María Lizano Trejos, la cual sobre los hechos investigados indicó que no deseaba aportar nada.

13.- El día 01 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Roberto Pacheco Muñoz, el cual sobre los hechos investigados indicó que con respecto a los permisos para asistir a citas médicas, la misma si le hacía observación a la persona que pidió el permiso que no debería de tomar el tiempo de alimentación. En cuanto a la utilización de la expresión de “igualada” si la había escuchado mencionar (caso particular a Hellen Calderón) cuando por ejemplo había realizado alguna gestión necesaria de la oficina relacionada con el trabajo, de la cual ella asumía que debió haberle pedido permiso previamente. De las palabras podemos agregar que la utilización de este tipo de palabras, si se había notado que producía molestia a quién se la dirigía, se debía resaltar que la forma usual o normal de como ella se expresaba era confrontativa (eso fuera de lo laboral) su simple tono de voz era como de regaño pero eso era un aspecto personal de ella. En torno a las calificaciones de evaluación de desempeño si había podido conocer por razón de las mismas molestias de las compañeras que le brindaban un apoyo a ella por ejemplo Hellen, Katherine, que había incurrido en realizar las calificaciones o evaluaciones del desempeño de las mismas, sin ostentar un cargo de jefatura. Respecto al último punto se podría indicar que ciertamente se podría inferir que los Directores anteriores no habían actuado ante los casos en donde pudo haber existido un conflicto con Giselle, sin embargo en el caso particular de Don German si bien el mismo se le enteró de la afectación que sufrían estas tres compañeras (Johanna, Katherine y Hellen), el mismo si buscó un remedio

considerando la posibilidad de realizar una charla o capacitación para mejorar el clima laboral, siendo la pretensión que con esa actividad se dijeran frente a todos los compañeros, qué cosas requerían de un cambio en la oficina de manera general, no solo centrándose en lo sucedido con Giselle y estas compañeras. Importante señalar que aún y cuando la Dirección buscó una alternativa fuera la mejor o no para resolver del todo el asunto, ésta si se abocó a buscar una solución, sin embargo aún y cuando existiera esa solución y estuviera en proceso, los denunciantes tenían el derecho de denunciar. Si le gustaría que quedara claro, era que su persona no era denunciante dentro de esa causa. Simplemente se podía referir a algunos aspectos que se indicaban en la denuncia de la cual se había podido enterar este día de forma concreta, porque eran cosas que había percibido, las cuales no habían sido cometidas directamente hacia su persona, sino que habían sido realizadas a estas compañeras antes mencionadas.

14.- El día 01 de junio del 2015, se recibió oficio DGDH-2015-1308(3), del Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe a.i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial, adjuntando copia certificada DGDH-1303 y anexos en relación a las boletas de justificación de registro de asistencia de los colaboradores de la Dirección Ejecutiva y que correspondían al mes de abril del 2015.

15.- El día 01 de junio del 2015, se recibió oficio DGDH-2015-1382(3), del Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe a.i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial, remitiendo certificaciones DGDH-1379 certificación de evaluaciones de desempeño y DGDH-1380 certificación de vacaciones.

16.- El día 01 de junio del 2015, se recibió oficio DGDH-2015-1357(3), del Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe a.i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial, detallando la información con el nombre de los colaboradores administrativos que habían estado ubicados durante los periodos 2012, 2013, 2014 y 2015 en la Dirección Ejecutiva.

17.- El día 02 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Álvaro Bustamante Núñez, el cual sobre los hechos investigados indicó que a él no le constaba lo que decía en la denuncia de que eventualmente se enojara porque sacaban vacaciones, incapacidades o permisos, sobre algún maltrato únicamente por lo que le habían dicho, si sabía que Giselle tenía un carácter fuerte, la conocía desde hacía 25 años y siempre había sido así. Tenía conocimiento de que efectivamente había cierta indisposición por parte de las secretarías y choferes a cargo de Giselle con respecto a ella, los cuales se lo externaron al Director en su momento y éste había iniciado un proceso con Recursos Humanos para llevar a cabo una reunión de clima organizacional y solucionar el problema.

18.- El día 02 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Jonathan Vargas Víquez, el cual sobre los hechos investigados indicó que él no se sentía afectado por la situación que se estaba dando, pero a como ya habían dicho las irregularidades respecto a lo que fue su cita médica donde Giselle le dijo que no tomara su tiempo de almuerzo porque ya lo había utilizado en el tiempo de la cita y los comentarios respecto a los mandados personales de Giselle si se habían dado, pero en fin no le gustaba verse involucrado en ese tipo de situaciones por su posición de interino, pero reiteraba que no se veía afectado con la situación. El lo que había hecho era por solicitud directamente de la señora Giselle.

19.- El día 03 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Saray Bonilla Mora, la cual sobre los hechos investigados indicó que lo que ella sabía era porque las personas que habían trabajado en la Dirección Ejecutiva le habían contado, por ejemplo el caso de Laura Chaves, Rosibel Araya y Vianey, que le solicitaban que les ayudara con el periodo de prueba, porque Giselle los tenía amenazados por ser interinos. En ese entonces estaba como Director Don Héctor por lo que trataban de enviarle a él directamente las cosas, para que no las vieras Giselle, después cuando estaba Doña Silvia, les envió una nota diciendo que Giselle era la encargada de las nóminas y periodos de prueba; y ella se siguió encargando de eso.

20.- El día 03 de junio del 2015, mediante oficio Al.-15-288, el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno del Consejo de Seguridad Vial, indicó que habían revisado sus archivos desde el año 2000 hasta la fecha, donde constataron que no se había recibido o tramitado ninguna denuncia o queja en esa Auditoria en contra de la funcionaria Giselle Chavarría Meléndez.

21.- El día 04 de junio del 2015, se realizó comparecencia de investigación preliminar, con base en lo dispuesto por los numerales 214, 308 y siguientes de la Ley General de la Administración Pública, a Eddie Elizondo Mora, el cual sobre los hechos investigados indicó que con respecto a la documentación que firma la señora Giselle se acepta en ese departamento por solicitud de la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, en nota enviada el 20 de setiembre del 2011, en donde se autorizaba a la Sra. Giselle Chavarría a resolver ternas y todo lo relacionado con la administración del personal de la Dirección. Él tenía poco tiempo en ese departamento, desde enero de este año, 26 de enero y cuando se percató de la situación de varios funcionarios entre ellos Giselle, realizaron estudios de puestos para solicitar la reasignación y que se adecuara a las funciones que estaban realizando. Ese tema se conversó con Don German, el cual estuvo anuente a realizar el estudio y firmó el cuestionario de análisis ocupacional, el estudio fue entregado al Servicio Civil desde

el 27 de abril del 2015 y estaban a la espera de la respuesta. Ese trámite también se le realizó a la secretaria de la Junta Directiva.

22.- El día 04 de junio del 2015, en la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, se le consultó a la Sra. Sandra Chinchilla Angulo por la agenda del señor German Valverde, la misma indicó que la agenda que tenía era la proporcionada por German Valverde, ya que la que debía mantenerse en secretaría no se encontraba, no se sabía dónde estaba ya que las gavetas del escritorio se encontraban bajo llave, las cuales las tenía la Sra. Giselle Chavarría.

23.- En el presente procedimiento se han observado los plazos y prescripciones de ley.

### **CONCLUSIONES**

De conformidad con lo antes expuesto y analizado el caso, este Órgano Investigador determinó que existen elementos suficientes para dar inicio a la apertura de un procedimiento administrativo disciplinario en contra de la funcionaria Giselle Chavarría Meléndez.

Siguiendo los puntos planteados en la denuncia contra la señora Giselle Chavarría Meléndez, funcionaria de la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, este Órgano Investigador confirmó según audiencias a testigos, que en apariencia dicha funcionaria utiliza un tono de voz, palabras y comportamientos no adecuados al dirigirse hacia parte del personal de dicha Dirección. Les gritaba y regañaba por situaciones realizadas en funciones laborales si los mismos no le consultan antes de ejecutarlas, no los dejaba llamar a funcionarios de la misma institución y utiliza palabras como “igualados, quienes se creen, muertos de hambre, inútil y en una ocasión le dijo a una de las compañeras que andaba “zorriando” por el simple hecho de vestir con una enagua.

Importante destacar que las irregularidades que en apariencia se dan en la Dirección Ejecutiva, se presentan específicamente hacia los funcionarios operativos que están bajo supervisión de la señora Giselle Chavarría y las mismas se presentan fuera del conocimiento del Director Ejecutivo German Valverde.

Con respecto a los permisos que se solicitaban por citas médicas o imprevistos, éstos le causaban desagrado a la señora Chavarría, produciendo aparentes represalias como acumulación del trabajo no permitiendo que los demás funcionarios le colaboraran con el mismo y si desean tomar su tiempo de alimentación les rebajaba el tiempo que tardaron o no les permitía por completo tomarlo. Lo mismo sucedía con las incapacidades o vacaciones, cuando se presentaban los funcionarios tenía malos tratos hacia ellos, provocando temor, miedo a solicitarlas y hasta el punto de perder citas médicas programadas por no

ocasionar enfado a Giselle. En cierto punto en apariencia hasta amenazaba a los interinos con quitarles el puesto de trabajo sino cumplían con sus mandatos.

Indicaron varios testigos entrevistados que era tanto el acoso y la persecución de Giselle hacia ellos, que no le gustaba que fueran al baño y en varias ocasiones los iba a buscar hasta el mismo baño para verificar que estuvieran ahí y les hacía consultas dentro del mismo, además, los llamaba al teléfono personal de ellos fuera de horario laboral para preguntarles cosas de forma prepotente y altanera.

Algunos de los testigos entrevistados indicaron sentirse enfermos, humillados y hasta denigrados por el trato que Giselle Chavarría tenía hacia ellos, no tenían ganas de presentarse a trabajar ya que era un tormento convivir con la funcionaria, el trato hacia ellos los tenía con mucho estrés y les producía migrañas y fuertes dolores de cabeza, no podían comer tranquilos, no dormían y cada mañana al levantarse enfrentaban el miedo a ir a trabajar.

Giselle no les permitía realizar actividades grupales dentro de la Dirección si no estaban autorizados por ella y no le gustaba que asistieran a eventos dentro de la misma institución porque los catalogaba como vagancia.

Se logra confirmar que dicha funcionaria firma documentos que debería de firmar una jefatura y para los cuales no se encuentra autorizada, como lo son las evaluaciones anuales del desempeño de los funcionarios de la Dirección, las solicitudes de vacaciones, las cartas de presentación, las justificaciones de tardías y realizaba las entrevistas de las ternas respectivas de los funcionarios operativos, firmando además la documentación respectiva del puesto elegido. Dichos documentos que fueron presentados al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano para su debido trámite y que fueron aceptados por el mismo estando firmados por una funcionaria que ostenta un puesto de clase Técnico de Servicio Civil 1 y que dentro de sus funciones no se consigna la firma de documentación.

Con respecto a lo anterior, se le consulta al Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe a.i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, el cual indicó que dicha situación se venía presentando años atrás y que la señora Chavarría Meléndez había sido autorizada en el año 2011 a todo lo relacionado con la administración del personal de la Dirección por la Licda. Silvia Bolaños, en su momento Directora Ejecutiva, mediante oficio DE-2011-2352. Dicha nota indicaba *“que en atención a su oficio DGDH-UD-0426-2011, referente a nómina, periodo de prueba, le informo que en el pasado se han enviado reiteradas notas sobre el asunto. La funcionaria Giselle Chavarría Meléndez, se encuentra autorizada para resolver ternas y lo concerniente a la administración del personal de esta Dirección Ejecutiva”*. Sin embargo el Lic. Eddie Elizondo indicó que tenía poco tiempo de estar en el departamento, pero que al percatarse de la situación de varias funcionarias de la institución entre ellas Giselle Chavarría, realizaron estudios de puesto para solicitar la reasignación del

puesto para que se adecue a las funciones que actualmente estaban realizando. De igual forma, la funcionaria Chavaría Meléndez no puede firmar documentos que deben ser firmados por la jefatura, en este caso el Director Ejecutivo como representante de dicho departamento, por lo que debe ser conocido por el Ing. German Valverde para que tome las medidas pertinentes.

Además dentro del manual de clases anchas de la Dirección General del Servicio Civil, de las funciones generales que corresponde a la clase de puesto que ocupa la funcionaria Giselle Chavarría, no se estipula que puede firmar documentos ni que puede tener personal a su cargo, como se está presentando actualmente dentro de la Dirección Ejecutiva, donde la señora Chavarría está supervisando cinco funcionarios operativos y a los cuales les delega funciones administrativas.

Por lo tanto, la Junta Directiva debe instruir al Director Ejecutivo para que en coordinación con Recursos Humanos realicen la reubicación del puesto de la servidora a efecto de adecuar las funciones que le corresponden al puesto que desempeña en la actualidad la funcionaria de Chavarría para evitar este tipo de inconvenientes, de tal manera que se le den las funciones que legalmente le corresponden.

Adicionalmente, se evalúe la necesidad de incorporar a un funcionario con el cargo de Jefe de Despacho, con la clasificación y requerimientos que corresponden de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Dentro de las comparecencias de investigación preliminar se indicó que la señora Giselle Chavarría utiliza los vehículos del Consejo de Seguridad Vial para realizar asuntos personales y asistir a citas médicas, lo cual fue confirmado por los dos choferes del departamento, los cuales mencionaron haberla llevado en varias oportunidades por solicitud de dicha funcionaria.

También se mencionó la utilización del puesto no. 1 del parqueo de la institución, lo cual se confirmó que Giselle Chavarría utiliza dicho puesto de los 10 campos fijos que se tienen para Jefes y Directores de la institución, se trató de verificar la razón por la cual se le asignó el puesto a la señora Chavarría con el departamento de Servicios Generales, pero por motivo de la muerte de un familiar de la MBA. Jazmín Martínez, no se pudo obtener la información.

Se mencionó que las funciones de la señora Chavarría dentro de la Dirección eran pocas, por motivo a que delegaba todas las funciones en las tres muchachas operativas que se encontraban bajo su supervisión, por lo que en apariencia se la pasaba jugando sopas de letras o crucigramas del periódico, de lo cual se aportó una fotografía, la que no se puede considerar como prueba fehaciente, ya que la misma no cuenta con el día y ni la hora como para poder verificar que fue tomada en horas laborales. Además que hablaba por teléfono por largos periodos fuera y dentro

de la institución, por tal motivo se consultó la estadística de las llamadas entrantes y salientes de la extensión 0904 utilizada por la señora Chavarría, de la cual se extrajo las llamadas que se consideraron importantes detallar, las cuales el Órgano Director debería darle el debido proceso para determinar la relevancia de las mismas, las cuales detallo a continuación:

	Tipo de llamada	Fecha	Origen Número o Extensión	Destino Extensión	Duración - minutos
1	Interna	24-03-2015	0904	0804	13 min – 11 seg
2	Externa	25-03-2015	2233-7752	0904	8 min – 09 seg
3	Interna	25-03-2015	0904	0804	12 min – 43 seg
4	Externa	30-03-2015	No disponible	0904	7 min – 52 seg
5	Externa	31-03-2015	5003-1587	0904	6 min – 45 seg
6	Interna	06-04-2015	0981	0904	5 minutos
7	Interna	06-04-2015	0804	0904	7 min – 12 seg
8	Interna	08-04-2015	0812	0904	5 min - 10 seg
9	Externa	16-04-2015	No disponible	0904	6 min – 22 seg
10.	Interna	17-04-2015	0837	0904	5 min – 8 seg
11.	Interna	20-04-2015	0660	0904	6 min – 41 seg
12.	Interna	22-04-2015	0804	0904	18 min – 6 seg
13.	Interna	27-04-2015	0904	0823	6 min – 12 seg
14.	Interna	28-04-2015	0904	0901	14 min – 25 seg
15.	Interna	29-04-2015	0904	0901	11 min – 27 seg
16.	Interna	04-05-2015	0904	0837	6 min – 03 seg
17.	Interna	04-05-2015	0804	0904	18 min – 27 seg
18.	Externa	06-05-2015	2260-7586	0904	12 min – 06 seg
19.	Interna	06-05-2015	0904	0809	7 min – 12 seg
20.	Interna	07-05-2015	0904	0901	14 min – 53 seg
21.	Externa	12-05-2015	922926362	0904	31 min – 25 seg
22.	Interna	13-05-2015	0901	0904	16 min – 27 seg
23.	Interna	13-05-2015	0904	0804	5 min – 18 seg
24.	Interna	13-05-2015	0904	0901	5 min – 42 seg
25.	Interna	13-05-2015	0904	0903	5 min – 48 seg
26.	Interna	14-05-2015	0951	0904	7 min – 54 seg
27.	Interna	14-05-2015	0901	0904	18 min – 29 seg
28.	Interna	14-05-2015	0812	0904	6 min – 33 seg
29.	Interna	15-05-2015	0904	0954	15 min – 05 seg
30.	Interna	15-05-2015	0904	0804	21 min – 59 seg
31.	Interna	18-05-2015	0904	0892	6 min – 07 seg
32.	Interna	18-05-2015	0954	0904	14 min – 47 seg
33.	Interna	18-05-2015	0901	0904	10 min – 41 seg
34.	Externa	19-05-2015	2431-5327	0904	5 min – 29 seg
35.	Interna	19-05-2015	0812	0904	5 min – 05 seg
36.	Interna	19-05-2015	0904	0892	9 min – 23 seg
37.	Interna	19-05-2015	0904	0964	9 min – 43 seg

Además, se confirmó con el MBA. Cesar Quirós Mora, Auditor Interno del Consejo de Seguridad Vial, que no se había recibido o tramitado ninguna denuncia o queja en esa Auditoría, en contra de la señora Giselle Chavarría Meléndez.

Con base en lo anterior, este Órgano Investigador considera que existen los elementos probatorios y necesarios que reflejan la presencia de una aparente actuación irregular por parte de la funcionaria Giselle Chavarría Meléndez, por lo que se recomienda la apertura de un procedimiento administrativo disciplinaria en contra de la funcionaria antes mencionada.

Además se recomienda que la Junta Directiva valore la opción de alguna medida cautelar durante el desarrollo del procedimiento administrativo, para salvaguardar la estabilidad emocional de los testigos que se encuentran laborando en la dirección Ejecutiva para que la Sra. Giselle Chavarría Meléndez, no permanezca en ese puesto mientras se realiza dicho procedimiento administrativo.

*Se adjunta al presente informe lo siguiente:*

1. Original de Resolución Administrativa no. JD-2015-0231 (folio 03)
2. Copia de oficio KMG-001-2015 (folio 05)
3. Copia de oficio KMG-002-2015 (folio 06)
4. Original de comparecencia de investigación preliminar German Valverde González (folio 07)
5. Original de comparecencia de investigación preliminar Hellen Calderón Gómez (folio 12)
6. Original de oficio DGDH-1281 (folio 44)
7. Original de oficio DGDH-1280 (folio 61)
8. Original de oficio DGDH-1277 (folio 64)
9. Original de oficio DGDH-2015-1276(3) (folio 65)
10. Original de oficio DGDH-1284 (folio 71)
11. Original de oficio DGDH-1283 (folio 74)
12. Original de oficio DGDH-2015-1285(3) (folio 75)
13. Original acta registro fotográfico (folio 105)
14. Original de comparecencia de investigación preliminar Katherine Sánchez Rojas (folio 109)
15. Original de oficio sin número del 27 de mayo del 2015 (folio 114)
16. Original de oficio USA-332-15 (folio 204)
17. Original de comparecencia de investigación preliminar Johanna Caravaca Díaz (folio 225)
18. Original de comparecencia de investigación preliminar Andrés Abarca Montenegro (folio 226)
19. Original de comparecencia de investigación preliminar Carmen María Lizano Trejos (folio 227)

20. Original de comparecencia de investigación preliminar Roberto Pacheco Muñoz (folio 228)
21. Original de oficio DGDH-2015-1308(3) (folio 235)
22. Original de oficio DGDH-1380 (folio 248)
23. Original de oficio DGDH-1379 (folio 256)
24. Original de oficio DGDH-2015-1382(3) (folio 257)
25. Original de oficio DGDH-2015-1357(3) (folio 316)
26. Original de comparecencia de investigación preliminar Álvaro Bustamante Núñez (folio 317)
27. Original de comparecencia de investigación preliminar Jonathan Vargas Víquez (folio 318)
28. Original de comparecencia de investigación preliminar Saray Bonilla Mora (folio 321)
29. Original de oficio AI.-15-288 (folio 322)
30. Original de comparecencia de investigación preliminar Eddie Elizondo Mora (folio 325)
31. Copia de circular DL-2011 (folio 327)
32. Copia de oficio UT-388-2011 (folio 329)
33. Copia de oficio DSG-2011-557 (folio 333)
34. Copia de circular DE-2009-2669 (folio 335)
35. Original de acta (folio 336)

**POR TANTO**

Le remito el presente informe junto con el expediente administrativo original, el cual consta de 336 folios, para que el respectivo Órgano Director valore y tenga a bien disponer.” (SIC)

La Licda. Coto Calvo explica, que contrario a lo que generalmente sucede en las denuncias anónimas, por lo general no se logra recabar prueba testimonial concreta. En este caso, en el informe de investigación se incluyen nombres completos de personas que decidieron testificar y ratificar la denuncia. Se adjuntó el legajo de pruebas donde se encuentran las actas debidamente firmadas. Con vista en todo lo que aborda el órgano investigador se hacen tres recomendaciones: 1. El órgano investigador considera que existen los elementos probatorios y necesarios para iniciar un procedimiento administrativo disciplinaria en contra Giselle Chavarría Meléndez por las aparentes actuaciones irregulares respecto al mal trato con los compañeros de trabajo. 2. Que la Junta Directiva valore la acción de alguna medida cautelar durante el desarrollo del procedimiento para que Doña Giselle no permanezca en el puesto mientras este se realiza, a efecto de salvaguardar la objetividad del proceso y procurar una estabilidad en el ambiente laboral de los funcionarios de la Dirección Ejecutiva. Esto fue en la fase preliminar, pero ahora todas estas personas van a tener que ir a una audiencia, donde se le dé el debido proceso a Doña Giselle que ella tenga el derecho de preguntar para ver si efectivamente se ratifica su declaración, para llegar a una conclusión final. Este primer proceso era para ver si había

suficientes méritos para ordenar la instrucción de un procedimiento administrativo. En este informe se finaliza la medida cautelar de suspensión con goce de salario, porque era mientras se realizara la investigación preliminar. Después de que la Junta Directiva conozca el informe y adopten los acuerdos que crean conveniente, se debe de notificar al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano que la Sra. Meléndez debe regresar a sus labores. Hay una tercera recomendación, que cree que este no es el momento de referirse a ese tema, porque de la investigación surge una confusión, porque el puesto que tiene Doña Giselle no es acorde con el cargo que ella cumple, tiene funciones distintas; sin embargo, si a ella se le va a investigar, hasta que finalice el proceso se va a poder tomar una decisión, por lo que esta recomendación se tendría que valorar al final. Con esto se podrían dar dos posibilidades: 1. O reasignar el puesto para que las funciones que ella cumple estén de acuerdo a una nueva nomenclatura o ponerla en otro puesto, pero esto sería hasta el final, porque va a depender de todo lo que suceda.

Agrega que hay dos aspectos importantes que no están en el informe, que son: quién va a instruir el procedimiento administrativo disciplinario y otro es enviar una nota al Ministerio de Trabajo informando de todo lo actuado, ya que al entrevistar a las personas le pintaron un cuadro que para el Ministerio de Trabajo es alarmante. Entonces para efectos de que ese ministerio esté informado que se está trabajo en la denuncia y adjuntarle copia además de los acuerdos adoptados.

El Director Ejecutivo se refiere a la recomendación de reubicar el puesto de la servidora Giselle Chavarría Meléndez. En este caso se presentan dos aspectos: 1. Efectivamente el puesto de Giselle es técnico 1; sin embargo, las labores que realiza en la Dirección Ejecutiva incluyen la coordinación de equipos de trabajo y una función a manera de jefe directo de personal que ella ha tenido a cargo toda su vida, ella cumple una labor de secretaria, aunque está calificada como técnico. En su labor de secretaria de la Dirección Ejecutiva necesita tener el apoyo de personal que le asista, elaborando oficios, en el archivo de la documentación, entre otros, es natural que tenga personal a su cargo, por lo que ella realiza labores de jefa inmediata de ese personal. Esta misma situación se dio en la Secretaria de la Junta Directiva, particularmente con Doña Rita, ella como secretaria tiene un personal que le asiste en las labores de la secretaría. El problema no está en que realice las funciones, sino está en que nunca se había reasignado su puesto a la categoría de secretaria ejecutiva, puesto que permite la administración de personal. En este sentido, la Dirección Ejecutiva ya había hecho una valoración en coordinación con el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano para iniciar el trámite de reasignación, estudio que ya fue presentado en la Dirección General del Servicio Civil desde el 29 de abril pasado.

La Licda. Coto Calvo manifiesta, que le preocupa, por eso decía que este no era el momento de decidirlo, si las cosas que se están denunciando en contra de ella es un aparente maltrato a los subalternos, no le parece que se tome una decisión que afecte su futuro laboral, porque puede ser que a priori se diga que está teniendo problemas porque no sabe llevar una jefatura y a lo mejor en el órgano director no se pruebe nada y se absuelva y se le paralizó una posibilidad de reasignación. Por otro lado, puede ser que se

compruebe que existía ese maltrato y se está consolidando una posición de jefatura a una persona que tiene algún problema. En este sentido, tiene razón don Germán, si hay un proceso de reasignación eso va a seguir su curso y el Servicio Civil ya lo tiene que estar estudiando.

Acota el Director Ejecutivo, que la recomendación que se incluye en el informe, es reubicar a Giselle en otro sitio donde tenga funciones acorde con su puesto y tome a otra persona y ubíquela en la Dirección Ejecutiva, con una figura de jefe de despacho, lo cual no se puede hacer porque la figura de jefe de despacho en la Dirección Ejecutiva no existe. Aunque eso se quiera hacer, esa no es la vía. La vía es como se hizo en la Secretaría de Junta Directiva, de reasignar el puesto ya que hay una persona realizando labores de secretaria ejecutiva y está calificada en otro puesto, esto no quiere decir que la figura de jefe de despacho no sea interesante y se podría plantear en el estudio de reestructuración que la Administración va a contratar en la segunda mitad del año.

La Licda. Coto Calvo indica, que del estudio realizado se determina que hay un apoyo de trámite de vacaciones, permisos, etc., aspectos meramente administrativos, que son funciones que cumple un jefe de despacho.

El Director Tacsan Loría expresa, que según el informe hay aspectos suficientes para suponer que se pudo haber cometido una falta, por lo que hay que ordenar el procedimiento, como es acoso laboral de lo que la están acusando, a la hora de entablar el procedimiento y en atención al interés de los trabajadores no queda de otra que reubicarla en otra unidad, en donde no esté en contacto con las personas que se sienten agredidas mientras se hace la investigación, respetando siempre los derechos de la funcionaria.

Se resuelve:

**Acuerdos Firmes:**

- 6.1 Acoger la recomendación del Órgano Investigador y ordenar la apertura de un procedimiento administrativo disciplinario en contra de la funcionaria Giselle Chavarría Meléndez, con fundamento en el informe de la investigación preliminar (oficio No. KMG-004-2015), para determinar la verdad real de los hechos.
- 6.2 Acoger la recomendación del Órgano Investigador y ordenar la adopción de una medida cautelar provisional de reubicación temporal de la servidora Guiselle Chavarría Meléndez, durante el procedimiento administrativo disciplinario; para lo cual se instruye al Director Ejecutivo para que en coordinación con el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, se traslade a la servidora Giselle Chavarría Meléndez a otra unidad, por el plazo que demande el desarrollo del procedimiento administrativo disciplinario ordenado, con el fin de salvaguardar la objetividad del proceso y procurar una estabilidad en el ambiente laboral de los funcionarios de la Dirección Ejecutiva.

- 6.3 Designar como Órgano Director del procedimiento administrativo disciplinario al Lic. Diego Bolaños Herrera, servidor del Departamento de Asuntos Internos de la Dirección Jurídica, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- 6.4 Ordenar al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano proceder de inmediato a comunicar a la servidora Guiselle Chavarría Meléndez, su deber de reintegrarse a su lugar de trabajo.

### **ARTÍCULO SÉTIMO**

#### **Asuntos de la Presidencia**

#### **Acuerdo de Confidencialidad entre American Association of Motor Vehicle Administrators y el Consejo de Seguridad Vial**

El Señor Presidente menciona que su despacho ha estado trabajando en coordinación con la Embajada de los Estados Unidos para tener acceso a la base de datos de pérdida total de vehículos en los Estados Unidos, para efecto de cuando se importe un vehículo usado revisar esa base de datos para ver si es conveniente extenderle los permisos de circulación en Costa Rica de esos vehículos. Finalmente se logró un acuerdo entre ambos países, que es un acuerdo de confidencialidad que presenta a esta Junta Directiva para su discusión y aprobación, y continuar con la implementación técnica.

El Director Ejecutivo expresa, que la intención es que se le permita al Cosevi a través de la infraestructura informática del Cosevi, tener un acceso directo a sus bases de datos y poder revisar esa información, con la cual se conectaría con la Dirección General de Aduanas, para que ellos puedan acceder también a la información de cuáles vehículos que se van a importar a Costa Rica, previamente tengan el conocimiento de cuáles han sido declarados pérdida total en Estados Unidos.

Agrega el Señor Presidente, que este sería el primer paso luego habría que firmar otros documentos para la implementación técnica.

Se resuelve:

#### **Acuerdo Firme:**

Aprobar el Acuerdo de Confidencialidad entre American Association of Motor Vehicle Administrators y el Consejo de Seguridad Vial, para tener acceso a la base de datos de pérdida total de vehículos en los Estados Unidos y se instruye a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a quien corresponda para la traducción oficial al español del documento.

**ARTÍCULO OCTAVO**

**Asuntos de los Directores de Junta Directiva**

**Construcción de Espaldones en la Ruta 32**

El Director Chavarría Gutiérrez indica que le preocupó mucho conocer una noticia relacionada con la ampliación que se va a realizar en la ruta 32, que indica que en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes aceptó a la empresa china CHEC reducir el ancho de los espaldones de 2.50 mts. a 1.80 mts., aún cuando la norma no permite espaldones de ese ancho, cosa que no le consta ya que no conoce esa norma. Agrega, que sea como sea reducir el ancho de los espaldones en un proyecto de 2.50 a 1.80 mts. en una ruta que tiene tan alto tránsito de camiones pesados, no deja de tener un impacto en la seguridad vial. Le solicita al Director Ejecutivo aclarar este tema.

El Director Ejecutivo expresa que hay que separar lo que es normativa y lo que es seguridad vial, porque no necesariamente son lo mismo. Desde su punto de vista de normativa de diseño un espaldón puede ser hasta de 1.20 mts. En términos de seguridad vial evidentemente entre más espacio lateral tenga una carretera va a haber mejor seguridad vial, relacionada con accidentes por salida de vía, porque el vehículo tiene más oportunidad para maniobrar. Otro punto a considerar es que en este momento esa ruta no tiene espaldones. Habría que hacer un análisis más profundo de en cuánto va a afectar o en cuánto no, a la seguridad vial del proyecto, no de la carretera y habría que revisar el diseño general del espaldón, el diseño de las alcantarillas, de las cunetas, etc., y de la zona lateral para ver si con 1.80 mts. es suficiente o no. Agrega que va a investigar sobre el tema y en una próxima sesión presentará un informe.

Se toma nota de las manifestaciones del Director Chavarría Gutiérrez y del Director Ejecutivo.

**ARTÍCULO NOVENO**

**Asuntos de la Dirección Ejecutiva**

Ante los comentarios negativos en la prensa, el Director Ejecutivo presenta un video del comportamiento del tráfico, en la ruta 32 con la nueva demarcación de 2+1. Agrega que este video lo ha subido a las diferentes redes sociales y que probablemente el lunes se presentará en el Programa 7 Días.

Sobre las afirmaciones que dicen que en algunos trayectos no hay suficiente espacio para maniobrar en la carretera y que por ese motivo los camiones pasan por encima de los postes abatibles, el Director Ejecutivo indica que eso es lo que argumentan los camioneros, pero lo que tienen que hacer es bajar la velocidad, que en esos tramos es de 60 KPH, un camión con tráiler puede perfectamente maniobrar; sin embargo, informa que le

solicitó al Ing. Junior Araya Villalobos, Director General de Ingeniería de Tránsito que revisara las curvas para verificar si efectivamente eso está sucediendo y si estuviera pasando, buscar soluciones en esos lugares.

Se toma nota de las manifestaciones del Señor Director Ejecutivo.

Se levanta la sesión al ser las 21:00 horas.