

Sesión Ordinaria 2824-15

Acta de la Sesión Ordinaria 2824-15 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 2 de noviembre del 2015 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:45 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.
Licda. Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante M.E.P.

Director Ausente: Dr. Fernando Llorca Castro por encontrarse en funciones propias de su cargo.

Participan además:

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
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 2823-2015
- III. Presentación Proyecto de la Operadora Claro: Run Ring Pum
- IV. Asuntos Auditoría Interna
 - ✓ Presentación del Plan Estratégico de Auditoría Interna PEAI 2016-2020
- V. Presentación del Plan Estratégico Nacional en el Marco Decenio de Acción para a Seguridad Vial Replanteamiento 2015- 2020 “Construyendo Una Cultura de Paz en las Carreteras”
- VI. Proyecto de Resolución a Excepción de Caducidad interpuesta por el señor Mayid Martínez Calvo, Excepción de Prescripción interpuesta por los señores Mayid Martínez Calvo, Alexander Vásquez Guillén y Gary Salas Estrada, Excepción de Litis Consorcio Pasiva Necesaria interpuesta por Mayid Martínez Calvo, Gerardo Gary Salas Estrada, Rocío Gamboa y Alexander Vásquez Guillén – Procedimiento Administrativo Relación de Hechos No. AI.-RH.-2011-02 denominada “Compra chalecos antibalas para la Dirección General de la Policía de Tránsito

- VII. Propuesta Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para Labores Tendientes a Brindar Mantenimiento y Reparación de Alcohosensores, Radares, Sonómetros a la Dirección General de la Policía de Tránsito
- VIII. Solicitud de Permiso sin Goce de Salario del servidor Jerome Fait Monge
- IX. Propuesta de Proyectos a Contratar con el Instituto Costarricense de Electricidad
- X. Asuntos de la Presidencia
- XI. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- XII. 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.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2824-2015 del 2 de noviembre del 2015.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2823-2015

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2823-2015 del 28 de octubre del 2015.

La Asesora Legal de la Junta Directiva sugiere que el último párrafo de la página 3 se lea así: *“Este tema fue aprobado por esta Junta Directiva en la sesión 2821-2015 del 5 de octubre pasado; sin embargo, la forma como se presentó la modificación al manual quedó abierto pasando a ser defecto de grave a leve, aplicable a todos los vehículos, independientemente si fueran de transporte público o no, aunque el problema específico por el cual se estaba sugiriendo la modificación es por la problemática que tienen los autobuses. Esto no se está presentando en otro tipo de vehículos, en la magnitud y la cantidad que tiene el transporte público, según información de RTV. Por esta razón, se está sometiendo a consideración de esta Junta Directiva que esa modificación al manual se aplique solamente a los autobuses.”*

También que se cambie el orden de los artículos, de modo que el Artículo Octavo Presentación de la Sectorización del Transporte Público, se ubique como Artículo III.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el acta de la Sesión Ordinaria 2823-2015 del 28 de octubre del 2015, con las modificaciones solicitadas por la Asesora Legal de la Junta Directiva.

ARTÍCULO TERCERO

Presentación Proyecto de la Operadora Claro: Run Ring Pum

El Director Ejecutivo comenta, que uno de los factores de riesgo modernos en la seguridad vial que afecta a todo el mundo, es el uso de las tecnologías de comunicación, como los teléfonos celulares y herramientas para estar conectados a las redes sociales. Aunque existen evidencias de que esas dispositivos afectan la conducción y el nivel de atención que prestan los usuarios a la hora de conducir, existen pocas evidencias numéricas que puedan sustentar el hecho que cómo está eso afectando a la seguridad vial, aunque se sabe que eso está ocurriendo. Se sabe que el conductor hace uso de estos elementos mientras conduce; sin embargo esto no queda registrado en las estadísticas, por lo tanto no ha sido un factor estratégico que el Cosevi haya trabajado, sino que se ha enfocado más a temas como: velocidad temeraria, conducción bajo los efectos del alcohol, etc., pero la verdad que este es un factor de riesgo que afecta la vida moderna y por ende a la seguridad vial. Este es un tema pendiente del Cosevi, de como trabajar este factor de riesgo.

Agrega que ha sostenido reuniones con personal de Claro Costa Rica, quienes presentaron el proyecto Run Ring Pum. Este programa lo han puesto en ejecución en Guatemala, donde ha dado muy buenos resultados. En esa oportunidad se recibió la propuesta por parte de Claro de trabajar en forma coordinada con el Cosevi este proyecto que tiene que ver con el uso de la tecnología y cómo afecta la seguridad vial. Cree que esta es una gran oportunidad para el Cosevi para trabajar este factor de riesgo. La intención de presentar este proyecto a la Junta Directiva, es para que si lo tienen ha bien autorizar a la Administración para desarrollar este proyecto conjuntamente con Claro.

Se recibe a la señora Carolina Sánchez Rangel, Coordinadora de Relaciones Institucionales de Claro Costa Rica, para presentar los detalles del Proyecto Run Ring Pum y la Sra. Laura Rivas Gerente de Mercadeo de Claro Costa Rica.

A continuación se incluyen las diapositivas de la presentación.



Objetivo

Concientizar a la población costarricense sobre el peligro de utilizar el celular mientras conducen.



Creando conciencia, salvando vidas...

- Estudios de la Dirección General de Tráfico de España señalan que el uso del celular al manejar es uno de los distractores más peligrosos.
- Hablar y manejar según la DGTE cuadruplica el riesgo de sufrir un accidente.
- La Organización Panamericana de la Salud (OPS) indica que la reacción de una persona se ve reducida hasta en un 40% con solo mantener una conversación telefónica de 1 minuto y medio mientras maneja.



¿Qué es Run Ring Pum?

Campaña de Responsabilidad Social Corporativa de Claro que pretende:

- Contribuir a la conciencia social sobre el uso del celular mientras se conduce.
- Niños se conviertan en agentes de cambio de un país con una cultura vial más responsable.



Primera fase del proyecto en Costa Rica

Niños: agentes de cambio.

Estudios internacionales de conducta de seres humanos, han demostrado que los niños cuando se les enseña normas desde temprana edad, se convierten en los mejores PROMOTORES e INSTRUCTORES.

Por eso en Costa Rica, llevaremos el mensaje a 30 mil niños en edad preescolar de más 80 centros educativos públicos y privados.



Trabajando de la mano con:

- Vicepresidencia de la República
- Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
- Dirección de Tránsito
- Hospital Nacional de Niños
- UNESCO
- Patronato Nacional de la Infancia (PANI)
- Ministerio de Educación Pública (MEP)



Impacto del proyecto en Guatemala

- Más de 300 escuelas alcanzadas en Guatemala
 - Mensaje llegó a más de 40.000 niños
- Ministerio de Educación en Guatemala incluyó Run Ring Pum en Programa de Educación a nivel nacional



El Director Ejecutivo acota que ve un gran potencial a esta campaña, se conversó no solo que el Cosevi salga promoviendo la campaña, sino pensar en el mediano-largo plazo que se podría hacer una alianza estratégica con Claro para que el Cosevi pueda tener la posibilidad de utilizar los materiales que están siendo revisados por la Dirección de Proyectos para difundir el mismo como parte del material que se utiliza en el programa de Escuelas Seguras. En Costa Rica los personales de la Brigada Vial están tan posicionados en los niños, que se podría aprovechar esta brecha para introducir el personaje de esta campaña como un amigo de la Brigada Vial y que sería la Brigada Vial la que introduzca esto a los niños.

Las Señoras Carolina Sánchez Rangel y Laura Rivas se retiran de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibida la exposición del Proyecto Run Ring Pum, promovido por la empresa Claro de Costa Rica y se instruye al Director Ejecutivo para coordinar con la empresa Claro Costa Rica el apoyo al mismo en las actividades que se desarrollen en centros educativos.

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos Auditoría Interna

Presentación del Plan Estratégico de Auditoría Interna PEAI 2016-2020

Se conoce el oficio No. A.I.-15-550, de la Auditoría Interna, mediante el cual se adjunta el Plan Estratégico de Auditoría Interna PEAI 2016-2020. Se recibe a la máster Vanessa Segura Orozco, Auditora Interna a.i., para brindar los detalles del plan.

Se incluyen las diapositivas de la presentación:





Presentación

El PEAI es una guía de las acciones para el logro de los objetivos de la A.I., para los próximos cinco años de gestión (2016-2020).

En él se proyectan las áreas en las que la Auditoría procurará llevar a cabo su labor, **apuntando al desarrollo de una fiscalización oportuna.**

En la definición de la estrategia se consideró la planificación institucional:

- Al cierre del documento se trabajó con la propuesta del PE de Seguridad Vial 2015-2020 que aún no había sido aprobado por la Junta Directiva.
- En esta semana se revisó la Propuesta del Replanteamiento del Plan Estratégico Nacional en el Marco Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2015-2020 “Construyendo una cultura de paz en las carreteras”, que tiene la Administración en trámite ante este Órgano Colegiado, **el cual también se fundamenta la estructura de la estrategia en los Cinco Pilares del Plan Nacional Decenio de Acción de la Seguridad Vial.** ➔

Está direccionando a los servicios de auditoría y los servicios preventivos.

Para fortalecer la transparencia en las actividades administrativas esenciales para el cumplimiento efectivo de los objetivos de la A.I.

Con el propósito de mantener su continuidad y vigencia, el Plan será revisado y ajustado en forma previa a la planificación anual de la Auditoría Interna, incorporando los cambios institucionales y los aportes del personal de esta Auditoría.

2



Introducción

Planificación Estratégica de la A.I. y el cumplimiento normativo

<p>Ley General de Control Interno N°8292</p>	<p>El Reglamento General del Sistema Nacional de Planificación, Decreto N° 37735-PLAN Artículo N° 13</p>	<p>Las Normas para el ejercicio de la Auditoría Interna en el sector público (R-DCI19-2009) De la CGR</p>	<p>Las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, R-DC-064-2014, Norma 203 De la CGR</p>
---	--	---	---

3



Estructura del documento

1. Marco filosófico institucional
2. Orientación de la Auditoría Interna →
3. Diagnóstico de la Situación Actual de la Auditoría Interna →
4. Objetivos Estratégicos y Estrategias →
5. Equipo de trabajo
6. Evaluaciones del PEAI
- 7 y 8. Referencias y Anexos

4



Misión y Visión de la Auditoría Interna del Cosevi

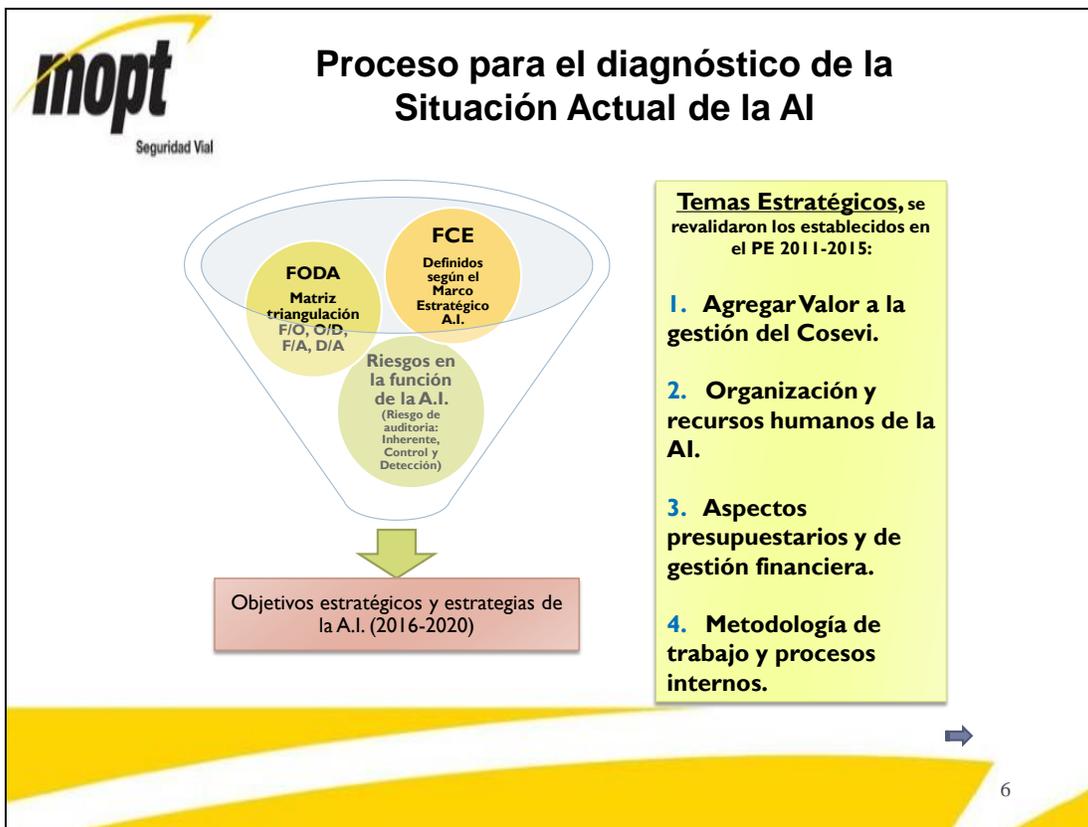
MISIÓN
Art. 7
ROFAI

“Asesorar, evaluar y fiscalizar en forma objetiva, oportuna e independiente al COSEVI, para contribuir al cumplimiento de los objetivos institucionales, a través de prácticas que permitan examinar la gestión administrativa, proporcionando recomendaciones e información relevante sobre las actividades revisadas, en cumplimiento con las normas de auditoría, disposiciones de la Contraloría General de la República, las leyes y demás normativa relacionada; en procura de una organización más ágil, adecuadamente controlada, económica y enfocada al servicio al usuario y protección de los recursos públicos administrados; esto con un personal profesional, técnico y experimentado, que posea los conocimientos, habilidades, destrezas, aptitudes y disciplinas requeridos para el ejercicio de la Auditoría.”

VISIÓN
Art. 8
ROFAI

“Ser una unidad de asesoría, evaluación y fiscalización, motivada, capacitada y comprometida, que agregue valor al COSEVI y coopere al logro de los objetivos institucionales, brindando servicios de calidad, mediante la práctica de un enfoque objetivo, preventivo, concomitante, comprobatorio, sistemático y profesional, para fiscalizar y mejorar la efectividad de la administración del riesgo, de control y el proceso de dirección de la Administración Activa.”

5





Tema 2: Organización y recursos humanos de la Auditoría Interna.

Objetivo estratégico 2: Mantener una organización adecuada y articulada con personal altamente capacitado y motivado, que le permita ejercer las actividades con total independencia funcional y de criterio.



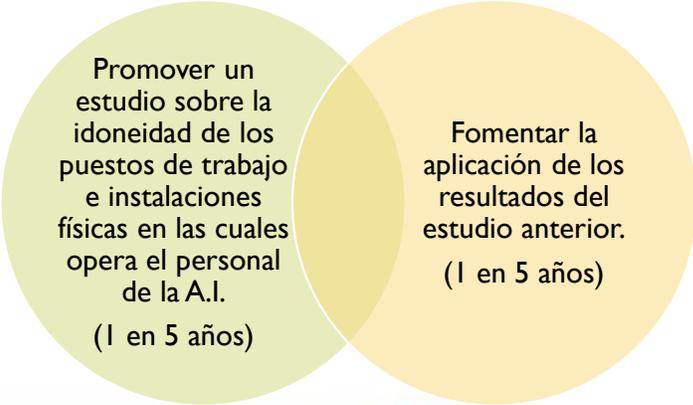
- Promover estudio de puestos, para ver la posibilidad de subir escalones (según estructura y normativa)**
I en 5 años
- Fomentar a lo interno y lo externo los resultados del Estudio de Puestos.**
I en 5 años
- Tramitar ante el DGDH los nombramientos en propiedad de las plazas interinas y vacantes.**
I en 5 años
- Actualizar el Plan de Capacitación según necesidades internas y los requerimientos externos.**
I al año
- Coordinar a lo interno y externo del Cosevi la participación del personal de la AI en los programas de capacitación de otras dependencias públicas.**
Personal capacitado
- Gestionar ante autoridades internas competentes la capacitación especializada a en TI de funcionarios de la AI.**
I en 5 años
- Tramitar ante diferentes instancias el apoyo para contar con criterios legales e Ingenieriles.**
Ejemplo Colegios Profesionales
I al año
- Solicitar y justificar ante autoridades externas competentes, el Jerarca y el DGDH, el nombramiento de funcionarios con conocimientos en TI, Derecho, Ingeniería Civil y Periodismo.**
I en 5 años

8



Tema 3: Organización física adecuada de la Auditoría Interna.

Objetivo estratégico 3: Mantener una organización física adecuada de la A.I., que contribuya al desempeño idóneo de los funcionarios que la integran.



- Promover un estudio sobre la idoneidad de los puestos de trabajo e instalaciones físicas en las cuales opera el personal de la A.I.**
(I en 5 años)
- Fomentar la aplicación de los resultados del estudio anterior.**
(I en 5 años)

9

mopt
Seguridad Vial

Tema 4: Metodología de trabajo y procesos internos.

Objetivo estratégico 4: Establecer políticas y procedimientos para guiar la actividad de la A.I, a fin de asegurar la efectividad de los recursos asignados y la calidad profesional de la función.

<p>Autoevaluación del control interno y seguimiento del Plan de Mejora. (1 al año)</p> <p>Aplicación del modelo de valoración de riesgos como insumo de la Planificación Anual (una vez revisado). 1 cada año.</p> <p>Realizar la planificación anual de la A.I. uniforme, considerando los insumos institucionales, normativa y requerimientos de todas las Áreas de la A.I. Haciendo uso de la Guía Uniforme de Planificación. 1 cada año.</p>	<p>Evaluación de la Calidad y seguimiento del Plan de Mejora. (1 al año y Evaluación Externa 1 cada 5 años).</p> <p>Evaluación anual y trimestral de la ejecución del Plan de trabajo anual de la A.I. 1 cada año.</p> <p>Actualizar el Marco Estratégico de la A.I. (ROFAI), FCE, Modelo de Evaluación de Riesgos de la A.I. y el Universo Auditable. 1 en 5 años</p>	<p>Revisión y aplicación del modelo de valoración de riesgos en la gestión de la A.I. 1 al año</p> <p>Confección de una Guía Uniforme de planificación para las Unidades y funcionarios involucrados en la Planificación Anual de la A.I. 1 cada año.</p> <p>Revisión y actualización de la Planificación Estratégica de la A.I. 1 cada año.</p>
---	--	--

10

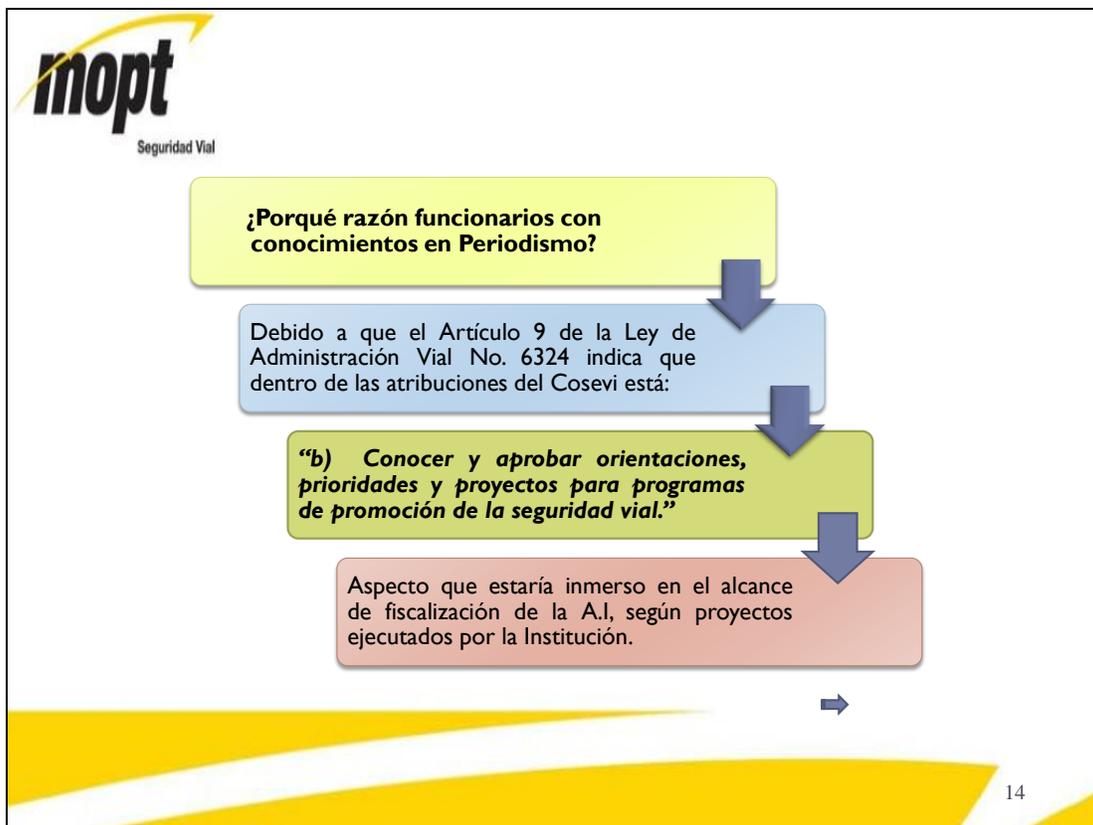
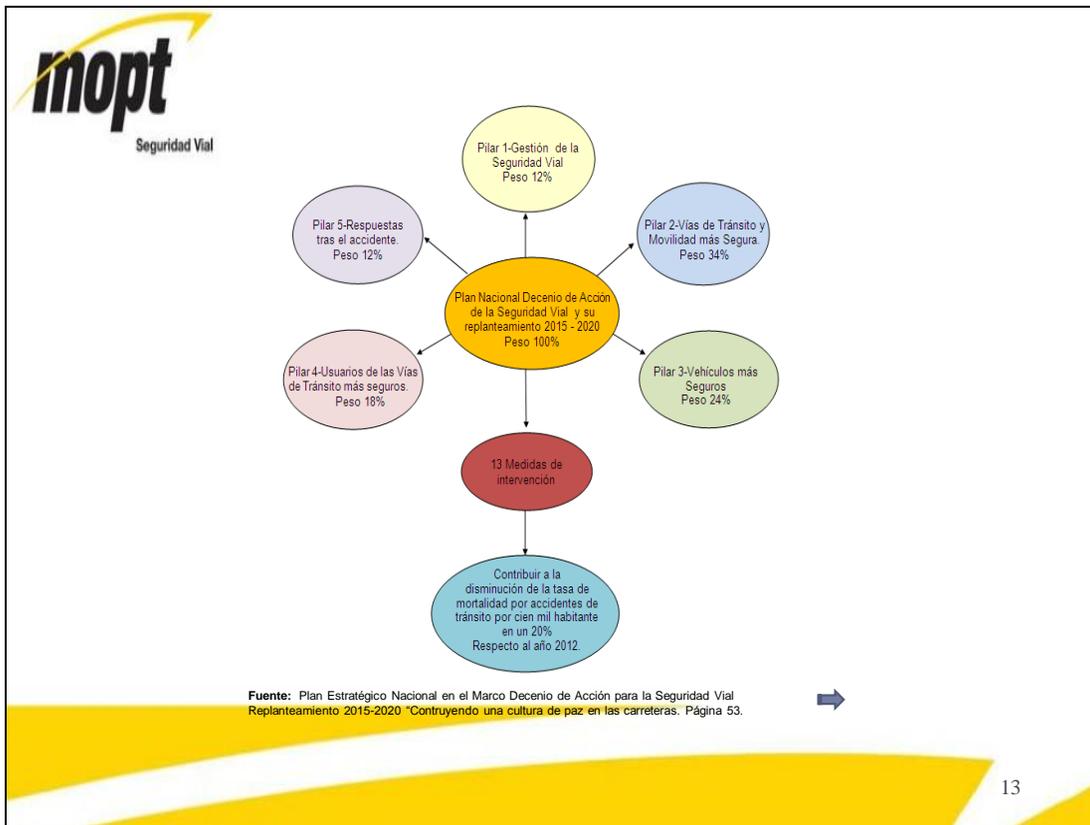
mopt
Seguridad Vial

Tema 4: Metodología de trabajo y procesos internos.

Objetivo estratégico 4: Establecer políticas y procedimientos para guiar la actividad de la AI, a fin de asegurar la efectividad de los recursos asignados y la calidad profesional de la función.

<p>Promover la finalización y la puesta en marcha del Sistema Automatizado de la Auditoría Interna. 1 en 5 años</p>	<p>Modernizar del Proceso de gerencia y fiscalización de la A.I, considerando requerimientos tecnológicos, físicos, humanos y financieros necesarios, para aumentar la competencia de la A.I, según el universo auditable a fiscalizar. 1 en 5 años</p>	<p>Promover la identificación y unión de los funcionarios de la A.I, en el cumplimiento del marco estratégico de la A.I. y el de la Institución. 1 al año</p>	<p>Promover un estudio sobre la implementación del teletrabajo en la A.I, según el Decreto No. 37695-MP-MTSS y la normativa del Cosevi.</p>
---	---	---	---

11



Con respecto al tema 2: “Organización y Recursos Humanos de la Auditoría Interna”, el Señor Presidente consulta que si es promover un estudio de puestos en cinco años?.

La MBA. Segura Orozco responde, que lo que se pretende es tener actualizado el recurso humano en todas las áreas de la Auditoría, con el fin de materializar al cabo de cinco años las necesidades en ese aspecto.

Con respecto a la metodología del trabajo y procesos internos, la Directora Vargas Viquez indica que más bien parecida una labor cotidiana, no se especifica un proyecto concreto, un plan de acción a ejecutar.

Responde la MBA. Segura Orozco, que en el tema 1 “Agregar Valor a la Gestión del Cosevi” se especifica que se pretenden realizar 33 estudios anuales de control interno y especiales, para el fortalecimiento del control interno institucional.

La MBA. Segura Orozco se retira de la sesión.

La Directora Vargas Viquez expresa que en esta presentación no ve la acción sustantiva de la Auditoría Interna en el periodo que se plantea.

La Asesora Legal de la Junta Directiva indica que seguramente la duda que tiene la Directora Vargas Viquez es la diferencia que existe entre un plan operativo a un plan estratégico, que sería que especifiquen en qué van a trabajar los auditores. A su parecer en la presentación se debió de haber incluido aparejado el plan operativo, ya que este plan es muy macro y muy administrativo, no se incluye el plan de trabajo para ver qué es lo que están haciendo y lo que van a hacer. Todos los lineamientos que se incluyen son reasignaciones, estudios, muy administrativo.

El Presidente manifiesta que ellos están abarcando cuatro aspectos: (dos a lo interno y 2 a lo externo) agregar valor a la gestión del Cosevi, organización y recursos humanos, el tema de las instalaciones física y la metodología del trabajo que es parte interno y parte externo, que es cómo van a trabajar; sin embargo, no hablan nada propiamente del POI, que serían cuántos estudios, sobre qué temas, etc. Este plan es 2016-2020 por lo que tiene que ser a un nivel macro.

La Directora Vargas Viquez agrega, que si es macro a excepción de los planes de mejora que van a aportar a la institución. A su parecer hace falta evidenciar los planes concretos. Se habla de planes de mejora pero a lo interno de la auditoría, como si la auditoría no formara parte del Cosevi.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el oficio No. A.I.-15-550, de la Auditoría Interna, donde se adjunta el Plan Estratégico de Auditoría Interna PEAI 2016-2020 y se devuelve el plan a la Auditoría Interna con el fin de que se incorporen al mismo los planes concretos que estén ligados en el PEAI 2016-2020, con el fin de valorar su aprobación en una próxima sesión.

ARTÍCULO QUINTO

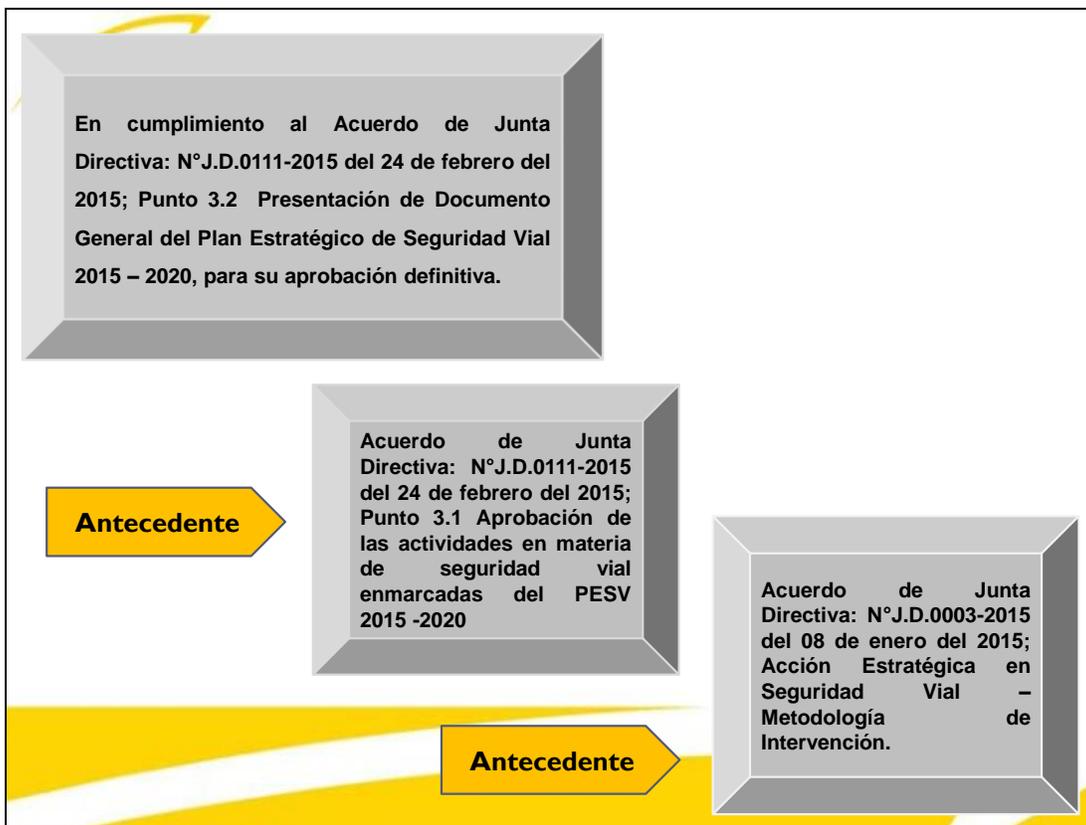
Presentación del Plan Estratégico Nacional en el Marco Decenio de Acción para a Seguridad Vial Replanteamiento 2015- 2020 “Construyendo Una Cultura de Paz en las Carreteras”

Se recibe a la máster Jeannette Masís Chacón, Encarga del Área de Planificación y Evaluación de la Dirección de Proyectos, para brindar los detalles del plan.

El Director Ejecutivo menciona, que en sesiones anteriores ya esta Junta Directiva había acordado las acciones estratégicas, los objetivos, líneas estratégicas, entre otros. A la fecha se ha avanzado mucho en el tema. La labor que está realizando el Área de Planificación ha sido en coordinación con todas las direcciones del Cosevi, para poder llevar a la realidad este plan estratégico a actividades y planes operativos en los próximos cinco años.

Se incluyen las diapositivas de la presentación:





mopt
Segu

CONTENIDO

- RESUMEN EJECUTIVO
- 1 -ANTECEDENTES.
- 2 -GENERALIDADES DE LA SEGURIDAD VIAL EN COSTA RICA
- 3 -MAGNITUD DEL PROBLEMA.
- 4 -SITUACIÓN PAÍS EN INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA
- 5 -UNA DÉCADA DE ACCIÓN PARA EL PAÍS
- 6 -MARCO CONCEPTUAL DE LA ESTRATEGIA
- 7 -VISIÓN - MISIÓN.
- 8 -OBJETIVO Y LINEAMIENTOS GENERALES.
- 9 -ESTRATEGIA DE INTERVENCION
- 10 -PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL
- 11 -PLAN NACIONAL ESTRATÉGICO - ADMINISTRATIVO
- 12 -LÍNEAS ESTRATÉGICAS E INDICADORES DE EFECTO Y DE IMPACTO
- 13 -REFERENCIAS

3



Finalidad del Plan:

- Servir de documento de orientación que facilite medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y su replanteamiento 2015 - 2020 en el ámbito nacional.
- Acciones basadas en evidencia científica que permitan mejorar las condiciones de seguridad vial y que de igual forma, esas acciones sean acompañadas de asignación de recursos.
- Involucra un amplio número de actores sociales integrado por gobiernos locales, la sociedad civil, empresas privadas, instituciones de gobierno, entre otros.

4



Global Plan
for the Decade of Action
for Road Safety 2011-2020



 **DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY 2011-2020**

ANTECEDENTES

- Resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que proclama al periodo 2011 - 2020; como Decenio de Acción para la Seguridad Vial y se formuló el **Plan Mundial para el Decenio de Acción** para la Seguridad Vial 2011-2020.
- **Propósito:** estabilizar y disminuir el número de heridos y víctimas mortales por percances viales en diez años.

5



GENERALIDADES DE LA SEGURIDAD VIAL EN COSTA RICA.

Evolución del Marco Estratégico de Seguridad Vial



**Plan de Seguridad Vial
2001 – 2006**



**Plan de Seguridad Vial
2007 -2011**



**Plan de Seguridad Vial y su
Replanteamiento
2015 - 2020**

6

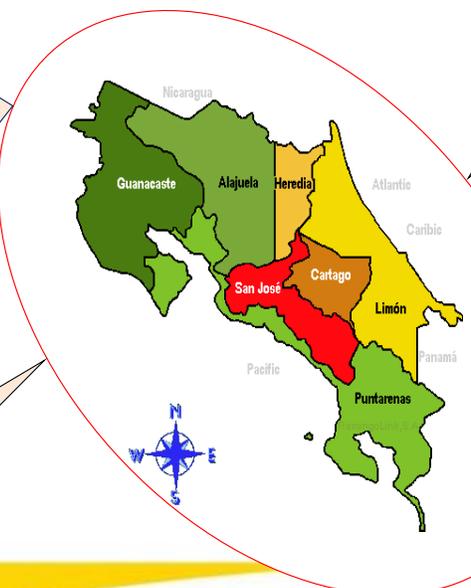


DATOS GENERALES EN SEGURIDAD VIAL COSTA RICA.

Tendencia de la tasa de mortalidad total por 100 mil habitantes:

- Crecimiento del año 2005 (14,71) al 2007 (16,33).
- Decrecimiento del año 2008 (17,05) al 2011(12,94).
- Crecimiento y decrecimiento aleatorio; variando entre 14,51 (año 2012) a 14,29 (año 2014).

Los fines de semana registran mayor mortalidad entre los años 2001 al 2014.



Del año 2001 al 2014 se destaca con mayor cantidad de fatalidades, el grupo de edades entre los 20 y los 24 años:

Población económicamente activa.

El mes de diciembre es el que registra mayor mortalidad, desde el año 2001 al 2014.

7



ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

Basada en:

Seis áreas geográficas que presentaron los mayores registros en accidentes de tránsito con personas graves o fallecidas a saber; Puntarenas, Pérez Zeledón, San José, San Carlos, Alajuela y Pococí, que representan un 27.9% del total de muertos y graves para intervención en los cantones de alto riesgo, tal como se evidencia en el cuadro siguiente:

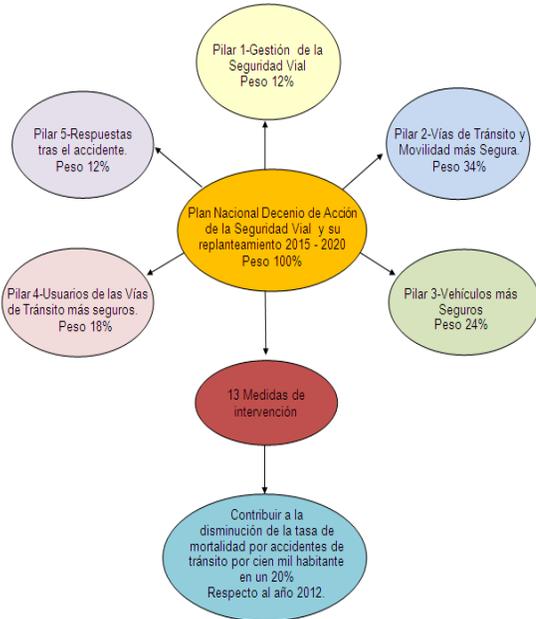
Estadísticas del grupo con indicadores mayores

Cantón	Indicador							
	Fallecidos en sitio		Heridos graves		Fallecidos en sitio + Heridos graves		Accidentes con al menos un herido grave o fallecido en sitio	
	n	%	n	%	n	%	n	%
San José	19	5.6%	117	5.6%	136	5.6%	111	5.6%
Alajuela	13	3.9%	98	4.7%	111	4.6%	101	5.1%
Puntarenas	25	7.4%	86	4.1%	111	4.6%	81	4.1%
Pococi	22	6.5%	83	4.0%	105	4.3%	77	3.9%
Pérez Zeledón	15	4.5%	89	4.3%	104	4.3%	91	4.6%
San Carlos	6	1.8%	96	4.6%	102	4.2%	88	4.5%
Total de grupo de cantones con índice más alto	100	29.7%	569	27.2%	669	27.6%	549	27.9%
Total Costa Rica	337	100.0%	2089	100.0%	2426	100.0%	1966	100.0%

Fuente: COSEVI Área de Investigación y estadística.



METODOLOGÍA DE LA ESTRATEGIA



- Se consideran los 5 pilares de intervención del Plan Nacional Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020.
- Se clasificaron las medidas de intervención con base a las categorías de excelentes, buenas y promisorias, basada en las experiencias adquiridas mediante la ejecución de planes de seguridad vial implementados en el país, desde el año 2001 y los cuales cuentan con evidencia científica. (UNECE, CEPAL, 2011)

Medidas de intervención por Pilar según categorización medidas propuestas.			
Medidas a implementar	Peso	Nombre del Pilar	Categorización de Medidas Propuestas
Pilar 1, 2, 3 y 4			
Antes del accidente			
Coordinación y participación de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales y de actores sociales.	2	Pilar 1- Gestión de la Seguridad Vial.	Promisoria
Estadísticas e indicadores de la seguridad vial.	10	Pilar 1- Gestión de la Seguridad Vial.	Buena
Subtotal Peso Pilar 1	12		
Infraestructura vial (segregación peatonal, amortiguadores de impacto, señalización, pantallas de mensajería variable, medida para proteger las colisiones contra objetos sólidos, luces y sonidos en cruces peatonales).	12	Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.	Excelente
Implementación de nuevas tecnologías para la mejora en control de carretera para la seguridad vial.	12	Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.	Excelente
Evaluaciones de Seguridad Vial, estudios de tránsito, talleres y conservatorios.	10	Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.	Buena
Subtotal Peso Pilar 2	34		
Vehículos automotores más seguros: Inspección, legislación, fabricación (Bolsa de aire, luz de día, entre otros).	12	Pilar 3- Vehículos Más Seguros.	Excelente
Revisión técnica: legislación	10	Pilar 3- Vehículos Más Seguros.	Buena
Estudios integrales de flota vehicular, actualización de los modelos de vehículos utilizados en transporte público e importación de vehículos.	2	Pilar 3- Vehículos Más Seguros.	Promisoria
Subtotal Peso Pilar 3	24		
Controles policiales de la norma.	12	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Excelente
Evaluaciones de seguridad vial, estudios de tránsito, talleres y conservatorios.	2	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Promisoria
Capacitación para la creación de una cultura de mantenimiento vehicular.	2	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Promisoria
Educación Vial.	2	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Promisoria
Subtotal Peso Pilar 4	18		
Pilar 5			
Durante y Después del accidente			
Sistema de atención ante la ocurrencia de un accidente de tránsito.	12	Pilar 5- Respuesta tras el accidente.	Excelente
Subtotal Peso Pilar 5	12		
TOTAL DE APORTES POR PILARES	100		

10



METODOLOGÍA DE LA ESTRATEGIA

Líneas Estratégicas en Seguridad Vial para sexenio 2015-2020

- 1-Evaluación y Mejoramiento del marco normativo de Tránsito y Seguridad Vial.
- 2-Fortalecimiento del Ente Rector de la Seguridad Vial. (COSEVI).
- 3-Fortalecimiento de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en el espacio local. (Municipios).
- 4-Modernización del Sistema de Estadísticas e Investigación en movilidad y seguridad vial.
- 5-Modernización del Sistema de Control Policial de Tránsito enfocado a los principales factores de riesgo asociados a lesiones y muertes por accidentes de tránsito.
- 6-Impulsar la Educación vial con un enfoque de desarrollo de competencias para la utilización segura del sistema de movilidad y tránsito.

11



7-Modernizar el Sistema de Formación y Acreditación de Conductores basado en un enfoque de desarrollo de competencias.

8-Fortalecimiento de la promoción de hábitos y comportamientos seguros en el sistema de tránsito, con la participación de la sociedad civil, la iniciativa privada, las víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tránsito.

9-Fortalecer en forma integral el Sistema de Seguridad de la Flota Vehicular en el país.

10-Modernizar la seguridad vial en la infraestructura avanzando hacia un enfoque de carreteras que perdonan y que consideren las necesidades de los usuarios más vulnerables del sistema de tránsito.

11- Fortalecer el sistema de atención pre hospitalaria y hospitalaria de víctimas de accidentes de tránsito.

12



PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 2015-2020

Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial						
Linea Estratégica 2: Evaluación y mejoramiento del marco normativo de Tránsito y Seguridad Vial.						
Medida 1- Coordinación y participación de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales y de actores sociales						
Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
1.2.1.1.1-Evaluación empírica de la efectividad de la Ley de Tránsito.	2016-100% de la evaluación realizada respecto a la efectividad de la norma.	Informe de evaluación de resultados con recomendaciones para mejorar la efectividad de la aplicación de la Ley de Tránsito al 2016.	Diagnostico con propuesta de solución.	Aplicación de la Ley sin limitaciones legales.	MOPT y Asesoría Legal, DGPT	Dirección de Tránsito, Policía de Tránsito, Dirección de Logística, DGEV y DGPT.
1.2.1.1.2-Revisión, propuesta y aprobación de modificaciones a leyes concernientes a la Seguridad Vial.	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.	Reformas aprobadas y publicadas en el Diario Oficial La Gaceta.	Leyes reformadas y aprobadas.	Aplicación de la Ley sin limitaciones legales.	MOPT y Cosevi.	Cosevi, DGPT, Asesoría Legal, Ministro de Obras Públicas y Transportes y Diputados.
	2015-100% de la documentación consolidada para revisión.					
	2016- 100% de la documentación revisada y propuestas de modificación elaboradas y validadas.					
	2017-100% de las propuestas de modificación presentadas en la Asamblea Legislativa.					
	2018- 100% de modificaciones aprobadas a las leyes.					



Pilar 1-Gestión de la Seguridad Vial						
Linea Estratégica 2: Evaluación y mejoramiento del marco normativo de Tránsito y Seguridad Vial.						
Medida 1- Coordinación y participación de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales y de actores sociales						
Actividad: 1- Fortalecimiento de la estructura legal y organizativa del COSEVI						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
1.2.1.1.3- Normas técnicas sobre seguridad vial.	2015-2017-Elaboración de las normas técnicas en 3 componentes; dispositivos de seguridad vial pasiva, importación de vehículos y equipo especial. 2015-Elaboración de la norma técnica en 3 componentes; casco, chaleco, sistemas de retención infantil. 2016-Norma técnica de importación de vehículos. 2017-Norma técnica de equipo especial.	Publicación de 3 normas técnicas en seguridad vial al 2017.	Número de normas técnicas aplicadas.	Posicionamiento y fortalecimiento de aptitudes y actitudes en normas de seguridad vial.	Dirección de Proyectos.	Cosevi, DGPT, MOP T, DGEV, DGIT, la LANAMME y Conavi.

14



Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.						
Linea estratégica: 5- Modernización de la infraestructura de la seguridad vial avanzando hacia un enfoque de carreteras que perdonan y que consideran las necesidades de los usuarios más vulnerables del sistema.						
Medida 3- Infraestructura vial (segregación peatonal, amortiguadores de impacto, señalización, pantallas de mensajería variable, medida para proteger las colisiones con objetos sólidos, luces y sonidos en cruces peatonales).						
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, Pococi, Puntarenas y San Carlos.						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
2.5.3.1.4-Implementación de vías 2+1 Linea basal, es de 13.695 vehículos diarios proyectados, según datos de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.	2015-Implementación y operación de un sistema de carretera 2+1 en la ruta 32 tramo Zurquí -Cruce Río Frio.	Proyecto de vías 2+1 implementado.	Evitar la invasión de vehículos en el carril contrario.	Reducir los accidentes de tránsito con víctimas en el tramo identificado	DGIT	DGIT, COSEVI
2.5.3.1.5- Ciclovía.	2015-2016- Diseño, construcción e implementación de una ciclovía de 6 kms, en la ruta 247 sección Mercedes (Nájera) - Cariari, en el Cantón de Pococi (Kilómetro del 14 al 20).	Ciclovía concluida.	Ciclistas circulando por una ciclovía con condiciones de seguridad óptima	Disminución de accidentes de tránsito por colisión con ciclistas.	COSEVI	Obras Viales
2.5.3.1.6.Diseño y construcción de obras viales en los cantones de Puntarenas. Producto de la Elaboración de un proyecto piloto de movilidad segura y sustentable que incluya necesidades de los peatones y ciclistas en los cantones de Puntarenas. Se toma como base para el estudio y diseño de obras en 6 kilómetros de vía.	2017-2020-Implementación y operación de un Proyecto piloto sobre la movilidad segura en los cantones de Puntarenas.	Proyecto implementado.	Ciclistas y peatones circulando por espacios con condiciones de seguridad óptima	Disminución de accidentes de tránsito por atropello a peatones y ciclistas.	Cosevi	Cosevi, Obras viales y Conavi.



Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.						
Linea estratégica: 5- Modernización de la infraestructura de la seguridad vial avanzando hacia un enfoque de carreteras que perdonan y que consideran las necesidades de los usuarios más vulnerables del sistema.						
Medida 5- Evaluaciones de Seguridad vial, estudios de tránsito, talleres y conversatorios.						
Actividad 4- Cumplimiento del Decreto 33148-MOPT.						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
2.5.5.4.2-Manual de auditorías e inspecciones de seguridad vial.	2018-Revisión, reelaboración y validación del Manual de auditorías e inspecciones de seguridad vial (consultoría sueca).	Manual de auditorías de inspecciones de seguridad vial validado.	Herramienta que facilita el diagnóstico del sistema de tránsito enfatizando en el componente de la seguridad vial.		Dirección de Proyectos.	Dirección de Proyectos, CONAVI y DGIT.
2.5.5.4.3-Guías técnicas para el diseño de infraestructura vial.	2019-Elaboración de Guías Técnicas para gestores y tomadores de decisiones en infraestructura vial.	Guías técnicas elaboradas.				

16



Pilar 3- Vehículos Más Seguros.						
Linea estratégica 6- Fortalecimiento en forma integral del sistema de seguridad de la flota vehicular en el país.						
Medida 6- Vehículos automotores más seguros: Inspección, legislación, fabricación (Bolsa de aire, luz día, entre otros).						
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).						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
3.6.6.1.2-Reglamentos relacionados a los vehículos y de aplicación por parte de la revisión técnica.	2015-2019:Desarrollo de al menos 11 reglamentos técnicos en temas de: -Sistemas de retención infantil. -Cascos para motociclista y Vestimenta retroreflectiva para motociclista. -Sistemas de Seguridad Pasiva y Activa de Automotores (Luces, Cinturón de seguridad, Bolsas de aire, frenos, parabrisas, ventanas, apoyacabezas,...) -Ruido -Normas de importación de vehículos -Llantas -Transporte de personas -Modificaciones en los vehículos -Emisiones contaminantes de vehículos -Exoneraciones de artículos de seguridad pasiva. 2015-Desarrollo de 2 reglamentos técnicos en los temas de: -Cascos y Vestimenta Retroreflectiva -Sistemas de Seguridad Pasiva y Activa de Automotores (Luces, Cinturón de seguridad, Bolsas de aire, frenos, parabrisas, ventanas, apoyacabezas, entre otros). 2016-Desarrollo de 2 reglamentos técnicos en los temas de: -Sistemas de retención infantil. -Normas de importación de vehículos. 2017-Desarrollo de 1 reglamento técnico en el tema de: -Llantas. 2018-Desarrollo de 2 reglamentos técnicos en los temas de: -Transporte de personas. -Modificaciones en los vehículos. 2019-Desarrollo de 1 reglamento técnico en el tema de: -Emisiones contaminantes de vehículos.	Reglamentos técnicos actualizados y aplicados.	Nuevos criterios técnicos a evaluar en la seguridad vial como parte de la seguridad en los vehículos automotores en la Revisión Técnica Vehicular.	Mejoramiento de la seguridad vial en los vehículos y del usuario con la finalidad de reducir la severidad de los accidentes de tránsito.	Dirección de Proyectos y Área de Fiscalización vehicular.	Asesoría Legal, Área de Fiscalización Técnica Vehicular, Dirección de Proyectos.



Pilar 3- Vehículos Más Seguros.						
Linea estratégica 6- Fortalecimiento en forma integral del sistema de seguridad de la flota vehicular en el país.						
Medida 8- Estudios integrales de flota vehicular, actualización de los modelos de vehículos utilizados en transporte público, uso de vehículos eléctricos, importación de vehículos.						
Actividad 2- Inspecciones para el control del estado técnico de los vehículos privados y oficiales (públicos).						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
3.6.8.2.1-Diagnóstico sobre el estado de la flota vehicular del país.	2016-Elaboración de Diagnóstico sobre el estado de la flota vehicular, para el segundo semestre del 2016.	Diagnóstico terminado	Disponibilidad de datos actualizada sobre el estado de la flota vehicular en el país.	Mejoramiento en la seguridad vial del vehículo y del usuario con la finalidad de reducir la severidad de los accidentes de tránsito.	Director de Proyectos y Área de Fiscalización Técnica Vehicular.	Área de Fiscalización Técnica Vehicular, Revisión, INS.
3.6.8.2.2-Programación y aplicación de inspecciones para el control del estado técnico de los vehículos. Se debe realizar una herramienta que facilite la inspección visual y que esté acorde con las sanciones respectivas de la Ley de Tránsito vigente.	2016-2020- Implementación de veinte acciones de fiscalización y capacitación a los inspectores de tránsito, respecto a los operativos que deben realizar en aspectos ligados a la Inspección Técnica Vehicular a cualquier tipo de vehículo en el cantón de San José. 2016-Implementación de cuatro acciones de fiscalización y capacitación a los inspectores de tránsito (una por trimestre), respecto a los operativos que deben realizar en aspectos ligados a la Inspección Técnica Vehicular a cualquier tipo de vehículo en el cantón de San José.	Cantidad de operativos realizados	Flotilla vehicular en mejores condiciones técnicas de circulación.	Mejoramiento en la seguridad vial del vehículo y del usuario con la finalidad de reducir la severidad de los accidentes de tránsito.	Área de Fiscalización Técnica Vehicular, Policía de Tránsito.	Área de Fiscalización Técnica Vehicular, Policía de Tránsito, Dirección de Proyectos, Asesoría Legal.



Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros						
Linea estratégica 8- Impulso a la educación vial con un enfoque de desarrollo de competencias para la utilización segura del sistema de movilidad y tránsito.						
Medida 11-Capacitación para la creación de una cultura de mantenimiento vehicular.						
Actividad 5- Programa de Empresas Seguras en los cantones de riesgo; San José, Alajuela, Pérez Zeledón, Puntarenas, Pococi y San Carlos.						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
4.8.11.5.3-Implementación de mecanismos orientados a las buenas prácticas de seguridad vial en empresas seguras.	2016-2020- Homologación de la Norma ISO 39001 (Sistema de gestión de la seguridad vial); "Requisitos de gestión de la seguridad vial a nivel nacional", en empresas seguras. 2016-Proceso de capacitación interna sobre la Homologación de la Norma ISO 39001 (Sistema de gestión de la seguridad vial); "Requisitos de gestión de la seguridad vial a nivel nacional", en empresas seguras. 2017-Determinación de los indicadores y empresas seguras que serán capacitadas en la norma. 2018-2020- Implementación de buenas prácticas en correspondencia a la norma homologada en empresas. 2019-2020-Evaluación de las buenas prácticas promocionadas en empresas seguras.	Norma Homologada en buenas prácticas en empresas seguras.	Empresas que incorporan en su gestión el desarrollo de buenas prácticas en seguridad vial, de acuerdo con la homologación de la normativa ISO 39001, de tal forma que mejoren su eficiencia y se reduzcan costos.	Situación vial empresarial mejorada.	Director de Proyectos, Cosevi.	INS, Dirección de Proyectos



Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.						
Linea estratégica 11- Fortalecimiento del sistema de atención pre hospitalario y hospitalario de víctimas de accidentes de tránsito.						
Medida 13- Sistema de atención ante la ocurrencia de un accidente de tránsito.						
Actividad 1- Sistema de atención prehospitalaria.						
Acciones	Meta y submetas 2017-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
5.11.13.1.1- Revisión del sistema de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas de los vehículos accidentados.	2017-2020-Elaboración de un diagnóstico del sistema de atención prehospitalaria e implementación de acciones de mejora.	Diagnóstico y mejoras implementadas.	Sistema de atención prehospitalaria y víctimas con identificación de mejoras implementar.	Reducción en el número de personas que fallecen por inadecuado manejo de la intervención en la escena del accidente.	Ministerio de Salud.	Ministerio de Salud, CCSS, Cruz Roja, INS, Clínicas Privadas, EBAIS y Cuerpos de Bomberos, Comisión Nacional de Emergencias y COSEVI.
	2017 -Elaboración de un diagnóstico del sistema de atención prehospitalaria con los cuerpos de emergencia públicos y privados.					
	2018-2020- Implementación de medidas de mejora en el servicio prehospitalaria.					

20



Pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros						
Linea estratégica 9- Promoción de comportamientos seguros en el sistema de movilidad y tránsito, con la participación de la sociedad civil, la iniciativa privada, instituciones públicas, ONGs.						
Medida 12- Educación vial.						
Actividad 7-Programa Nacional para motociclistas.						
Acciones	Meta y submetas 2015-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
4.9.12.7.1-Promoción y propuesta para la creación de circuitos cerrados para la práctica de motociclismo a nivel nacional. Esta acción tiene vinculación con la acción 3.1.2.2-Convenios de cooperación técnica horizontal entre instituciones, Municipios y empresa privada del pilar 1.	2015-2019-Promoción y propuesta para la creación de circuitos cerrados para la práctica de motociclistas en los cantones de Pérez Zeledón, Alajuela, Puntarenas, San Carlos y Pococí.	6 Circuitos operando.	Espacios geográficos cantonales habilitados para la práctica de maniobras correctas de conducción para motociclistas.	Conductores de motocicletas con habilidades y destrezas seguras en espacios específicos.	Municipalidades	Cosevi, Dirección de Proyectos, Municipalidades con convenio, DGEV, DGIT.
	2016- Propuesta para la creación de circuitos cerrados de práctica para motociclismo en la municipalidad de Pérez Zeledón y San Carlos.					
	2017- Operación del circuito cerrados para las prácticas de motociclistas en los cantones de Pococí y Alajuela.					
	2018-Operación del circuito cerrados para las prácticas de motociclistas en los cantones de Puntarenas y San José.					
	2019-Evaluación de las acciones Implementación de en los cantones.					

21



Pilar 5- Respuesta tras los Accidentes.						
Linea estratégica 11- Fortalecimiento del sistema de atención pre hospitalario y hospitalario de víctimas de accidentes de tránsito.						
Medida 13- Sistema de atención ante la ocurrencia de un accidente de tránsito.						
Actividad 3- Servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de personas fallecidas por accidentes de tránsito.						
Acciones	Meta y submetas 2017-2020	Unidad de medida	Indicador de efecto	Indicador de Impacto	Responsable	Participantes
5.11.13.3.1-Mejoramiento en el servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de personas fallecidas por accidentes de tránsito.	2017-2020-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.	Diagnóstico y mejoras implementadas.	Pronóstico de la situación de los servicios y red de apoyo en cantones de riesgo.	Contribución en el proceso de reincorporación a la sociedad.	Ministerio de Salud.	Ministerio de Salud, CCSS, INS y Organismos no gubernamentales y COSEVI.
	2017-Elaboración de un diagnóstico respecto al servicio de rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a familiares de personas fallecidas por accidentes de tránsito.					
	2018-2020- Implementación de medidas de mejora en los servicios de rehabilitación y apoyo.					
	2018-2020-Promoción de la colaboración de asociaciones de víctimas y familiares así los servicios de rehabilitación y apoyo.					

22

La MBA. Masís Chacón se retira de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Plan Estratégico Nacional en el Marco Decenio de Acción para a Seguridad Vial Replanteamiento 2015- 2020 “Construyendo Una Cultura de Paz en las Carreteras” y se instruye a la Administración para que realice las acciones pertinentes para ejecutar el mismo.

ARTÍCULO SEXTO

Proyecto de Resolución a Excepción de Caducidad interpuesta por el señor Mayid Martínez Calvo, Excepción de Prescripción interpuesta por los señores Mayid Martínez Calvo, Alexander Vásquez Guillén y Gary Salas Estrada, Excepción de Litis Consorcio Pasiva Necesaria interpuesta por Mayid Martínez Calvo, Gerardo Gary Salas Estrada, Rocío Gamboa y Alexander Vásquez Guillén – Procedimiento Administrativo Relación de Hechos No. AI.-RH.-2011-02 denominada “Compra chalecos antibalas para la Dirección General de la Policía de Tránsito

La Asesora Legal de la Junta Directiva presenta para consideración y resolución de esta Junta Directiva proyecto de proyecto de resolución a Excepción de Caducidad interpuesta por el señor Mayid Martínez Calvo, Excepción de Prescripción interpuesta por los señores Mayid Martínez Calvo, Alexander Vásquez Guillén y Gary Salas Estrada, Excepción de Litis Consorcio Pasiva

Necesaria interpuesta por Mayid Martínez Calvo, Gerardo Gary Salas Estrada, Rocío Gamboa y Alexander Vásquez Guillén, relativo al Procedimiento Administrativo Relación de Hechos No. Al.-RH.-2011-02 denominada "Compra chalecos antibalas para la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Explica la Licda. Coto Calvo, que el procedimiento se inició por un informe de relación de hechos de la Auditoría Interna, del 21 de julio del 2011, posteriormente esta Junta Directiva ordenó la instrucción del procedimiento y se nombró a dos funcionarios del MOPT, como órgano director y lo ordenó en contra de Mayid Martínez Calvo, Gerardo Gary Salas Estrada, Rocío Gamboa Gamboa y Alexander Vásquez Guillén del Cosevi y Gerardo Aymerich y Ricardo Chavarría funcionarios del MOPT. El procedimiento en contra de los dos últimos está siendo conocido por las autoridades del MOPT.

A continuación se incluye el texto de la resolución:

"JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL. San José, a las ____ horas del día ____ del mes de _____ del dos mil quince.-

Conoce esta Junta Directiva Excepción de Caducidad interpuesta por el señor Mayid Martínez Calvo, Excepción de Prescripción interpuesta por los señores Mayid Martínez Calvo, Alexander Vásquez Guillén y Gary Salas Estrada, Excepción de Litis Consorcio Pasiva Necesaria interpuesta por Mayid Martínez Calvo, Gerardo Gary Salas Estrada, Rocío Gamboa y Alexander Vásquez Guillén.-

RESULTANDO:

1. Que en fecha 21 de junio del 2011, se presentó ante la Junta Directiva en ejercicio en ese momento, la Relación de Hechos No. Al.-RH.-2011-02 denominada "*Compra chalecos antibalas para la Dirección General de la Policía de Tránsito*", acordando en el artículo VIII de la Sesión ordinaria No. 2646-11 de fecha 28 de junio del 2011 acoger las recomendaciones realizadas por la Auditoría Interna del Consejo de Seguridad Vial, designando como Órgano Director del Procedimiento Administrativo Disciplinario a los señores Erick Flores Moya y Vinicio Barboza Ortiz.
2. Que el Órgano Director del Procedimiento Administrativo Disciplinario mediante Resolución Administrativa No. 2011-006 de fecha 26 de junio del 2011, debidamente notificada al investigado el día 04 de agosto del 2011, dictó el Autor de Apertura del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario en contra del señor Mayid Martínez Calvo.
3. Que el Órgano Director del Procedimiento Administrativo Disciplinario mediante Resolución Administrativa No. 2011-002 de fecha 26 de junio del 2011, debidamente notificada al investigado el día 04 de agosto del 2011, dictó el Autor de Apertura del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario en contra del señor Alexander Vásquez Guillén.

4. Que el Órgano Director del Procedimiento Administrativo Disciplinario mediante Resolución Administrativa No. 2011-005 de fecha 26 de junio del 2011, debidamente notificada al investigado el día 04 de agosto del 2011, dictó el Autor de Apertura del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario en contra del señor Gary Salas Estrada.
5. Que el Órgano Director del Procedimiento Administrativo Disciplinario mediante Resolución Administrativa No. 2011-001 de fecha 26 de junio del 2011, debidamente notificada a la investigada el día 04 de agosto del 2011, dictó el Autor de Apertura del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario en contra de la señora Rocío Gamboa.
6. Que el señor Mayid Martínez Calvo interpuso formal Recurso de Apelación y Excepción de Prescripción contra el Auto de Apertura del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
7. Que el señor Alexander Vásquez Guillén interpuso formal Excepción de Prescripción contra el presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
8. Que el señor Gary Salas Estrada interpuso formal Excepción de Prescripción contra el presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
9. Que la señora Rocío Gamboa interpuso formal Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio, Excepción de Actividad Procesal Defectuosa y Nulidad Concomitante contra el presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
10. Que posteriormente la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en ejercicio para esa fecha, acordó mediante Artículo VIII de la Sesión Ordinaria 2663-11 de fecha 10 de diciembre del 2011 sustituir al Lic. Erick Flores Moya como miembro del Órgano Director en tres Procedimientos Administrativos, siendo uno de éstos, el ordenado para instruir lo referente a la Relación de Hechos No. AI.-RH.-2011-02 denominada "*Compra chalecos antibalas para la Dirección General de la Policía de Tránsito*"; designando en su lugar al Lic. Bernal Quirós Wauters.
11. Que el Lic. Quirós Wauters por medio de escrito presentado ante la Junta Directiva en fecha 08 de febrero del 2012, no aceptó su designación como miembro del Órgano Director del Procedimiento Administrativo Disciplinario ordenado para instruir lo referente a la Relación de Hechos No. AI.-RH.-2011-02 denominada "*Compra chalecos antibalas para la Dirección General de la Policía de Tránsito*".
12. Que por medio del oficio No. JD-00106-2012 de fecha 29 de febrero del 2012, el Lic. Rodrigo Rivera Fournier, Presidente de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial designó como miembro de los tres Órganos Directores contenidos en el Artículo VIII de la Sesión Ordinaria 2663-11 de fecha 10 de diciembre del 2011, al Lic. Mauricio Lara Zamora, en sustitución del Lic. Bernal Quirós Wauters.

13. Que por medio del oficio No. DE-2012-162 de fecha 22 de mayo del 2012 la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, indicó al Ing. Luis Llach Cordero, Ministro de Obras Públicas y Transportes para esa fecha, que a pesar de haber designado la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial desde el mes de febrero del 2012 al Lic. Bernal Quirós Wauters como miembro del Órgano Director en tres Procedimientos Administrativos diferentes no se había recibido la ratificación que autorizara dicha función por parte del Jerarca Institucional.
14. Que mediante Resolución Administrativa No. 000923 dictada por el Ministro de Obras Públicas y Transportes a las 14:00 horas del 06 de junio del 2012, se dispuso:
15. *“Autorizar y ratificar el nombramiento del Lic. Bernal Quirós Wauters, como Miembro de los Órganos Directores, correspondientes a: Informe A.I.R.H 2011-01 Parque Infantil Karen Olsen en el Parque Metropolitano La Sabana. Informe A.I.R.H. 2001-02 Compra de Chalecos para la Policía de Tránsito y el Informe A.I.R.H 2009-01 Sistema Integrado Administrativo Financiero (SIAF) en sustitución del Lic. Erick Arturo Flores Moya, por las razones descritas en la parte considerativa de esta resolución (...)”*
16. Que en fecha 30 de octubre del 2012 el Lic. Rafael Herrera García, remite un escrito de devolución de los recursos de apelación referentes al presente Procedimiento Administrativo a la Licda. Silvia Bolaños Cascante, otrora Directora Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, debido a que fue removido de su nombramiento de Asesor Legal de la Junta Directiva.
17. Que la Junta Directiva a través del Artículo III de la Sesión Ordinaria No. 2694-12 celebrada en fecha 30 de octubre del 2012, determinó trasladar los recursos interpuestos en el presente expediente al Lic. Mauricio Lara Zamora, Asesor Legal de la Dirección Ejecutiva, a efecto de que preparara los proyectos de resolución respectivos para la resolución de dichas impugnaciones.
18. Que en fecha 12 de febrero del 2013 se le notificó al señor Mayid Martínez Calvo, el acuerdo adoptado por la Junta Directiva de ese momento, mediante el artículo X, de la Sesión Ordinaria No. 2708-13 celebrada en fecha 05 de febrero del 2013, disponiendo declarar sin lugar el Recurso de Apelación y la Excepción de Prescripción invocadas por el señor Martínez Calvo en contra del Auto de Apertura del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
19. Que en fecha 12 de febrero del 2013 se le notificó al señor Alexander Vásquez Guillén, el acuerdo adoptado por la Junta Directiva de ese momento, mediante el artículo X, de la Sesión Ordinaria No. 2708-13 celebrada en fecha 05 de febrero del 2013, disponiendo rechazar la Excepción de Prescripción invocada por el señor Vásquez Guillén en contra del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.

20. Que en fecha 12 de febrero del 2013 se le notificó al señor Gary Salas Estrada, el acuerdo adoptado por la Junta Directiva de ese momento, mediante el artículo X, de la Sesión Ordinaria No. 2708-13 celebrada en fecha 05 de febrero del 2013, disponiendo rechazar la Excepción de Prescripción invocada por el señor Salas Estrada en contra del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
21. Que en fecha 12 de febrero del 2013 se le notificó a la señora Rocío Gamboa Gamboa, el acuerdo adoptado por la Junta Directiva de ese momento, mediante el artículo X, de la Sesión Ordinaria No. 2708-13 celebrada en fecha 05 de febrero del 2013, disponiendo declarar sin lugar el Recurso de Apelación, Excepción de Actividad Procesal Defectuosa y Nulidad Concomitante invocados por la señora Gamboa Gamboa en contra del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
22. Que en fecha 26 de abril del 2013, el Lic. Bernal Quirós Wauters emitió el informe referente al Incidente de Recusación interpuesto en su contra por el señor Mayid Martínez Calvo. Documento trasladado al Dr. Carlos Rivas Fernández por medio del oficio No. J.D.-0307-2013 de fecha 15 de mayo del 2013.
23. Que en fecha 30 de setiembre del 2013, la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial recibió el proyecto de resolución atinente al Incidente de Recusación descrito en el resultando anterior.
24. Que la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, otrora Viceministra de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, mediante el oficio No. DVTTSV-0928-2013 (6) de fecha 08 de octubre del 2013 solicitó a la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial sustituir al Lic. Bernal Quirós Wauters como Órgano Director del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario.
25. Que la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, a través del artículo IX de la Sesión Ordinaria No. 2747-2013 de fecha 03 de diciembre del 2013, determinó rechazar la solicitud de la Licda. Silvia Bolaños Barrantes y mantener al Lic. Quirós Wauters como parte del Órgano Director del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario así como rechazar el Incidente de Recusación interpuesto en contra de éste por parte del señor Mayid Martínez Calvo, lo cual fue debidamente comunicado al gestionante en fecha 10 de diciembre del 2013.
26. Que en fecha 04 de febrero del 2014 se realizó la comparecencia oral y privada del presente asunto, la cual tiene respaldo digital de audio, y el Representante Legal de la señora Gamboa Gamboa, que cuando se resolvió el Incidente de Recusación que interpuso Mayid Martínez Calvo no se les notificó y se resolvió como una abstención y se le omitió señalar al gestionante que tenía la posibilidad de interponer recursos en contra de ese acto resolutorio; así como la reiteración de la Excepción de la Caducidad del Procedimiento Administrativo Disciplinario, debido a que ha estado paralizado por más de seis meses por motivos que no pueden ser atribuibles a los investigados, a modo de ejemplo señala que el día 23 de abril del 2013 se realizó la audiencia oral y priva la cual se suspende por la

interposición de un Incidente de Recusación contra un miembro del Órgano Director por parte de Mayid Martínez Calvo, a pesar de la presentación en tiempo del informe por parte del Lic. Quirós Wauters dentro del término de tres días, la resolución del asunto se da hasta el mes de diciembre del dos mil trece. También Mayid Martínez Calvo, interpone la nulidad de la conformación del Órgano Director, reitera la prescripción por considerar que no opera el numeral 71 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, dado que él no maneja fondos públicos; también indica que los traslados de cargos no cumplieron con los principios de intimación e imputación, y reitera la caducidad.

27. Que en fecha 13 de febrero del 2014 el Representante Legal de la señora Rocío Gamboa Gamboa reitera la Excepción de Caducidad planteada anteriormente, siendo que desde el 26 de abril del 2013 el Lic. Quirós Wauters rindió el informe referente a la caducidad, y no fue hasta el 09 de diciembre del 2013, que se notifica el rechazo del Incidente de Recusación, sobrepasando el término de los seis meses que otorga el numeral 340 de la Ley General de la Administración Pública para que se configure la caducidad.
28. Que mediante artículo IX de la Sesión Ordinaria No. 2765-2014 de fecha 08 de abril del 2014 se acordó trasladar a la Dirección Ejecutiva el presente expediente para que se preparara un borrador de resolución para las impugnaciones pendientes de resolver.
29. Que en fecha 09 de mayo del 2014, el Representante Legal de la señora Gamboa Gamboa interpuso Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio en contra de la Resolución No. JD-0292-2014 de fecha 29 de abril del 2014 en la que se rechazó la Excepción de Caducidad.
30. Que en fecha 21 de mayo del 2014, el Órgano Director del Procedimiento Administrativo Disciplinario solicitó a la Junta Directiva resolver Excepción de Caducidad interpuesta por el señor Mayid Martínez Calvo, Excepción de Prescripción interpuesta por los señores Mayid Martínez Calvo, Alexander Vásquez Guillén y Gary Salas Estradas, Excepción de Litis Consorcio Pasiva Necesaria interpuesta por Mayid Martínez Calvo, Gerardo Gary Salas Estrada, Rocío Gamboa Gamboa y Alexander Vásquez Guillén.
31. Que en los procedimientos se han observado los términos de ley.

CONSIDERANDO:

I. **SOBRE EL FONDO:** De previo a referirse al fondo de los institutos de la caducidad y la prescripción que nos ocupa, es necesario hacer una serie de precisiones de forma en cuanto a la etapa de instrucción del presente expediente administrativo. En este sentido, se nota que el legajo administrativo no se encuentra ordenado de forma cronológica, además de carecer de una serie de documentos fundamentales en la tramitación e

incluso constan dentro de los folios incorporados en el expediente administrativo documentos que no corresponden a este Procedimiento Administrativo.

La garantía del Debido Proceso Constitucional permea todo el ordenamiento jurídico y ha sido sostenida de forma reiterada por la jurisprudencia tanto administrativa como judicial.

Este principio del Debido Proceso contiene dentro de sus garantías y derechos, el Derecho de Defensa, que supone la posibilidad otorgada al investigado para ejercer sus derechos, siendo una parte fundamental el contar con libre acceso al expediente administrativo, el cual debe encontrarse completo, en orden y debidamente foliado.

Al respecto, existen múltiples criterios de la Procuraduría General de la República, y a modo de cita ejemplificante se cita el Dictamen No. C-060-2001 de fecha 06 de marzo del 2001:

“B) EXPEDIENTE INCOMPLETO Y CON FOTOCOPIAS SIN CERTIFICAR.

Con el objeto de garantizar el derecho de defensa efectiva, deben constar en el respectivo expediente los documentos que sirven de fundamento a la pretensión de anular un derecho subjetivo, y además los documentos deben ser originales o copias debidamente certificadas por el órgano competente para ello, haciendo constar que es copia fiel y exacta de su original, que se encuentra en los archivos de la entidad gestionante. En el expediente administrativo en estudio, la mayoría de los documentos son simples fotocopias; además no está completo, verbigracia el acuerdo tomado en la Sesión Ordinaria N° 98, celebrado el 22 de marzo del 2004 (no se encuentra agregado al expediente con su respectiva foliatura), y por ende la foliatura está incorrecta. Sobre el tema de las fotocopias sin certificar, esta Procuraduría ha comentado: Así, si bien existe libertad de prueba dentro del procedimiento administrativo, la Administración y los interesados, deben velar porque éstas sean emitidas de la forma más veraz posible. De ahí que, estudiar el asunto con simples fotocopias, puede inducir a cometer errores a la hora de valorar los hechos del caso (tómese en cuenta la diferencia, en cuanto a su valor probatorio, entre los documentos públicos y privados –artículos 369, 370 y 379 del Código Procesal Civil–. (Dictamen N° C- 060-2001 del 6 de marzo del 2001).”

En el mismo sentido, se tiene el Dictamen No. C-211-2004 de fecha 29 de junio del 2004, que dicta:

“La PGR ha sido conteste en afirmar que “(...) conforma parte de la garantía constitucional citada [el debido proceso] el orden en la tramitación del procedimiento.” (Véase al respecto, verbigracia opinión jurídica N° O.J.-060-98 del 15 de julio de 1998, y los dictámenes números C-210-00 del 4 de setiembre y C-290-2000 del 20 de noviembre ambos del año 2000).”

Por lo que resulta de importancia tener por anotado esos defectos del expediente administrativo.

Ahora en lo que respecta a la caducidad, esta Junta Directiva considera prudente iniciar con el análisis de esta figura pues su configuración podría finalizar el procedimiento se puede notar que desde el inicio del trámite del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario se incurrió en un atraso injustificado de las diligencias para atender las diversas gestiones recursivas.

La caducidad se configura cuando el legajo administrativo se haya encontrado sin trámite alguno durante el término de seis meses o más, así se contempla en el artículo 340 de la Ley General de la Administración Pública, que estipula lo siguiente:

“Artículo 340.-

1) Cuando el procedimiento se paralice por más de seis meses en virtud de causa, imputable exclusivamente al interesado que lo haya promovido o a la Administración que lo haya iniciado, de oficio o por denuncia, se producirá la caducidad y se ordenará su archivo, a menos que se trate del caso previsto en el párrafo final del artículo 339 de este Código.

2) No procederá la caducidad del procedimiento iniciado a gestión de parte, cuando el interesado haya dejado de gestionar por haberse operado el silencio positivo o negativo, o cuando el expediente se encuentre listo para dictar el acto final.

3) La caducidad del procedimiento administrativo no extingue el derecho de las partes; pero los procedimientos se tienen por no seguidos, para los efectos de interrumpir la prescripción.

(Así reformado por el artículo 200, inciso 10) de la Ley N° 8508 de 28 de abril de 2006, Código Procesal Contencioso-Administrativo).”

De esta manera, luego de haber revisado el expediente se puede notar que los Autos de Apertura del presente Procedimiento Administrativo Disciplinario fueron debidamente notificados a los investigados el día 04 de agosto del 2011, se interponen en ese mismo mes las impugnaciones contra ese acto administrativo, y la Junta en ejercicio para ese momento, resolvió dichas gestiones recursivas hasta el mes de febrero del dos mil trece.

Posteriormente, se interpone dentro de una audiencia oral y privada, un Incidente de Recusación en contra del Lic. Bernal Quirós Wauters por parte del señor Mayid Martínez Calvo, en el mes de abril del dos mil trece y fue hasta el mes de diciembre del dos mil trece que se resolvió dicho incidente.

Adicionalmente, se dieron una serie de confusiones entre las gestiones que se mantenían pendientes de resolver por parte de la Junta Directiva, a raíz de que se interpusieron por los investigados muchas figuras de impugnación en la audiencia oral y privada, pero no consta registro escrito de estas impugnaciones.

En este sentido, los estrados jurisdiccionales han sido contestes en señalar que la temporalidad de los procedimientos administrativos tiene una función primordial, ya que

ante el fenecimiento del plazo para ejercer de manera adecuada la potestad sancionatoria, no puede imponerse ninguna sanción.

Al respecto, la Sección Sexta del Tribunal Contencioso Administrativo emitió la Sentencia No. 67-204-VI del 22 de mayo del 2014, señaló:

*“(...) Es decir, si la potestad sancionadora disciplinaria no se ejercita dentro del plazo legalmente establecido, se extingue, perime o fenece. (...) Sin embargo, si el proceso ingresa en inercia o abandono atribuible a la Administración por un plazo superior a seis meses, y ante petición expresa del funcionario encausado, se dispone la caducidad de ese procedimiento, acorde al numeral 340.3 de la Ley General de la Administración Pública, **que resulta de aplicación a todos los procedimientos administrativos, en tanto aún y cuando haya regulaciones especiales, es de carácter principista en todos los casos, ante la ausencia de regulación especial**; y conforme al cual, dicha interrupción se tiene por no ocurrida. (...) En esta línea puede observarse lo dicho en los precedentes números 2007-3140 y 2007-6758, ambos de la Sala Constitucional. En el primero, de manera contundente se señaló:*

“Ahora bien, desde el momento en que inicia un procedimiento administrativo, hasta la emisión del acto final, debe mediar un plazo razonable y proporcionado, tomando en cuenta la actuación de las partes, la complejidad del asunto y los plazos legales establecidos para cada caso, de tal forma, que la Administración pueda contar con un plazo prudencial, pero sin incurrir en dilaciones indebidas que entraben el procedimiento... estima este Tribunal, que el tiempo utilizado por el recurrido desde el momento en que se inició el procedimiento, a la fecha, lejos de ser justificable resulta excesivo, irrazonable y en perjuicio de los derechos fundamentales del amparado, por el retardo injustificado en el que ha incurrido la administración recurrida.”

Esa misma sentencia expone de manera exhaustiva la definición de la caducidad señalando:

“ Conforme al orden constitucional y legal nacional, se procura la debida resolución de los procedimientos administrativos, lo que se traduce con el correspondiente respeto del ordenamiento y de los derechos subjetivos e intereses del administrado en todos los elementos que componen las garantías del debido proceso y derecho de defensa; que también comprende el ámbito temporal, según se ha enunciado líneas atrás, lo cual resulta acorde con los principios de economía y eficacia procesal, además del principio de razonabilidad constitucional. Esta dimensión lleva a sancionar la inactividad procesal con la caducidad, en los términos en que está previsto en el artículo 340 de la Ley General de la Administración Pública, norma que fue reformada por el canon 200 inciso 10) del Código Procesal Contencioso Administrativo, vigente a partir del primero de enero del dos mil ocho, en los siguientes términos:

"1) Cuando el procedimiento se paralice por más de seis meses en virtud de causa, imputable exclusivamente al interesado que lo haya promovido o a la Administración que lo haya iniciado, de oficio o por denuncia, se producirá la caducidad y se ordenará su archivo, a menos que se trate del caso previsto en el párrafo final del artículo 339 de este Código.

2) No procederá la caducidad del procedimiento iniciado a gestión de parte, cuando el interesado haya dejado de gestionar por haberse operado el silencio positivo o negativo, o cuando el expediente se encuentre listo para dictar el acto final.

3) La caducidad del procedimiento administrativo no extingue el derecho de las partes; pero los procedimientos se tienen por no seguidos, para los efectos de interrumpir la prescripción."

Ahora bien, se advierte que en aras de promover un proceso célere, ello no puede poner en entredicho o menoscabarse las garantías que conforman el debido proceso, como sería, el no motivar debidamente la resolución por la falta de la realización de pericias, comparecencias, o alguna probanza de importancia; o el no respetar los plazos establecidos para la formulación de recursos; o la omisión de la celebración de la audiencia oral y privada. En cuanto al instituto de la caducidad previsto en la norma legal transcrita, se justifica como un medio para evitar la prolongación excesiva de los procedimientos, en aras de la seguridad jurídica, así como en la necesidad de garantizar la continuidad y eficiencia de la actividad administrativa. Resulta inviable cuando el asunto se encuentre listo para el dictado del acto final. Para que opere, según lo establece la norma aludida, la caducidad requiere de los siguientes presupuestos: primero: que el asunto haya ingresado en un estado de abandono procesal, esto es, una inactividad; segundo, que dicho estancamiento sea producto de causas imputables al administrado, cuando haya iniciado a gestión de parte, o bien de la Administración, si fue instaurado de oficio; y tercero, que ese estado se haya mantenido por un espacio de "más de seis meses", **plazo que se constituye en límite temporal máximo de inercia posible en la tramitación de un procedimiento administrativo**, que debe computarse desde la última acción efectiva dentro del trámite del expediente, y no necesariamente inicia con el dictado del acto de apertura del procedimiento. Ello supone que en los procedimientos sancionatorios o de posible afectación de derechos instruidos de oficio, la caducidad es factible cuando concurren los indicados elementos. Sobre esta figura, la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, en el fallo 34-F-S1-2011 señaló en lo medular sobre el instituto de comentario:

"En primer término, se puede observar que la norma recién transcrita se encuentra redactada en forma imperativa, es decir, no regula una facultad; por el contrario, una vez cumplidos los presupuestos de hecho en ella contenidos, la consecuencia deviene en obligatoria para el órgano encargado de la tramitación. Esto implica que sus efectos se producen de pleno derecho, y por ende su reconocimiento tiene efectos meramente

*declarativos, no constitutivos. Vale aclarar que lo anterior no debe ser interpretado como una pérdida de competencia –la cual es, por definición, irrenunciable, intransmisible e imprescriptible según el numeral 66 LGAP-, sino, únicamente, como la **imposibilidad de continuar con la tramitación del procedimiento específico en el que se produjo la inercia.**" (El resaltado no es del original.)"*

Por lo que en el presente asunto, se registran atrasos importantes en la tramitación del expediente lo cual en aplicación del contenido del numeral 340 de la Ley General de la Administración Pública y los lineamientos jurisprudencialmente establecidos lo que deviene jurídicamente viable es declarar la configuración del instituto de la caducidad y ordenar el archivo del expediente administrativo...(SIC)

Cabe mencionar que en el expediente administrativo del procedimiento, no constan los autos de apertura, se interpuso por parte del Sr. Mayid Martínez una excepción de prescripción que no consta, Alexander Vásquez, Gary Salas también interpusieron una excepción de prescripción que tampoco constan en el expediente y Rocío Gamboa interpuso un recurso de revocatoria y el escrito tampoco se encuentra en el expediente. No están las resoluciones de las revocatorias, sin embargo se encuentra un acuerdo de esta Junta Directiva, donde se indica que se sustituye al Lic. Erick Flores por Bernal Quirós Walters como órgano director.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

1. Acoger las Excepciones Caducidad interpuestas por el señor Mayid Martínez Calvo y la señora Rocío Gamboa Gamboa, ordenando el archivo de la presente causa incoada en contra de los señores Mayid Martínez Calvo, Rocío gamboa Gamboa, Alexander Vásquez Guillén y Gary Salas Estrada.
2. Comunicar al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano y a los investigados en los medios señalados al efecto.

NOTÍFIQUESE.-

ARTÍCULO SÉTIMO

Propuesta Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para Labores Tendientes a Brindar Mantenimiento y Reparación de Alcohosensores, Radares, Sonómetros a la Dirección General de la Policía de Tránsito

Se conoce oficio No. DE-2015-3215, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual se adjunta el oficio No. AL-2384-2015 de la Asesoría Legal, donde se remite la propuesta Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para Labores Tendientes a Brindar Mantenimiento y Reparación de Alcohosensores, Radares, Sonómetros a la Dirección General de la Policía de Tránsito, cuyo

objetivo es que con recursos del Cosevi se financie el mantenimiento y reparación de Alcohosensores, Radares, Sonómetros, sus calibradores y analizadores de gases y opacímetros, patrimonios a nombre del MOPT, además de promueva la compra de baterías para alcohosensores y para los radios de comunicación de la Policía de Tránsito.

Explica el Director Ejecutivo, que desde hace algún tiempo el Cosevi ha estado proveyendo a Lacomet, por medio de un convenio, de insumos para hacer el control metrológico de equipos como alcohosensores, medición de velocidad, etc., muchos de estos equipos han sido adquiridos por el Cosevi y otros por el MOPT. Hasta la fecha no ha habido ningún inconveniente con los equipos propiedad del Cosevi; sin embargo, con los equipos del MOPT, es necesario la formalización de este convenio para que el Cosevi pueda invertir recursos para hacer el control metrológico de esos equipos.

El texto del convenio dice textualmente:

“...Quien suscribe, Sebastián Urbina Cañas, mayor, casado una vez, ingeniero industrial, vecino de San José, cédula de identidad número uno-mil ciento cincuenta y dos-setecientos quince, en mi doble condición de **MINISTRO a.i del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**, según nombramiento efectuado mediante Acuerdo No. 386-P y de **PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**, según delegación efectuada por oficio DMOPT-Tres Mil Ochocientos Setenta y Siete-Dos Mil Catorce (Diez) del **SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**, procedo a formalizar el presente **CONVENIO DE COOPERACION**, el cual se registrará por el ordenamiento jurídico vigente aplicable a la materia y las siguientes cláusulas y estipulaciones:

PRIMERA: ANTECEDENTES Y MOTIVACIÓN.

Constituyen antecedentes del presente convenio los siguientes atestados y medidas normativas:

- Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 4786 del 5 de julio de 1971.
- Ley de Administración Vial N° 6324 del 24 de mayo de 1979.
- Ley de la Administración Financiera y Presupuestos Públicos N° 8131 del 18 septiembre del 2001 y sus reformas.
- Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 30 de mayo de 1978.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 del de 26 octubre del año 2012.
- La solicitud de planteada por el Departamento Administrativo de la Dirección General de la Policía de Tránsito, contenida en el oficio DAF-2015-1214 (5) y sus documentos de apoyo.
- Certificación de la Dirección Financiera del COSEVI, contenida en el oficio DF-__-2015, haciendo constar la existencia de recursos para soportar el presente convenio.
- El acuerdo firme de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, adoptado en el Artículo _____ de la Sesión N° _____ del _____ del año 2015, acogiendo la rúbrica del presente convenio.

CONSIDERACIONES

1. Que el Consejo de Seguridad Vial es un órgano con desconcentración máxima adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, dotado además de personificación presupuestaria.
2. Que la Procuraduría General de la República en el dictamen C-014-96, ha señalado que el Consejo de Seguridad Vial es un órgano dotado de desconcentración máxima y con el rango adicional de tener personalidad jurídica instrumental, al separársele ciertos fondos públicos, de modo que desde el punto de vista financiero, la autonomía es plena: la personalidad se otorga, para agilizar la gestión de los fondos del Gobierno Central y en ese sentido, los fondos separados tendrán un régimen jurídico diferente, en lo que concierne a su gestión y disposición.
3. Que el artículo 3° de la Ley de Administración Vial N° 6324 señala, que el Consejo de Seguridad Vial y la Dirección General de la Policía de Tránsito, son órganos integrantes de la Administración Vial.
4. Que el Consejo de Seguridad Vial, tiene como parte de sus atribuciones, el administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar sumas a las direcciones generales integrantes de la administración vial, para el cumplimiento de sus cometidos en el marco de la seguridad vial, tal y como se norma en el artículo 9° inciso e) de la Ley de Administración Vial N° 6324; incluyendo el apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial.
5. Que de acuerdo con el artículo 16° de la Ley de Administración Vial N° 6324, la Dirección de la Policía de Tránsito tendrá plena responsabilidad sobre el control y vigilancia de las operaciones de tránsito en todo el país.
6. Que el Consejo de Seguridad Vial, debe procurar, que los recursos comprensivos del Fondo de Seguridad Vial, contribuyan directamente a la ejecución de acciones tendientes a reducir la accidentalidad en carretera.
7. Que la Dirección General de la Policía de Tránsito, plantea la necesidad de dar mantenimiento y reparar alcohosensores, radares, sonómetros, sus calibradores, analizadores de gases y opacímetros; así como la compra de baterías para alcohosensores y para radios de comunicación, que son patrimonio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; necesidad que no puede ser atendida debido a que no se asignaron recursos para tales efectos en su presupuesto para el año 2015 en el programa 33101 de la División de Transportes, lo que pone en riesgo la consecución de las metas y actividades de esa dirección.
8. Que de acuerdo con el artículo 4° de la Ley General de la Administración Pública, indica que la actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.
9. Que el instrumento convencional es el idóneo y necesario para acceder a la atención de la necesidad planteada.
10. Que el Estado está informado por el principio de unidad, de modo que existe una vinculación necesaria entre los bienes de sus despachos ministeriales y sus órganos desconcentrados.

11. Que el Consejo de Seguridad Vial, debe canalizar sus recursos hacia acciones sostenibles, que permitan asegurar la continuidad en la prestación del servicio público de las dependencias ministeriales a las cuales apoya, como la Dirección General de la Policía de Tránsito.
12. Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en este instrumento manifiesta su conformidad, en que el Consejo de Seguridad Vial financie con cargo al Fondo de Seguridad Vial, las necesidades antes descritas en este convenio.
13. Que el presente convenio fue aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en el artículo _____ de la Sesión _____ del _____ del año 2015 y en el mismo se delegó en la firma del Señor Presidente de la Junta Directiva, la rúbrica del documento.

SEGUNDA: OBJETO.

El presente convenio tiene como objeto, la coordinación entre el MOPT y el COSEVI, para que con recursos de dicho Consejo dentro del programa de la Dirección General de la Policía de Tránsito, provenientes del Fondo de Seguridad Vial, se gestione la ejecución de labores tendientes a brindar mantenimiento y reparación de alcoholosensores, radares, sonómetros, sus calibradores y analizadores de gases y opacímetros, patrimoniados a nombre del MOPT; asimismo con los referidos recursos se gestionará, la compra de baterías para alcoholosensores y para los radios de comunicación, insumos que forman parte también de los activos del MOPT y en consecuencia, se encuentran inscritos a su nombre en los sistemas pertinentes.

TERCERA: OBLIGACIONES DEL CONSEJO:

- a. Financiar las labores de mantenimiento y reparación de los equipos enunciados en el objeto de este convenio; así como la adquisición de los bienes también ahí indicados, con cargo al Fondo de Seguridad Vial.
- b. Llevar adelante los procesos de contratación necesarios para responder a los alcances del presente convenio, de una forma ágil y eficiente, en el marco de la legislación vigente y de los acuerdos de la Junta Directiva del COSEVI, respecto del trámite y adjudicación de los procedimientos de contratación; todo ello a solicitud de la Dirección General de la Policía de Tránsito.
- c. Informar a la Junta Directiva del COSEVI, sobre la ejecución del presente convenio.

CUARTA: OBLIGACIONES DEL MINISTERIO Y TAREAS A EJECUTAR:

- a. Identificar mediante los números de patrimonio respectivo, los equipos a los cuales se les debe realizar las labores indicadas en este convenio.
- b. Realizar las solicitudes del caso ante el Consejo de Seguridad Vial, para el mantenimiento y reparación de los equipos que se identifiquen de acuerdo al acápite anterior, para que se tramiten los procesos de contratación respectivos.
- c. Comprometerse a incluir en el presupuesto del año 2016, la atención de las necesidades que se sufragan con este convenio.

- d. Emplear los bienes derivados de la ejecución de este convenio, en las labores propias de control policial, incluidos en el plan operativo de la Dirección General de la Policía de Tránsito.
- e. Nombrar los responsables de la supervisión de las contrataciones respectivas.

QUINTA: VIGENCIA.

El presente convenio tendrá una vigencia comprensiva del lapso necesario durante el presente ejercicio presupuestario, que le demanda al Consejo de Seguridad Vial la atención de los compromisos aquí adquiridos.

SEXTA: CUANTÍA.

El presente acto se estima en la suma de ¢ _____, y dada su naturaleza se encuentra exento del pago de impuestos... (SIC)

El Señor Presidente indica que el periodo en que él estaba como Ministro Interino ya se terminó, por lo que hay que agregar al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para que firme el convenio.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para Labores Tendientes a Brindar Mantenimiento y Reparación de Alcohosensores, Radares, Sonómetros a la Dirección General de la Policía de Tránsito y se autoriza al Señor Presidente de esta Junta Directiva a firmar dicho documento.

ARTÍCULO OCTAVO

Solicitud de Permiso sin Goce de Salario del servidor Jerome Fait Monge

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2015-3256, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual se adjunta solicitud de permiso sin goce de salario del funcionario Jerome Fait Monge, por un año a partir del 5 de enero del 2015, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 33, inciso C. 6, del Reglamento del Estatuto del Servicio Civil.

Explica el Director Ejecutivo, que el Lic. Fait Monge, es funcionario de la Asesoría Legal del Cosevi, y él solicitó un primer permiso por un año, el cual fue aprobado por la Dirección Ejecutiva, ahora está solicitando una prórroga por el mismo periodo, misma que debe ser conocida y aprobada por esta Junta Directiva.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar la prórroga de permiso sin goce de salario al funcionario Jerome Fait Monge, por un año a partir del 5 de enero del 2016 y hasta el 5 de enero del 2017, de acuerdo con el artículo 33, inciso C.6 del Estatuto del Servicio Civil.

ARTÍCULO NOVENO

Propuesta de Proyectos a Contratar con el Instituto Costarricense de Electricidad

El Director Ejecutivo expresa que, desde hace algún tiempo se ha estado coordinando con el Instituto Costarricense de Electricidad, la prestación de servicios al Cosevi en algunos proyectos, con el objetivo de para agilizar los trámites de contratación administrativa de los mismos, y tener la garantía de una empresa pública como el ICE, que con la capacidad que tiene para el desarrollo de proyectos de infraestructura, la ejecución de un proyecto a un precio justo y con una calidad asegurada. Uno de los proyectos que está en etapa de adjudicación es la segunda etapa del trabajo de la Guácima que permitiría habilitar a principios de enero, el depósito de vehículos en ese lugar y el segundo proyecto es la construcción de infraestructura en el terreno de Orotina y habilitar un depósito en Cañas. Otro proyecto es la contratación para la construcción de un sistema contra incendios. El ICE presentó la oferta de servicios por dos de esos proyectos, el proyecto de la segunda etapa de la Guácima y el de la construcción de un sistema contra incendios. Con respecto a los dos otros, el ICE responde básicamente, que como los proyectos consisten en la construcción de oficinas, no les parece adecuado que el ICE ofertara, porque eran obras pequeñas y que existen muchas empresas que pueden concursos, y que por lo tanto eso podría poner en peligro a ambas instituciones. En estos dos casos es difícil poder concretar las contrataciones por este año.

Acota que el proyecto de construcción del sistema contra incendios tiene un costo aproximado de 600 millones de colones, la cual coincide con una cotización que había presentado una empresa privada. En este sentido presenta este tema a la Junta Directiva para que se autorice a la Dirección Ejecutiva hacer los traslados de los recursos que están en la misma subpartidas para financiar la adquisición del sistema contra incendios.

La segunda oferta es para el proyecto de la Guácima. Informa que solicitó a la Dirección Financiera un análisis de la razonabilidad del precio, emitido en el oficio No. DF-496-2015, que indica textualmente:

“...Me refiero a su oficio DE-2015-3124 del 13 de octubre del 2015, mediante el cual se solicita emitir el criterio correspondiente sobre la razonabilidad económica de la oferta técnica y económica CSC 090-2015 “*Servicio de ingeniería para el diseño y acondicionamiento del terreno para el depósito de vehículos de la Guácima*” remitida por parte del ICE.

Al respecto le informo lo siguiente:

I. Antecedentes

- ❖ Oferta técnica y económica CSC 090-2015 “Servicio de ingeniería para el diseño y acondicionamiento del terreno para el depósito de vehículos de la Guácima”, remitida por parte de la Gerencia de Electricidad del ICE con oficio 4010-0694-2015 del 5 de octubre del 2015.
- ❖ Oficio DSG-1317-2015 del 26 de octubre del 2015 suscrito por el Ing. Norman Rojas Martínez, Ingeniero Electromecánico del Departamento de Servicios Generales del COSEVI.
- ❖ Oficio DSG-1328-2015 del 26 de octubre del 2015, suscrito por el Ing. Adrián Rojas Barrientos, Coordinador de Ingeniería y Mantenimiento del Departamento de Servicios Generales del COSEVI.
- ❖ Oficio DF-483-2015 del 15 de octubre del 2015.
- ❖ “Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva”, emitido por el Órgano de Normalización Técnica del Ministerio de Hacienda.

II. Oferta

La Oferta presentada por el ICE para brindar los “Servicio de ingeniería para el diseño y acondicionamiento del terreno para el depósito de vehículos de la Guácima”, es por un monto total de **¢ 555.900,00**, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro N° 1 Oferta Técnica y Económica CSC 090-2015 “Servicio de ingeniería para el diseño y acondicionamiento del terreno para el depósito de vehículos de la Guácima” Octubre 2015		
N°	Ítem	Precio
1	Superficie de ruedo sub-rasante existente	¢ 303.300.000,00
2	Sistema de iluminación del sitio	¢ 72.200.000,00
3	Sistema para el manejo de aguas pluviales del sitio	¢ 180.400.000,00
Total		¢ 555.900.000,00

III. Análisis

A continuación se detalla el análisis efectuado sobre cada uno de los ítems indicados en el Cuadro N° 1 anterior:

A. Superficie de ruedo sub-rasante existente

1. El ICE indica en la oferta que nos ocupa lo siguiente:
 - Este ítem consiste en la habilitación de una superficie de ruedo sobre la sub-rasante existente y ya preparada para estos efectos en el sitio del proyecto.
 - Incluye todos los insumos necesarios para la habilitación de la superficie de ruedo, así como las pruebas de calidad y ensayos necesarios para definir el diseño y garantizar que la superficie de ruedo cumple con la resistencia a la compresión solicitada.
 - La superficie de ruedo es de 14.548 m2.

2. El monto total cotizado por el ICE para el Ítem 1 es de ¢ 303.300.000,00, lo que significa que el costo por metro cuadrado de ese Ítem sería de aproximadamente ¢ 20.848,23 por m², como resultado de dividir el monto cotizado (¢ 303.300.000,00) entre el área total (14.548 m²).
3. Según información suministrada tanto por parte del CFIA como por parte del Ing. Adrián Rojas, el único documento en el que se establecen precios promedio para servicios similares es el “Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva”, emitido por el Órgano de Normalización Técnica del Ministerio de Hacienda.
4. Dentro del documento citado en el numeral anterior, se establece el costo por la instalación de pavimentos o losas que oscila entre los ¢ 14.400 por m² y los ¢ 80.000 por m², dependiendo del material utilizado y el espesor de la misma.
5. De lo anterior se concluye que el precio cotizado por el ICE para el Ítem 1 “Superficie de ruedo sub-rasante existente”, por un monto total de ¢ 303.300.000,00 podría considerarse razonable, en razón de los precios por metro cuadrado que se indican en el Manual citado anteriormente.

B. Sistema de iluminación del sitio

1. Este ítem contempla la instalación de la iluminación del sitio, según el diseño y especificaciones suministrados por parte del COSEVI; incluyendo todos los insumos necesarios para la instalación del sistema de iluminación según las cantidades y especificaciones técnicas detalladas en las láminas E1, E2 y E3.
2. De conformidad con lo indicado por el Ing. Norman Rojas en el oficio DSG-1317-2015, el costo global de una luminaria con cableado eléctrico subterráneo es de aproximadamente ¢ 2,2 millones, mientras que el costo total de una luminaria con cableado eléctrico aéreo es de aproximadamente ¢ 1,8 millones; por lo que el valor promedio de cada luminaria ya instalada sería de aproximadamente ¢ 2 millones.
3. Los costos detallados anteriormente contemplan: poste de concreto de 9 a 15 metros de altura, anclajes de hierro para la luminaria anclada al poste, tornillería de alta resistencia, remates de acero, conformación de base de concreto para cada poste, luminaria de halogenuro metálico con fotocelda, mano de obra completa.
4. Señala el Ing. Rojas en el mismo documento que “*se instalarán unas 36 luminarias en el área a intervenir, unas cableadas subterráneamente y otras en forma aérea*”.
5. De acuerdo con la información suministrada por parte del Ing. Norman Rojas, se concluye que el costo total estimado por el Servicio de iluminación del sitio sería de aproximadamente ¢ 72 millones, como resultado de multiplicar la cantidad estimada de luminarias (36) por el costo promedio de las mismas (¢ 2 millones).

6. Por tal motivo se podría concluir que el precio cotizado por el ICE para el Ítem 2 “Sistema de iluminación del sitio”, por un monto total de ₡ 72.200.000,00 podría considerarse razonable, en razón de la información aportada por parte del Ing. Norman Rojas en el oficio DSG-1317-2015.

C. Sistema para el manejo de aguas pluviales del sitio

1. Este Ítem incluye la revisión del diseño básico existente y su optimización en un diseño final que garantice la correcta evacuación de las aguas de escorrentía superficial del sitio; incluyendo además todos los insumos necesarios para la implementación del sistema para el manejo de aguas pluviales, de acuerdo al detalle y especificaciones contenidos en los planos de diseño final que elabore el ICE.
2. Según la información suministrada por parte del Ing. Adrian Rojas en el oficio DSG-1328-2015, el precio total de la oferta presentada por el ICE está compuesto siguiente forma: Materiales 55%, Mano de Obra 25%, Uso de equipos 20%.
3. Adicionalmente señala el Ing. Rojas que, de acuerdo con lo estipulado por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA), el costo del diseño y presupuesto es de un 12% del costo total de la obra.
4. De lo anterior se desprende que el precio total ofertado por el ICE estaría compuesto de la siguiente forma:

Detalle	Monto	Porcentaje
Materiales	₡ 88.589.285,71	55%
Mano de Obra	₡ 40.267.857,14	25%
Maquinaria	₡ 32.214.285,71	20%
Costo Total de la obra	₡ 161.071.428,57	
Más: Diseño y Presupuesto	₡ 19.328.571,43	12%
Total	₡ 180.400.000,00	

5. De acuerdo con el costo total de la obra indicado en el Cuadro anterior de ₡ 161.071.428,57, se estima que el precio unitario en una evacuación de 14.548 m² sería de ₡ 11.071,72 por m², tal y como lo indica el Ing. Rojas en el oficio citado anteriormente.
6. Indica el Departamento de Servicios Generales en el mismo documento que el precio unitario promedio de mercado es de aproximadamente ₡ 22 mil, obtenido mediante el análisis efectuado al rubro 609.02 (según el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, camino y puentes CR-2010), de las siguientes licitaciones promovidas por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes: Licitación Pública Nacional 2014BI-000027-32703, Licitación Pública Nacional 2014BI-000028-32703, Licitación Pública Nacional 2014BI-000029-32703, Licitación Pública Nacional 2015BI-000013-32700, Licitación Pública Nacional 2015BI-000044-32700.
7. Por lo anterior y debido a que el precio unitario promedio de mercado resulta muy superior al precio unitario obtenido del análisis efectuado a la oferta presentada por el ICE, se podría concluir que el precio cotizado por el ICE para el Ítem 3 “Sistema para

el manejo de aguas pluviales del sitio”, por un monto total de ¢ 180.400.000,00 podría considerarse razonable, en razón de la información aportada por parte del Ing. Adrián Rojas en el oficio DSG-1328-2015.

IV. Conclusión

Como resultado del Análisis efectuado por parte de esta Dirección, se concluye que los precios detallados en la oferta técnica y económica CSC 090-2015 “*Servicio de ingeniería para el diseño y acondicionamiento del terreno para el depósito de vehículos de la Guácima*” remitida por parte del ICE, por un monto total de ¢555.900,00, se pueden considerar razonables.

Lo anterior en el entendido de que en ninguna de las Clausulas de la oferta se detallan los servicios o insumos que conforman cada uno de los Ítem indicados en el Cuadro N° 1 anterior, además de que de acuerdo con las indagaciones efectuadas ante el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA) y ante la Cámara de Construcción, no existen precios promedio por metro cuadrado de construcción para los esos servicios, según se informó en el oficio DF-483-2015.

Por tal motivo el criterio de razonabilidad económica de esos precios emitido por esta Dirección se sustenta en la información suministrada por parte del Departamento de Servicios Generales de este Consejo, debidamente detallada dentro del presente informe... (SIC)

La Administración hizo un estudio de cuántas luminarias se necesitan y los requerimientos del manejo de aguas pluviales, con el informe de la Dirección Financiera se concluye que hay razonabilidad el en el precio ofertado por el ICE. Desde el punto de vista legal, está autorizado aplicar una contratación directa por ser una institución estatal.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

1. Aprobar la contratación directa con el Instituto Costarricense de Electricidad para la segunda etapa para el acondicionamiento del depósito de vehículos de La Guácima por un monto de ¢555.900.000.00
2. Autorizar el traslado de los recursos previstos originalmente para la construcción de infraestructura en el terreno de Orotina y habilitar un depósito en Cañas, con el fin de financiar la contratación directa con el ICE, para la dotación de un sistema contra incendio en el Consejo de Seguridad Vial.

ARTÍCULO DÉCIMO

Asuntos de la Presidencia

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

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

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

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

Autorización para Participar en la Sexta Semana de Seguridad Vial 2015 en Quito Ecuador

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2015-3293, suscrito por Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial, mediante el cual solicita la autorización de esta Junta Directiva para participar en la Sexta Semana de Seguridad Vial 2015, que se llevará a cabo en Quito, Ecuador los días 12 y 13 de noviembre.

La invitación la suscribe el Ing. Gustavo Eduardo Hinojosa López, Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, del Viceministerio de Gestión del Transporte de Ecuador. Su participación en esta actividad es como expositor sobre el tema: Certificación de Empresas de Transporte Seguras en Costa Rica, que se presentará los días 12 y 13 de noviembre. El comité organizador del evento cubre todos los gastos.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 12.1 Autorizar la participación del Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial a la Sexta Semana de Seguridad Vial 2015, que se llevará a cabo en Quito, Ecuador los días del 11 al 14 de noviembre del 2015 (incluye dos días de tránsito).
- 12.2 Nombrar con recargo de funciones al Dr. Carlos Rivas Fernández, como Director Ejecutivo Interino, durante los días del 11 al 14 de noviembre del 2015, con todas las facultades inherentes del cargo, con la advertencia de que debe abstenerse de participar en aquellos actos administrativos donde tuvo alguna participación previa, que involucre eventualmente un conflicto de interés.

Se levanta la sesión a las 19:30 horas.