

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 2849-2016

Acta de la Sesión Ordinaria 2849-2016 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 13 de junio del 2016 en la Sala de Sesiones.

Se inicia la sesión a las 16:50 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Licda. Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante del M.E.P.
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante CFIA

Director Ausente: Dr. Fernando Llorca Castro, al encontrarse ejerciendo funciones propias de su cargo.

Participan además:

Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Cosevi
Licda. Iveth Guzmán Fajardo	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria de Actas

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2848-2015
- III. Presentación Informe de Fallecidos en Sitio y Memoria Estadística Accidentes 2010-2016
- IV. Informe de Ensayo a Postes Abatibles Elaborado por el Centro de Investigación en Vivienda y Construcción del Instituto Tecnológico de Costa Rica
- V. Licitación Abreviada 2016LA-000001-0058700001 “Demarcación Horizontal, Adquisición y Colocación de Tachuelones en 23 Cruces con Islas de Canalización de Tránsito en el GAM”
- VI. Suspensión Temporal Asignación de Defectos 4 y 5 Apartado 10.3 del Manual de Procedimientos para la Inspección Técnica Vehicular en la Estaciones de RTV

-
- VII. Proyecto de Recurso de Apelación y Excepción de Prescripción interpuestos por el funcionario Carlos Sandino Guevara en contra de la Resolución DE-2015-3380
 - VIII. Asuntos de la Presidencia
 - IX. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
 - X. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Lic. Enrique Tacsan Loría, en su condición de Vicepresidente, 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 2849-2016 del 13 de junio del 2016.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2848-2016

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2848-2016 del 6 de junio del 2016.

La Directora Vargas Víquez solicita cambiar la redacción del acuerdo del artículo 5, inciso 4, para que se lea de la siguiente manera: *“Instar a la Dirección Ejecutiva para que solicite al Contralor de Servicios que exponga el recurso humano necesario para el buen funcionamiento de la Contraloría de Servicios, a fin de determinar lo que corresponda.”*

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el acta de la Sesión Ordinaria 2848-2016 del 6 de junio del 2016. Incluyendo la modificación solicitada por la Directora Vargas Víquez.

El Director Llorca Castro se abstiene de votar por cuanto no estuvo presente en la sesión.

El Ing. Urbina Cañas se incorpora a la sesión y continúa presidiendo la sesión.

ARTÍCULO TERCERO

Presentación Informe de Fallecidos en Sitio y Memoria Estadística Accidentes 2010-2016

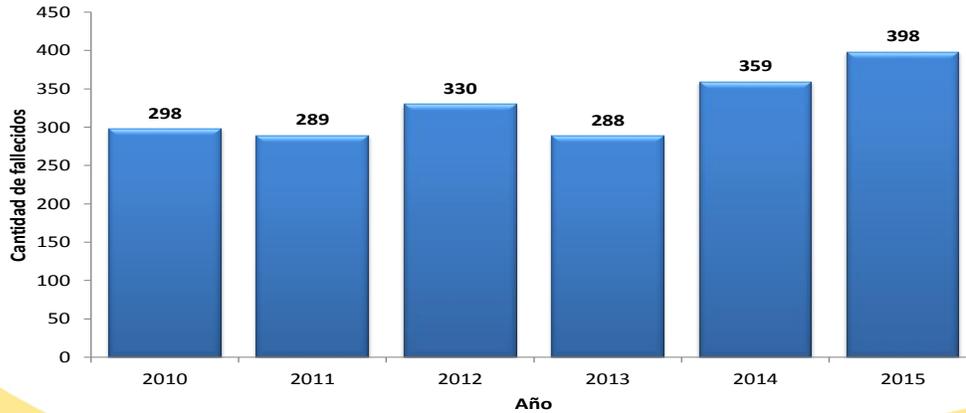
Se recibe a los servidores MBA. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos y a la Licda. Teresita Guzmán Duarte, Encargada de la Unidad de Investigación de la Dirección de Proyectos, para presentar el informe de fallecidos en sitio y la Memoria Estadística de Accidentes 2010-2016.

El MBA. Rojas Vargas explica, que en esta presentación se plantean consideraciones desde la perspectiva de la Dirección de Proyectos, sobre lo que se debe hacer para ser más efectivos en la reducción de la mortalidad por accidentes de tránsito en el país.





Gráfico
Costa Rica: Cantidad de muertes en sitio por accidentes de tránsito.
Periodo 2010-2015

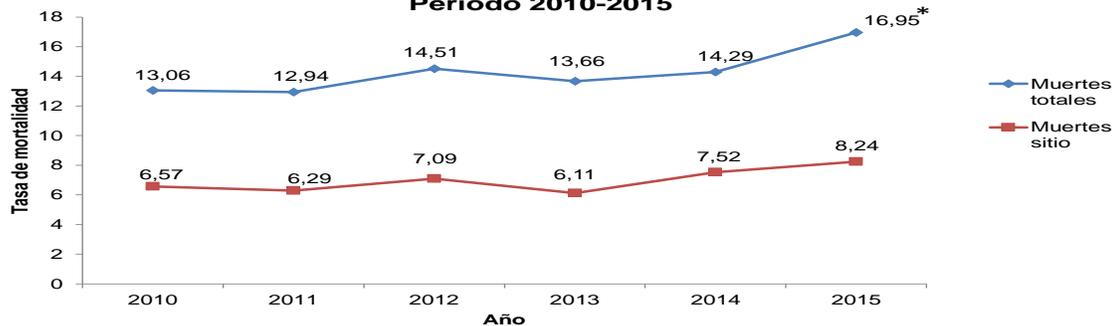


Fuente: Cosevi. Área de Investigación y estadística. Muertes en sitio suministrados por Dirección General de la Policía de Tránsito

El gráfico nos muestra la cantidad de muertos en sitio, durante el periodo 2010 al 2015 (años completos), donde se evidencia que a partir del 2013 se tiene un incremento bastante significativo.



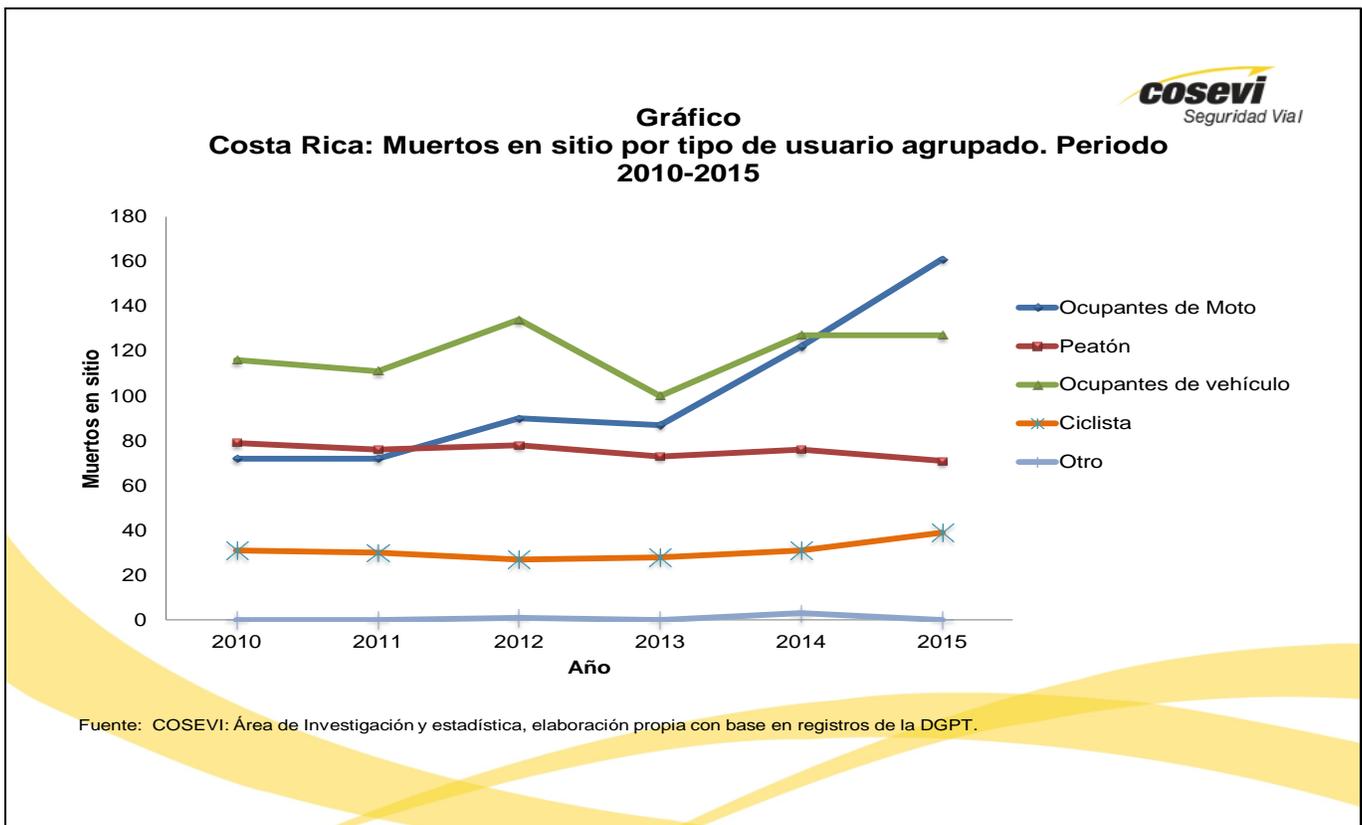
Gráfico
Costa Rica: Tasas de mortalidad por 100.000 habitantes con
muertes totales y en sitio por accidentes de tránsito con
población cerrada.
Periodo 2010-2015



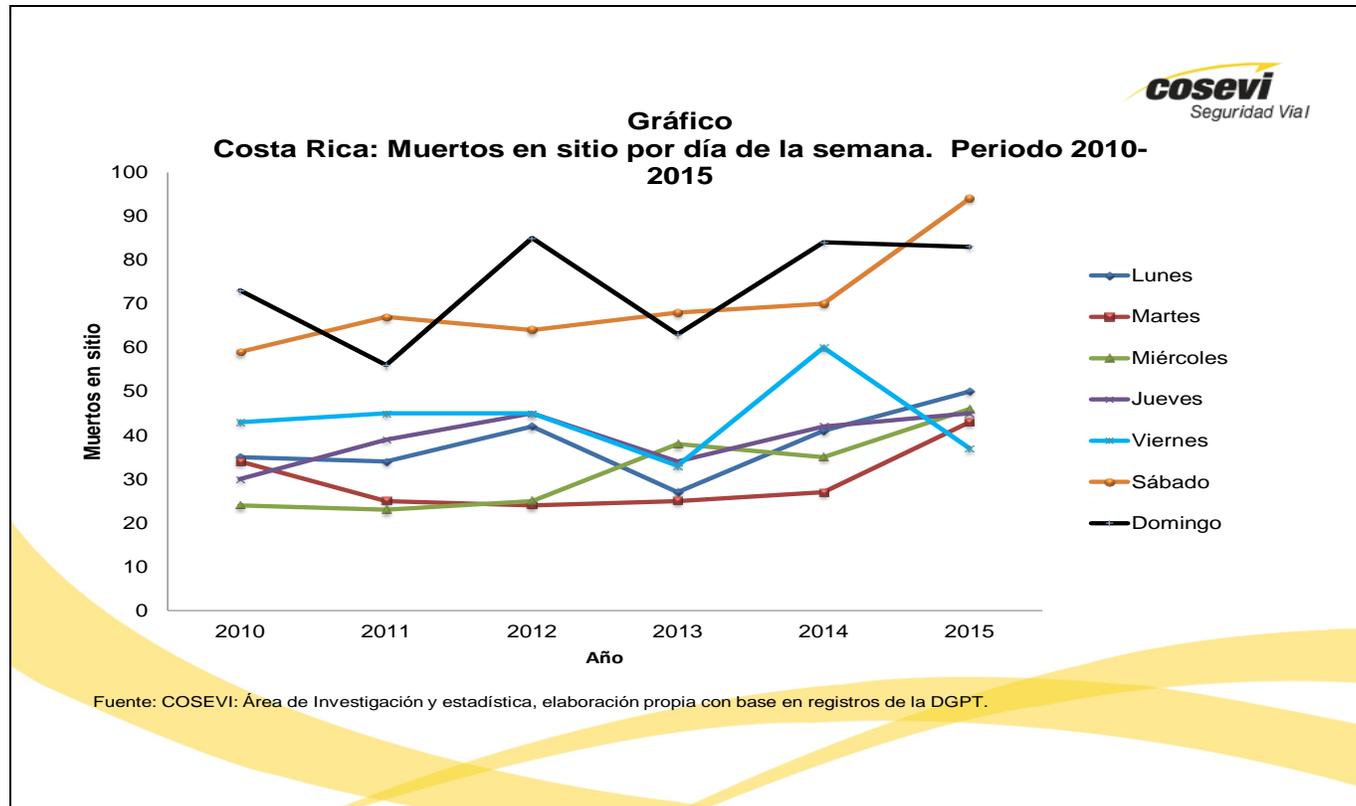
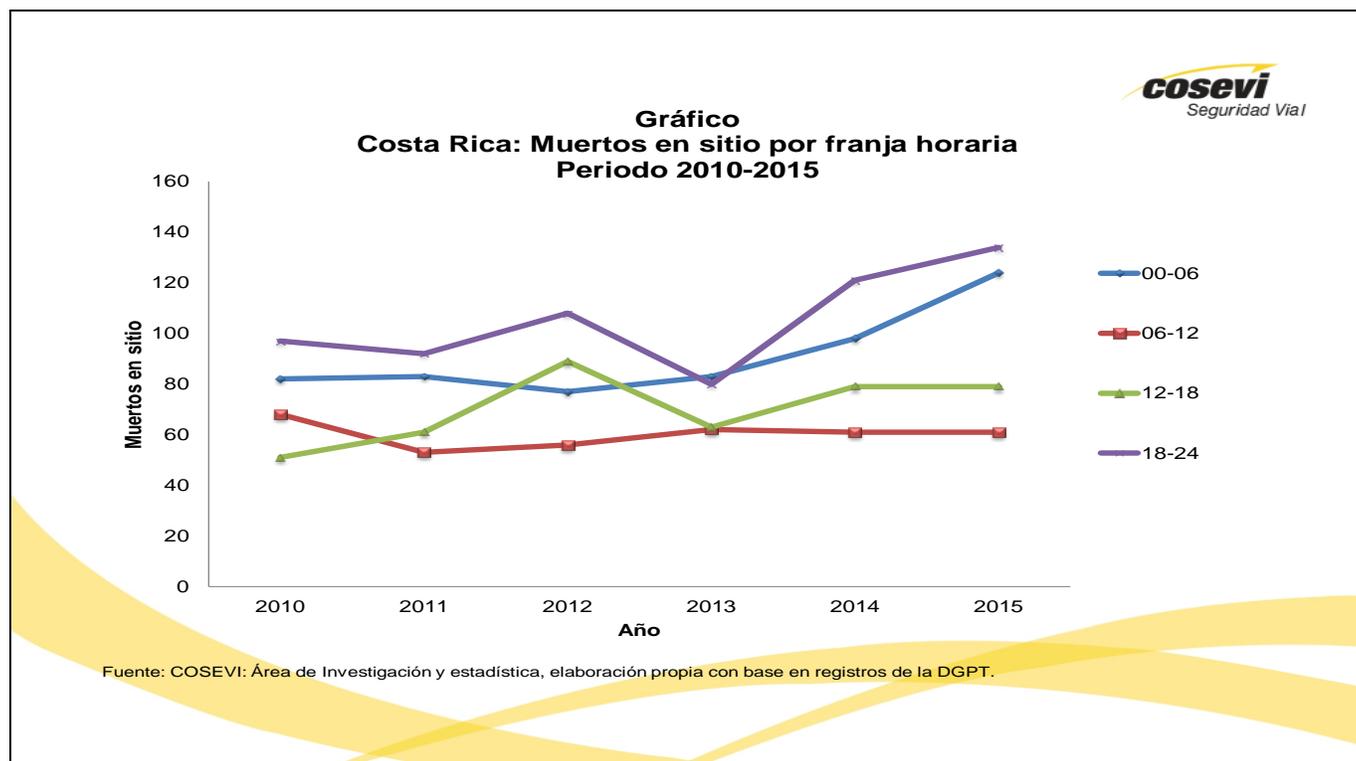
Nota: *Estimación de muertes totales y tasa del 2015 realizadas con muertes en sitio con el factor histórico (2,0575).
 Fuente: COSEVI. Área de Investigación y estadística. Muertes en sitio suministrados por Dirección General de la Policía de Tránsito. Número de muertes totales dado por INEC y a partir de 2006 por Poder Judicial. Población del CCP & INEC. Costa Rica: Estimaciones y Proyecciones de Población por sexo y edad 1950-2100. San José, Costa Rica: publicaciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Esta información es de proyecciones existentes en las bases de datos del CCP en <http://www.ccp.ucr.ac.cr/>.

La línea azul muestra la tasa de la mortalidad total. El Cosevi trabaja con dos niveles de mortalidad. El inmediato, que son los muertos en el sitio y la mortalidad total que es la que se reporta a final del año, donde se incorporan las personas muertas posteriormente. Con respecto a la tasa de mortalidad, normalmente en Costa Rica se comportaba entre estándares de 6 y 7 por 100.000 habitantes, pero a partir del 2014 se rompe esa normalidad y se empieza a registrar tasas muy altas.

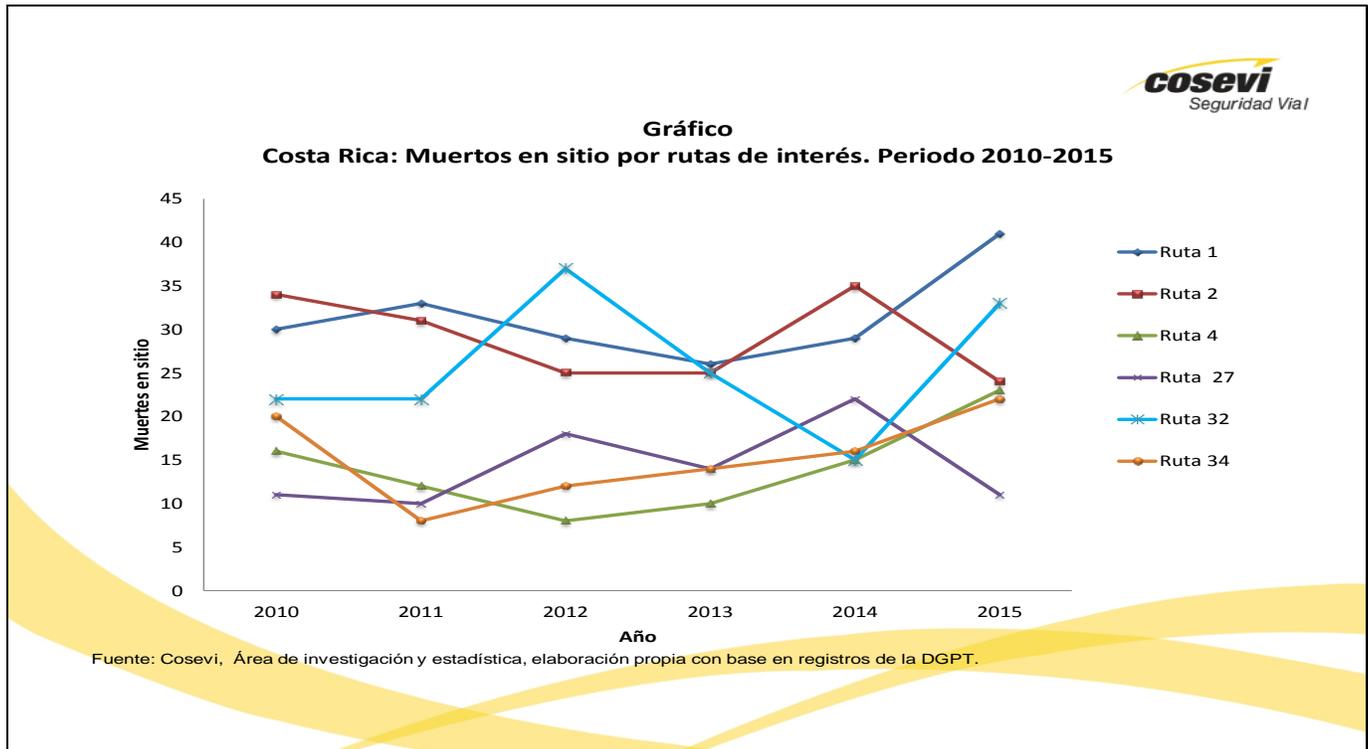
Agrega el MBA. Rojas Vargas que la media Mesoamericana está en 14 y la regional está en 17 %.



Aquí se muestra que a partir del 2013 hay un crecimiento en muertes en sitio, que corresponde a motociclistas, antes de esta situación se diera eran los conductores de vehículos los que encabezaban las estadísticas.



En cuanto a las horas de ocurrencia del siniestro y los días de la semana, el patrón se repite.



Aquí se muestra que la ruta 1 y la 32 son las carreteras donde ocurren más accidentes con muertes; sin embargo, hay rutas emergentes que antes no aparecían en las estadísticas, como es la ruta 34 y la 4.

El Director Tacsan Loría consulta que si tienen algún dato del motivo por qué la ruta 2 y la ruta 27 muestran una baja significativa?. Agrega que pareciera que lo que se está haciendo en esas rutas para minimizar las muertes en carretera está dando resultados.

La Licda. Guzmán Duarte responde que no tiene dato del motivo.

El MBA. Rojas Vargas indica, que en la ruta 27 antes se manejaba el tema de que por ser una ruta privada la policía de tránsito no podía entrar. Actualmente la concesionaria de la ruta tiene mayor apertura y permite que la Policía de Tránsito regule esa ruta. Con respecto a la ruta 2, se presume que es por motivo de que hay mayor presencia policial en el Cerro de la Muerte y en el tramo de la carretera a Pérez Zeledón. También mucho de la flota vehicular que antes circulaba por la ruta 2 se va por Parrita, por la ruta 34, presentándose un cambio en la movilidad, por esta razón aparece la ruta 34. Estas son hipótesis pero tienen cierta lógica porque los vehículos pesados migran de una ruta a otra.

El Asesor Legal Institucional agrega que también se da porque hay mayor control policial en esas rutas.



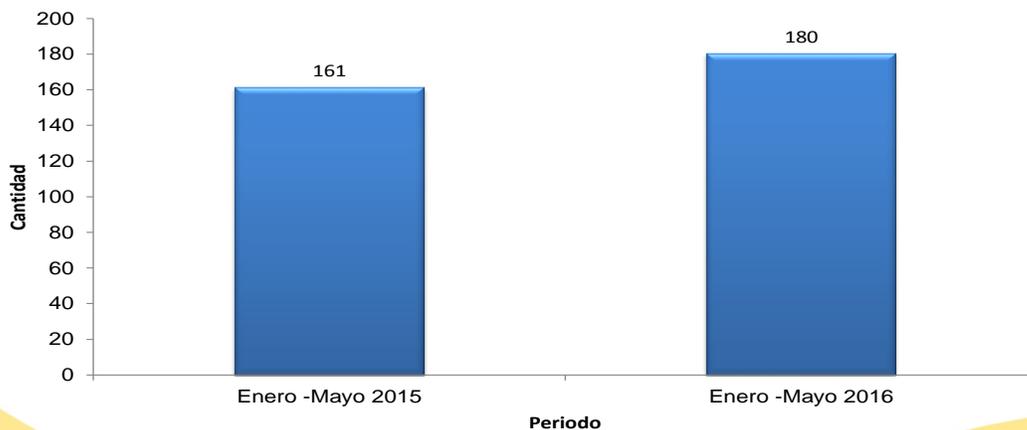
Muertos en sitio en accidentes de tránsito

Comparativo de Enero a Mayo para los años 2015-2016

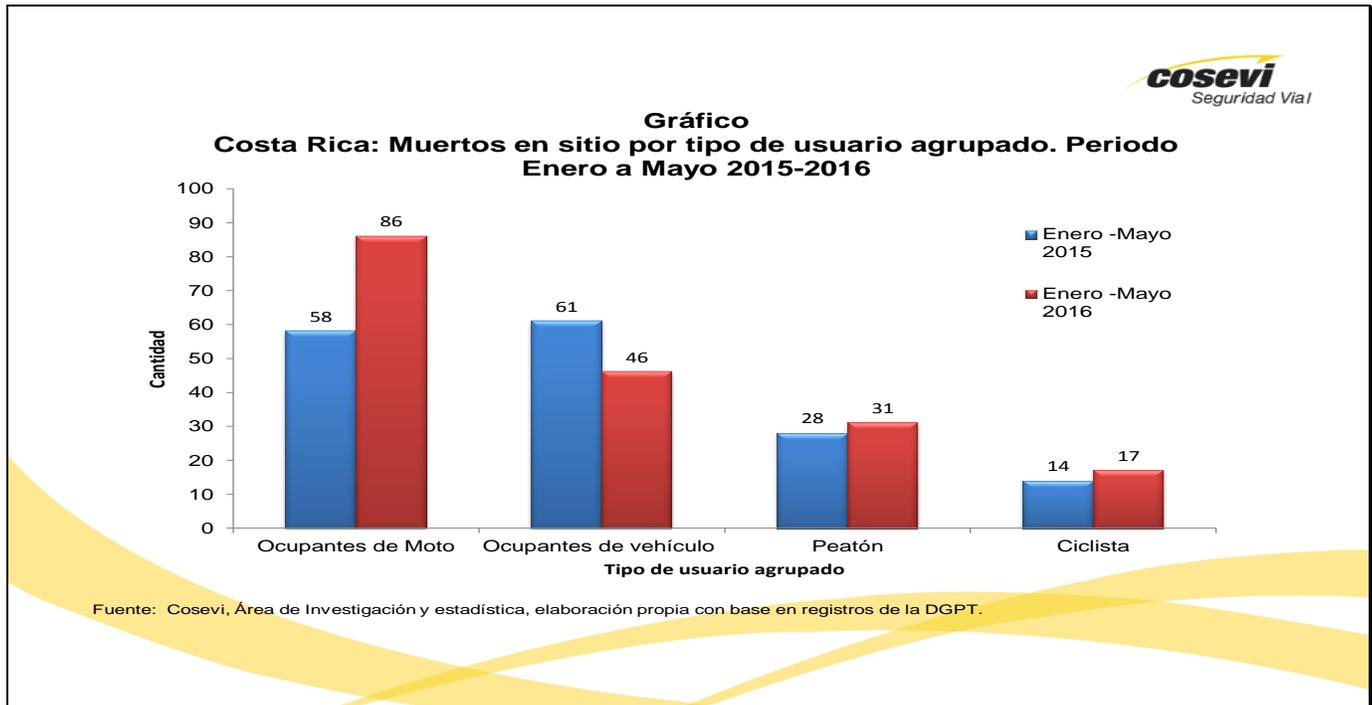
Área de investigación y estadística
Dirección de proyectos



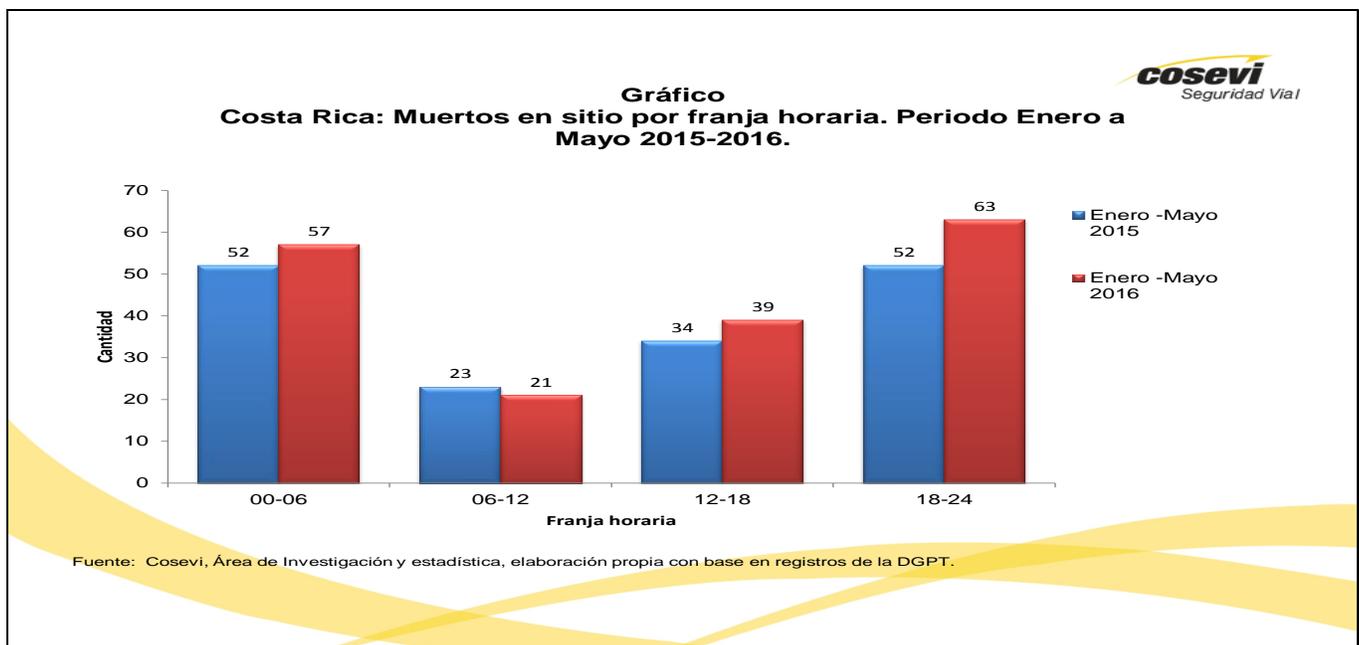
Gráfico
Costa Rica: Muertos en sitio por periodo Enero a Mayo 2015 -2016.

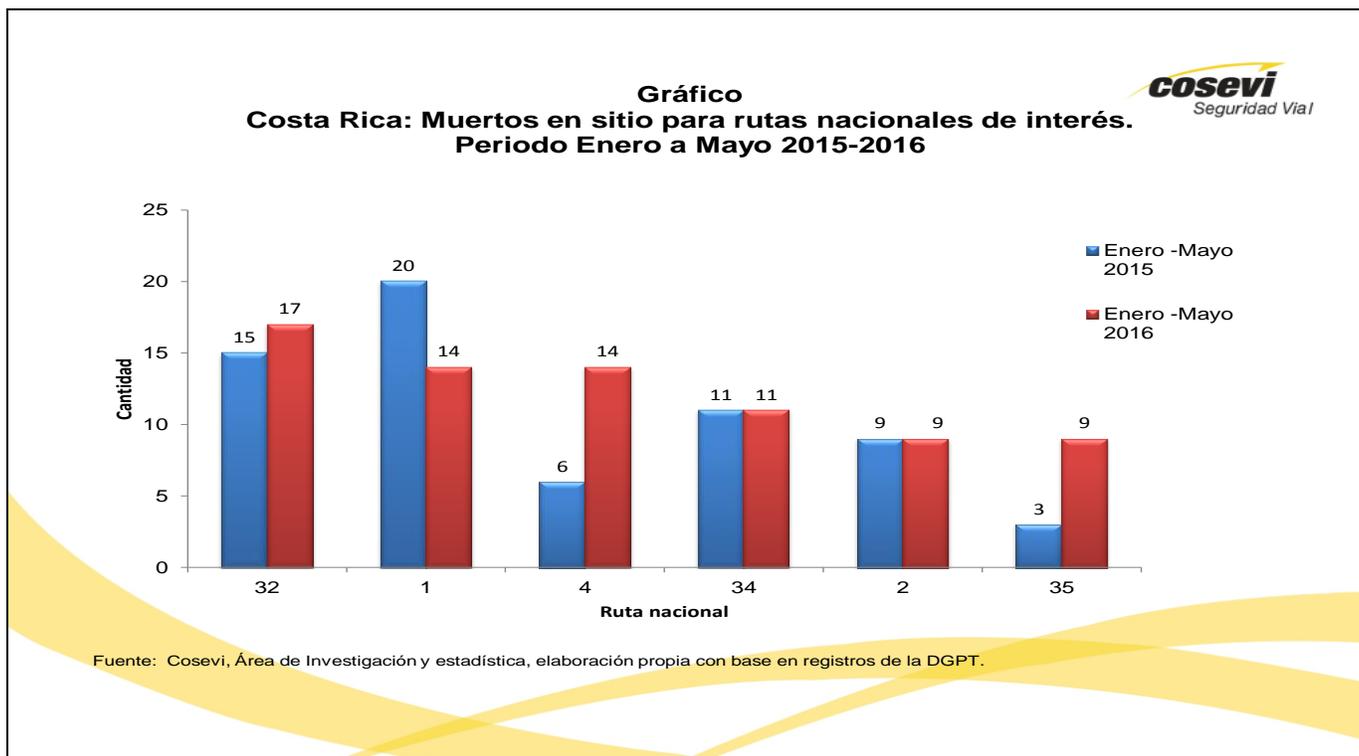
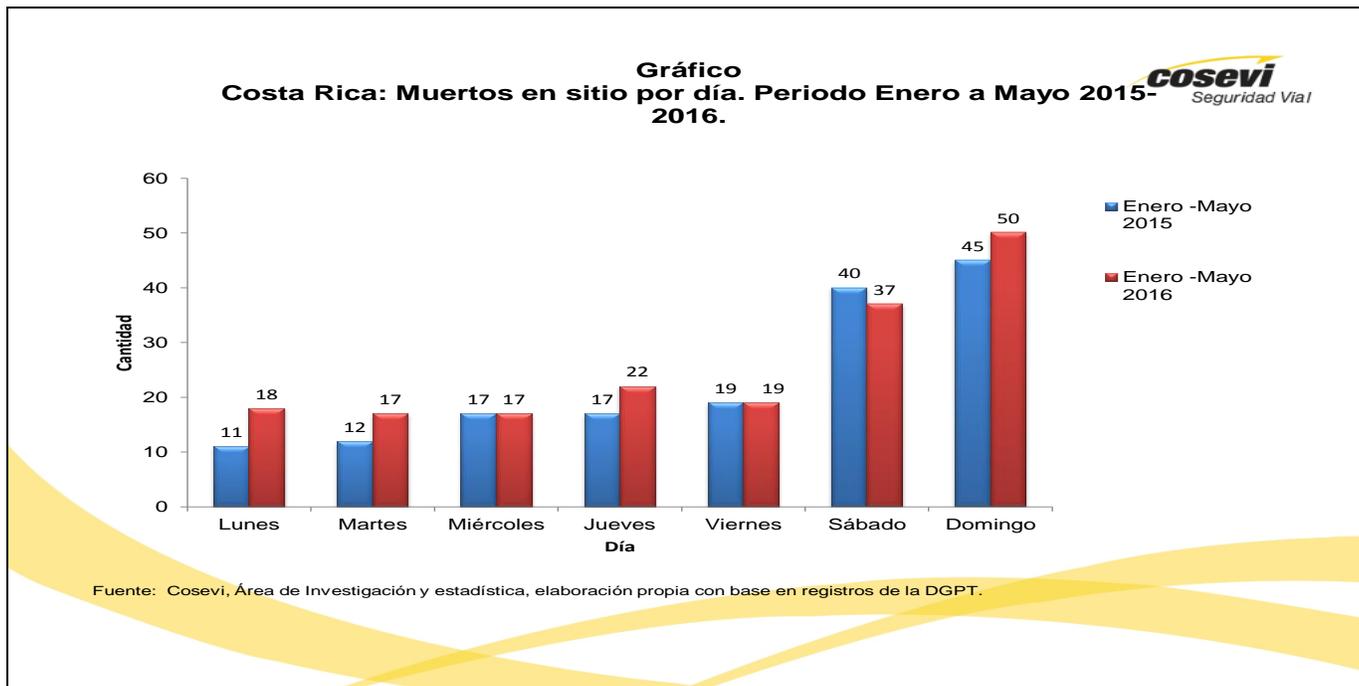


Fuente: Cosevi, Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.



El MBA. Rojas Vargas indica, que esta gráfica lo que dice es el cambio del paradigma de la movilidad, porque baja el índice de conductores de vehículo, lo que refleja es la movilidad de conductor de vehículo a conductor de moto. Otro aspecto que hay que manejar con mucho cuidado, es la promoción del uso de la bicicleta, pero no se está haciendo la infraestructura para estos usuarios de la vía.





En esta gráfica aparece la ruta 4, donde la mayoría de muertos son motociclistas y le sigue los ciclistas. Aparece también una nueva ruta que es la 35 con 9 muertos.

En síntesis, se aprecia que hay algunas modificaciones y nuevos actores en cuanto a rutas. No cambia la estructura de horario, de día y cambia la magnitud de la composición del usuario.



La Licda. Guzmán Duarte explica, que este documento es creado a partir de las víctimas y heridos, tanto leves como graves, así como los muertos. Recoge la información desde el 2012 hasta el 2014. Se hizo con una alta calidad en los datos, tiene incorporado la georreferenciación, lo cual permite colocar a la persona muerta en el sitio en que ocurrió el percance. Este documento es líder porque no se ha producido algo parecido. Está estructurado en cinco grandes secciones. La primera habla sobre los datos generales del país, (población, cantidad de vehículos, cantidad de muertos, etc.). El segundo, tercero, cuarto y quinto están contruidos para dos grandes grupos: un grupo de accidentes y el de personas.



Accidente con víctima:
se refiere cuando en el accidente de tránsito al menos uno de los participantes resulto: herido leve, grave o fallecido.

Área de Investigación y Estadística
Dirección de Proyectos



Características

- Alta calidad en los datos.
- Con georeferenciación que coloca los accidentes en el punto de la carretera donde ocurre.
- Proceso de limpieza y corrección de inconsistencias validadas con fuentes complementarias.
- Líder en la región.

Estructura de la memoria



- Cap. 1 • Datos generales de Costa Rica
- Cap. 2 • Accidentes de tránsito con víctimas
- Cap. 3 • Ocupantes de motocicleta
- Cap. 4 • Peatones
- Cap. 5 • Accidentes y víctimas por cantón

Importancia de la memoria de accidentes



Son una base para los procesos de planificación del transporte y la movilidad.

Permite realizar una mejor toma de decisiones a favor de la disminución y prevención de los accidentes de tránsito con lesionados y muertos en carretera.

Identifica lugares de concentración de accidentes que permitan la investigación e intervención de los diferentes actores.

Solventar las necesidades de las diferentes instituciones relacionadas con la localización de los accidentes (DGIT, municipalidades, DGPT, universidades, entre otros). Contribuye a la labor, planificación y las estrategias que realizan las instituciones públicas y privadas.

Permite crear otros productos de información y análisis.

Se incorpora un proceso continuo de generación de la memoria.



Cuadro
Costa Rica: Número de accidentes con al menos un herido grave y/o
fallecido en tramos de un kilometro lineal. Periodo 2012-2014

*Tramo	Año			Total	Ubicación
	2012	2013	2014		
R-17 Km-4	10	6	7	23	Barranca, Puntarenas
R-2 Km-136	5	5	10	20	San Isidro, Pérez Zeledón
R-17 Km-3	9	4	4	17	Barranca, Puntarenas
R-17 Km-6	6	4	6	16	Chacarita, Puntarenas
R-218 Km-3	3	8	5	16	Guadalupe, Goicochea
R-17 Km-5	4	4	6	14	El Roble, Puntarenas
R-32 Km-62	6	4	3	13	Guápiles, Pococí
R-2 Km-140	4	3	4	11	Daniel flores, Pérez Zeledón
R-206 Km-1	4	3	4	11	San Miguel, Desamparados
R-23 Km-1	3	3	4	10	El Roble, Puntarenas
R-2 Km-19	3	3	3	9	San Nicolas, Cartago

Nota: Se selecciona los tramos que presentán 3 o más accidentes para cada año. Fuente: Cosevi Área de investigación y estadística.



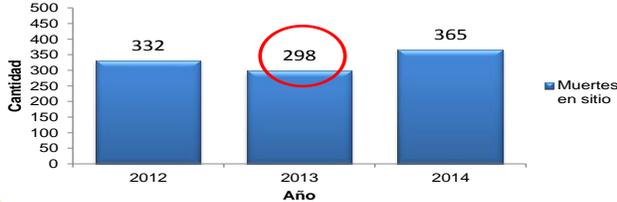
Algunas características a resaltar por cada capítulo

Datos generales de Costa Rica



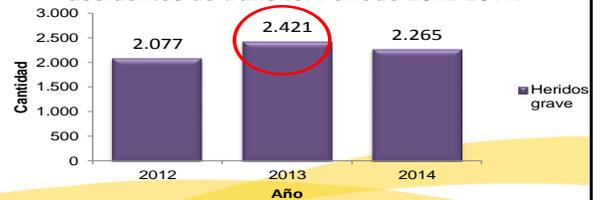
- A pesar de que el año 2013 registra menor cantidad de fallecidos en sitio del periodo, es el que presenta más cantidad de heridos graves.

Gráfico
 Costa Rica: Número de muertes en sitio por accidentes de tránsito. Periodo 2012-2014.



Fuente: Cosevi, Área de investigación y estadística.

Gráfico
 Costa Rica: Número de heridos graves por accidentes de tránsito. Periodo 2012-2014.



Fuente: Cosevi, Área de investigación y estadística.

Gráfico
 Costa Rica: Número de muertes en sitio por accidentes de tránsito. Periodo 2012-2014.



Fuente: Cosevi, Área de investigación y estadística.

Los fallecidos son revisados en el Tribunal Supremo de Elecciones, hay un poco más que los reportados por DGPT.

Gráfico
 Costa Rica: Número de heridos graves por accidentes de tránsito. Periodo 2012-2014.



Fuente: Cosevi, Área de investigación y estadística.

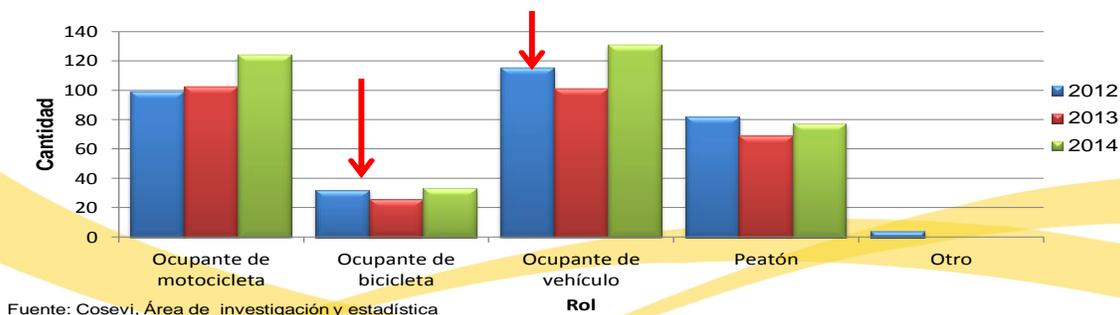
Capítulo 2: Accidentes de tránsito con víctimas



-Aunque el año 2013 es el que tiene menos cantidad de fallecidos en sitio en ocupantes de bicicleta y de vehículo, es el año que presenta más cantidad de heridos graves en ese tipo de usuarios.

-Por cada 100 ocupantes de motocicletas participantes en accidentes con heridos, fallecen 1,5, mientras que por cada 100 ocupantes de vehículos fallecen 0,7

Gráfico
 Costa Rica: Número de personas fallecidas en accidentes de tránsito con víctimas por rol agrupado Periodo 2012-2014



Capítulo 3: Ocupantes de motocicleta



En el año 2014 para estos usuarios vulnerables se tiene:

Característica:	Solo heridos leves	Con muertos y graves
El mes que más presenta accidentes	Marzo	Marzo
El día que más presenta accidentes	Viernes	Sábado
La franja horaria que más presenta accidentes	12 a 18 horas	18 a 24 horas
El cantón que más presenta accidentes	San José	Puntarenas

Capítulo 4: Peatones



- En el año 2014 Heredia en el segundo cantón con más cantidad de atropellos a persona en accidentes con muertos y graves, luego de San José.
- En el 2014 los meses donde hubo más atropellos a persona en accidentes con muertos y graves fue en febrero y en octubre; en el caso del día es Sábado y la franja horaria es de 18 a 24 horas.

Capítulo 5: Cantones



En el 2014 en términos de cantidad de accidentes con muertos y graves, se muestran los 3 tipos de accidentes que más se presenta cada cantón:

- **San José:** colisión con motocicleta, atropello a persona y colisión entre vehículos.
- **Puntarenas:** colisión con motocicleta, colisión entre vehículos y colisión con bicicleta.
- **Pérez Zeledón:** colisión con motocicleta, atropello a persona y salió de la vía.



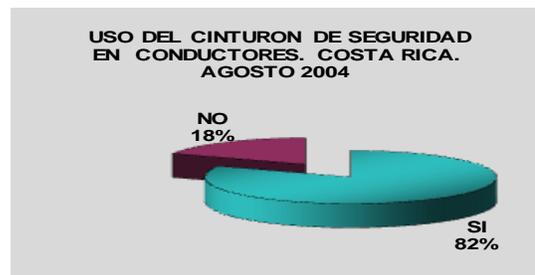
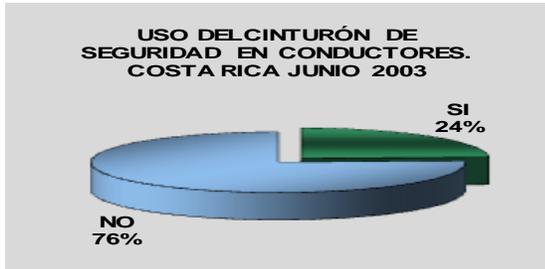
Buenas prácticas

Área de investigación y estadística
Dirección de proyectos

Elementos de la buena práctica



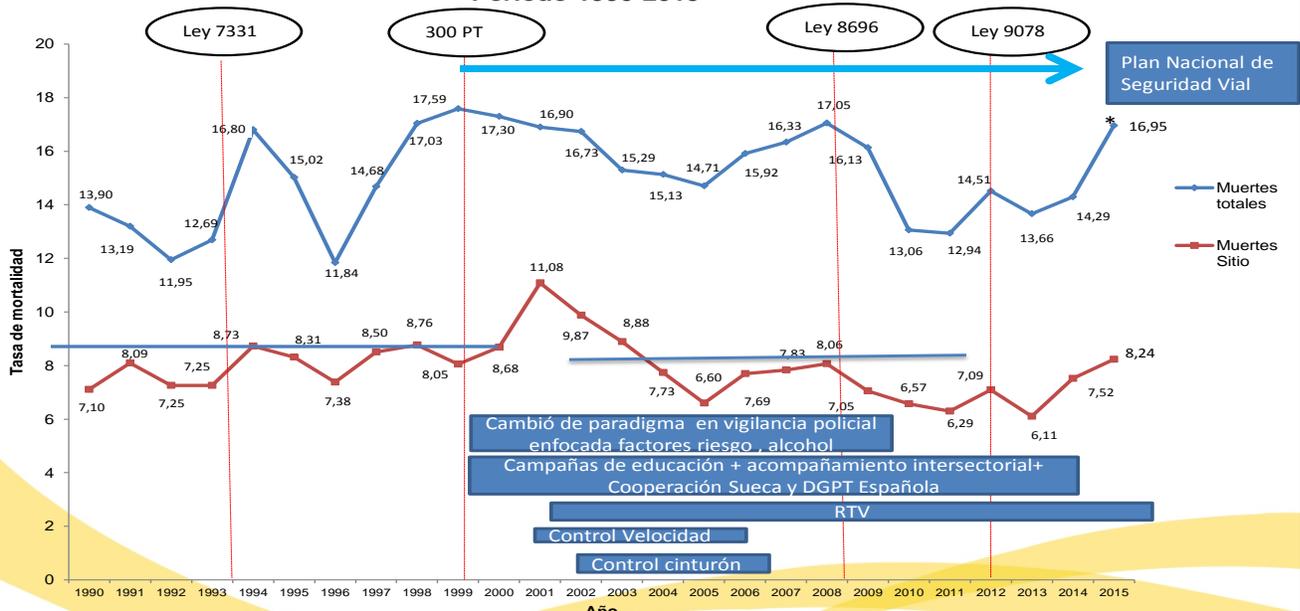
Resultados de Acciones de la Campaña
“POR AMOR USE EL CINTURON”
 Costa Rica 2003-2004



EFECTOS



Gráfico
 Costa Rica: Tasas de mortalidad por 100.000 habitantes con muertes totales y en sitio en accidentes de tránsito con población cerrada
 Periodo 1990-2015



Nota: *Estimación de muertes totales y tasa realizadas con muertes en sitio con el factor histórico (2,0575). Fuente: COSEVI. Área de Investigación y estadística. Muertes en sitio suministrados por Dirección General de la Policía de Tránsito. Número de muertes totales dado por INEC y a partir de 2006 por Poder Judicial. Población del CCP & INEC. Costa Rica: Estimaciones y Proyecciones de Población por sexo y edad 1950-2100. San José, Costa Rica: publicaciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Esta información es

La Contabilidad Creativa : Un desafío para la Región



“ Según una auditoría interna que circula en los escritorios de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cantidad de víctimas en accidentes en rutas y caminos **fue manipulada para mostrar efectividad en la gestión**”.

"Estoy encantado de ver el progreso que han hecho en Argentina. El liderazgo mostrado por la Agencia y el gran apoyo que han recibido del Banco Mundial verdaderamente está teniendo efecto con el entendimiento del público general de la necesidad de carreteras más seguras, mejor conducción y más controles", dijo el Príncipe Michael en un mensaje grabado.

Pero las estadísticas no eran verdaderas. Mientras tanto, los premios se sucedieron. Casi como un deportista que se corona y años después se conoce que estaba dopado.

La Nación, Argentina, 9 de junio, 2016

Condiciones básicas para facilitar la efectividad de las acciones que salvan vidas



Inmediatas ajustadas al Plan Estratégico Institucional:

1. Evidenciar la problemática de las lesiones y muertes en los accidentes de tránsito como un drama social y de salud pública.
2. Declaratoria de emergencia de la problemática de los accidentes.
3. Apoyo político al más alto nivel. (Presidente de la República)
4. Directriz a la DGPT para realizar un trabajo integrado según la evidencia. (MOPT-COSEVI)

Condiciones básicas para facilitar la efectividad de las acciones que salvan vidas



Inmediatas ajustadas al Plan Estratégico Institucional:

5. Desarrollo de procesos con base en la evidencia .
6. Campañas intensivas sobre factores de riesgo durante todo el año.
7. Apoyo de la administración superior para la conformación de equipos de apoyo para la formulación y ejecución de proyectos.
8. Modificaciones a la normativas en seguridad vial.
9. Habilitación de espacios para almacenamiento de vehículos detenidos. (COSEVI)
10. Incremento de la planilla de la Policía de Tránsito acorde con la demanda de servicios de control policial.

Condiciones básicas para facilitar la efectividad de las acciones que salvan vidas



A mediano plazo ajustadas al plan estratégico institucional

1. Fortalecimiento de la estructura orgánica de Cosevi orientada hacia una desconcentración en contacto directo con la población.
2. Abordaje integral.
3. Desconcentración de acciones a nivel local y participación ciudadana como factor clave de éxito.
4. Revisión y modificación a la Ley de Tránsito.
5. Directriz a las unidades ejecutoras DGIT y DGEV para realizar un trabajo integral.

El Director Chavarría Gutiérrez indica que se debería incluir al Conavi como parte de las acciones que hay que enfrentar para llevar adelante el tema de la seguridad vial.

El MBA. Rojas Vargas indica que se agregó al documento, lo que el Cosevi puede controlar, lo que la Junta Directiva, a través de las directrices pueda ejecutar. En el tema de Conavi, ellos tienen una agenda complicada, de sacar la infraestructura a como dé lugar.

Los servidores MBA. Rojas Vargas y Licda. Guzmán Duarte se retiran de la sesión.

La Directora Vargas Víquez expresa que es importante que este documento se publique.

El Señor Presidente está de acuerdo que se publique en el portal en un espacio de datos abiertos.

La Directora Ejecutiva indica que se ha estado trabajando para ver la posibilidad de incluir los datos del 2015.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el Informe de Fallecidos en Sitio y la Memoria Estadística de Accidentes 2010-2016, elaborados por la Dirección de Proyectos.

ARTÍCULO CUARTO

Informe de Ensayo a Postes Abatibles Elaborado por el Centro de Investigación en Vivienda y Construcción del Instituto Tecnológico de Costa Rica

Para conocimiento de esta Junta Directiva se conoce oficio No. DE-2016-1378, de la Dirección Ejecutiva, mediante el cual adjunta oficio No. DVT-DGIT-2016-0474, suscrito por el Ing. Junior Araya Villalobos, Director General de Ingeniería de Tránsito, referente al Informe de Ensayo a Postes Abatibles, elaborado por el Centro de Investigación en Vivienda y Construcción del Instituto Tecnológico de Costa Rica. De ese informe se desprende que los postes abatibles colocados como resultado del Contrato No. 2014-LA-000023-0058700001 suscrito entre el Consejo de Seguridad Vial y la empresa J&L Señalización y Arquitectura S.A., no tuvieron el desempeño que había sido solicitado en la contratación.

La Directora Ejecutiva explica, que cuando en el informe se refiere a los postes tipo "B" son los que se colocaron después y los tipos "A" son los que están dentro de la contratación.

Indica que invitó al Ing. Junior Araya Villalobos, para que presentara el informe; sin embargo, por tener un compromiso no pudo asistir, pero que si los Señores Directores creen conveniente que el Ing. Araya Villalobos explique el mismo, lo convocaría para cuando los Señores Directores lo dispongan.

Las conclusiones que se incluyen en el informe son las que han resultado del análisis visual y no responden a ningún tipo de análisis de los datos generados durante la ejecución de los ensayos.

1. Desde un punto de vista comparativo, el comportamiento y desempeño de los postes abatibles "B" fue superior a los postes abatibles "A", ya que ante las mismas condiciones de ensayo, fueron los postes "A" los que presentaron un deterioro más acelerado.
2. A partir del impacto 23 se presentó la primera rasgadura en la base del poste abatible A-7, situación que se fue ampliando y la cual finalmente culminó en la fractura del mismo.
3. Fueron necesarios 75 impactos para que se presentara la rotura completa del primer poste abatible, en este caso el A-7, el cual quedó finalmente en posición horizontal.
4. Después de 76 impactos, los postes abatibles "B" no presentaban daños severos y solamente era evidente cierta inclinación como consecuencia de los golpes.
5. A lo largo de los ensayos, también se tuvo que detener la actividad en varias ocasiones, debido a los distintos daños que sufrió el vehículo utilizado en estos ensayos.
6. No se pudo determinar el esfuerzo máximo de tensión, ya que la flexibilidad del material en ambos tipos de poste abatible, provocó que la elongación de las probetas superara el recorrido de la Máquina Universal.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

- 4.1 Se da por recibido el Informe de Ensayo a Postes Abatibles Elaborado por el Centro de Investigación en Vivienda y Construcción del Instituto Tecnológico de Costa Rica, remitido mediante oficio No.DVT-DGIT-2016-0474, de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- 4.2 Trasladar el Informe de Ensayo a Postes Abatibles a la Asesoría Legal del Consejo de Seguridad Vial, a efecto de que se inicie el proceso correspondiente.

ARTÍCULO QUINTO

Licitación Abreviada 2016LA-000001-0058700001 "Demarcación Horizontal, Adquisición y Colocación de Tachuelones en 23 Cruces con Islas de Canalización de Tránsito en el GAM"

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2016-1364, de la Dirección Ejecutiva, mediante el cual adjunta oficio No. UL-0153-16 de la Unidad de Licitaciones del Departamento de Proveduría, donde se recomienda declarar desierta la adjudicación de la Licitación Abreviada 2016LA-000001-0058700001 "Demarcación Horizontal, Adquisición y Colocación de Tachuelones en 23 Cruces con Islas de Canalización de Tránsito en el GAM".

El texto del oficio UL-0153-16, indica lo siguiente:

“...En reunión efectuada por la Comisión de Licitaciones, que para este acto está conformada por la Ingeniera **Galia Cristina González González**, del Departamento de Demarcación Vial de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el **Licenciado Carlos E. Rivas Fernández** de la Asesoría Legal, el **Licenciado Alexander Vásquez Guillén** del Departamento de Proveeduría y la Licenciada Vanessa Rodríguez Rojas de la Unidad de Licitaciones del COSEVI.

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

Dicha licitación esfinanciada con recursos del **COSEVI**.

Para este concurso se invitó a participar a los oferentes por medio del Sistema Mer-Link el día 16 de marzo del 2016.

A este concurso se presentaron las siguientes ofertas:

- Consorcio conformado por SERVICIOS DE SEÑALAMIENTO VIAL SA, HORIZONTES DE VIAS Y SEÑALES CA SA, M & P OBRAS CIVILES SA, J L SEÑALIZACION Y ARQUITECTURA SA, PUBLISEÑALES DE CR SA, depositó Garantía de Participación Electrónica 610079281-00 por ¢9,000,000.00 con vigencia hasta el 15 de julio del 2016 y una oferta por 90 días hábiles vigente hasta el 24 de agosto del 2016.

1-) Del informe legal recibido mediante el sistema Mer-link el día **18 de abril del 2016** emitido por el Lic. Carlos Rivas Fernández, en lo que interesa indica que una vez analizada la oferta sometida a concurso para esta Licitación, se desprende lo siguiente:

Oferta Única: Consorcio compuesto por **SERVICIOS DE SEÑALAMIENTO VIAL SOCIEDAD ANONIMA, HORIZONTES DE VIAS Y SEÑALES CENTRO AMERICA SOCIEDAD ANONIMA, M & P OBRAS CIVILES SOCIEDAD ANONIMA, J L SEÑALIZACION Y ARQUITECTURA SOCIEDAD ANONIMA, PUBLISEÑALES DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA**, la cual se ajusta a las especificaciones cartelarias de orden legal, contenidas en el cartel electrónico y su complemento, así como a la Ley de Contratación Administrativa N° 7494 y su reglamento.

Lo anterior, bajo un análisis de estricta legalidad, correspondiendo a la unidad solicitante acreditar la razonabilidad del precio como oferente único, constatar la experiencia de la empresa y del ingeniero responsable.

2-) Del informe técnico recibido mediante el sistema Mer-link el día **20 de abril del 2016 y los oficios Nos. DVT-DGIT-SV-2016-0450, DVT-DGIT-SV-2016-0757 y DVT-DGIT-SV-2016-0839**, del Departamento de Señalamiento Vial de la Dirección General de Ingeniería

de Tránsito, en lo que interesa indica que una vez analizada la oferta sometida a concurso para esta Licitación, entre lo más importante se desprende lo siguiente:

- El único oferente cumple con las especificaciones técnicas del cartel:

Ofertas	Línea	Cumple especificaciones	Costo total (colones)
1	1	Sí	166.773.584,28

El único oferente (Consortio Demarcación Horizontal y colocación de tachuelones) cumple con las especificaciones solicitadas en el cartel de licitación. No obstante, analizando los costos presentados por la empresa, se determinó que estos son excesivos. Por lo que, la licitación se declara desierta.

Para el presupuesto de este proyecto se contemplaron los siguientes materiales:

- Tachuelones
- Pintura termoplástica color blanca
- Pintura termoplástica color amarilla
- Pintura acrílica para demarcación
- Esfera de vidrio tipo III para pintura termoplástica
- Cuerda de manila para caleo
- Sellador para pintura termoplástica

Los costos unitarios de cada uno de estos materiales, según el histórico de compras del Departamento de Señalamiento Vial y cotizaciones solicitadas a diferentes proveedores se presentan a continuación:

DETALLE	PRECIO
TACHUELON	₡ 8.500,00
PINTURA ACRÍLICA PARA PREDEMARCACIÓN EN ENVASE DE 3.785 LITROS	₡ 9.500,00
PINTURA TERMOPLÁSTICA COLOR AMARILLO QUE INCLUYE ESFERA DE VIDRIO COMO COMPONENTE DE LA MEZCLA EN SACOS DE 25 KG	₡35.000,00
PINTURA TERMOPLÁSTICA COLOR BLANCO QUE INCLUYE ESFERA DE VIDRIO COMO COMPONENTE DE LA MEZCLA EN SACOS DE 25 KG	₡32.000,00
SACOS DE ESFERAS DE VIDRIO PARA ADICIONAR A SOLUCIÓN TERMOPLÁSTICA III EN SACOS DE 25 KG	₡20.000,00
ROLLO DE 90 METROS DE CUERDA DE MANILA DE ALGODÓN DE 2 HILOS ENTRELAZADOS DE APROXIMADAMENTE 4 MM DE ESPESOR.	₡ 2.000,00
SELLADOR PARA PINTURA TERMOPLÁSTICA (Cubetas de 5 galones)	₡60.000,00

Basados en estos costos unitarios, se obtiene un costo por metro cuadrado de pintura termoplástica de alrededor de 15.000,00 colones. El Consorcio de empresas que oferta, presenta un costo por metro cuadrado de pintura termoplástica de 22.764,00 colones, lo que es excesivo.

3-) La Unidad de Licitaciones analizó el contenido de las ofertas presentadas, producto del cual se obtuvo lo siguiente:

Por parte del analista Lic. Alfonso Rivera Jara, se realiza revisión y verificación de requisitos, estudio técnico y legal de la oferta que se somete a evaluación, obteniéndose los siguientes resultados:

ANÁLISIS DE OFERTAS													
RESUMEN DE REQUISITOS													
2016LA-000001-0058700001		Declaraciones Juradas		Condiciones Generales		Requisitos de Admisibilidad					Otros Requisitos		
Nº	Ofertantes	Cumplimiento de Art. 65 LCA	Vigencia de la oferta 30 dh	Garantía de participación 5% y vigencia-	Plazo de entrega	Especificaciones				Verificación de Timbres	Verificación SER	FODESAF	CCSS
						Garantía Técnica	Certificación Inscripción C.F.I.A.	Experiencia Empresa	Experiencia Ingeniero				
1	Consorcio SERVICIOS DE SEÑALAMIENTO VIAL SA, HORIZONTES DE VIAS Y SEÑALES CA SA, M & P OBRAS CIVILES SA, J L SEÑALIZACION Y ARQUITECTURA SA, PUBLISEÑALES DE CR SA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Hecho por: Alfonso A. Rivera Jara
 Fecha: 18-May-2016

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

Sobre el particular, se hacen las siguientes observaciones:

1. El precio de la oferta total sobrepasa en un 49% el presupuesto asignado para esta obra.
2. El precio de la oferta, según el informe técnico, sobrepasa en un 33% el precio normal del mercado.
3. El artículo 30-Precio inaceptable, del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, establece que: *“Se estimará inaceptables y en consecuencia motivo de exclusión de la oferta que los contenga, los siguientes precios:*
d) Precio producto de una práctica colusoria o de comercio desleal.
La Administración deberá acreditar en el estudio de ofertas, mediante un estudio técnico, las razones con base en las cuales concluye que el precio es inaceptable,

y de ser pertinente informar por escrito al Ministerio de Economía, Industria y Comercio.” (El subrayado no es del original).

4-) La Comisión permanente de Licitaciones acuerda: Acoger el informe legal e informe técnico y análisis de la Unidad de Licitaciones, por lo que se **recomienda declarar Desierto** el presente proceso licitatorio, valorando la posibilidad de sacar el trámite nuevamente a concurso.

La reserva presupuestaria aprobada para esta contratación es de ¢111.645.000,00 (Ciento once millones seiscientos cuarenta y cinco mil Colones Exactos), de acuerdo a la solicitud No. DVT-DGIT-A-2016-0156 del 29 de enero del 2016...” (SIC)

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Con fundamento en los oficios DE-2016-1364 de la Dirección Ejecutiva y UL-0153-16 de la Unidad de Licitaciones del Departamento de Proveduría, donde se analizó la adjudicación de la Licitación Abreviada 2016LA-000001-0058700001 “Demarcación Horizontal, Adquisición y Colocación de Tachuelones en 23 Cruces con Islas de Canalización de Tránsito en el GAM”, esta Junta Directiva declara desierta la misma e instruye a la Administración para que proceda a sacar nuevamente a concurso dicha contratación.

ARTÍCULO SEXTO

Suspensión Temporal Asignación de Defectos 4 y 5 Apartado 10.3 del Manual de Procedimientos para la Inspección Técnica Vehicular en la Estaciones de RTV

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2016-1377 de la Dirección Ejecutiva, mediante el cual adjunta oficio No. DP-640-2016, donde la Dirección de Proyectos solicita a esta Junta Directiva suspender la aplicación de la falta leve por aplicación de dimensiones y distancia entre asientos de unidades denominadas “microbuses” y “busetas”.

Explica la Directora Ejecutiva, que este tema de la distancia entre los asientos se conoció hace unas semanas y se adoptó el acuerdo de hacer un estudio en coordinación con el Consejo de Transporte Público para determinar la norma técnica que se necesita para fijar la distancia de los asientos en los microbuses.

En este sentido, la empresa Purdy Motor S. A. solicitó considerar que como en el acuerdo de esta Junta Directiva se evidencia que no hay una norma que regule la distancia entre los asientos, se le comunique a RTV que durante el proceso de estudio no se aplique la falta leve. Acto seguido se trasladó ese requerimiento a la Dirección de Proyectos, a efecto de que ellos presentarán el criterio técnico, que es el que se incluye en el oficio DP-0640-2016.

El oficio DP-640-2016 dice textualmente:

“...Reciba un caluroso saludo. En atención a la nota remitida por el señor Jesús Castro Monge, representante de la empresa Purdy Motor Sociedad Anónima, referente a la solicitud de suspensión de la aplicación de la falta leve por aplicación de dimensiones y distancias entre asientos de unidades denominadas “microbuses” y “busetas”, paso a informar lo siguiente:

Antecedentes:

El Consejo de Transporte Público en el artículo 5.8 de la Sesión Ordinaria: 84-2007, que en lo que interesa establece lo siguiente:

(...)

4 Que el RECAUCA III derogó el RECAUCA I (el RECAUCA II no existió), razón por la cual el RECAUCA vigente desde 2004 es el RECAUCA III, y este último no hace ninguna referencia a las distancias entre asientos de los autobuses ni a sus dimensiones.

5 Que no obstante, existe una normativa vigente y que es complementaria de los CAUCA III y RECAUCA III, que es el “Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carretera” (adjunto copia), que si establece una normativa únicamente aplicable a “los vehículos dedicados al transporte de pasajeros a larga distancia o al servicio Internacional de pasajeros” (ver título III, art. 21, inciso 3º de dicho acuerdo).

6 Que dicho artículo hace referencia al anexo I, que en los artículos 8 y 11 establece que para autobuses de ruta larga y para el transporte internacional de pasajeros, se establece lo siguiente:

- *Anchura mínima de cada asiento sin contar los brazos: 0.43 m*
- *Los asientos deben medir 0.40 m de fondo.*
- *La distancia libre desde el respaldo, medida a la altura del asiento (o sea de respaldo a respaldo), no debe de bajar de 0.68 m.*

7 Que se debe recordar que esto es aplicable al transporte Internacional o rutas largas, por lo cual se deduce que en el caso de buses urbanos se puede disminuir en cuanto a las dimensiones.

8 Que para distancias de 0 hasta 20 km. se efectuó un muestreo de las diferentes opciones de autobuses urbanos disponibles en el mercado, cuyas especificaciones se detallan a continuación:

(...)

TABLA N° 6: TABLA RESUMEN DE LAS UNIDADES INSPECCIONADAS

MARCA	<i>Mercedes Benz</i>	<i>Volksbus</i>	<i>Blue Bird</i>	MASA	<i>Daewood</i>
MODELO	2005	2004	1986	2001	2004
Ancho de los asientos	A 40 cm. L 36 cm.	A 42 cm. L 40 cm.	A 45 cm. L 40 cm.	A 43 cm. L 40 cm.	A 44 cm. L 42 cm.
Ancho del pasillo	46 cm.	65 cm.	46 cm.	57 cm.	60 cm.
Ancho de la unidad en sus paredes internas	240 cm.	242 cm.	230 cm.	238 cm.	240 cm.
Distancia entre asientos de respaldar a respaldar	62 cm. mínimo	64 cm. mínimo	62 cm. mínimo	56 cm. mínimo	68 cm.
	65 cm. máximo	67 cm. máximo	65 cm. máximo	62 cm. máximo	
Distancia entre asientos del borde frontal del sentadero al respaldar del frente	28 cm. mínimo	24 cm. mínimo	22 cm. mínimo	16 cm. mínimo	23 cm.}
	30 cm. máximo	27 cm. máximo	25 cm. máximo	22 cm. máximo	

A= ANCHO

L= LARGO

(...)

10 Que de lo expuesto se tienen las siguientes consideraciones:

- La anchura mínima de cada asiento debe ser de 40 cm. para rutas urbanas de hasta 20 km. y de 43 cm. en rutas de más de 21 km.
- Los asientos deben medir por lo menos 0.40 m. de fondo, desde su borde hasta la parte inferior del respaldo.
- Los asientos deberán ser de estructura tubular con respaldo y asientos tapizados con espuma de poliuretano y telas de vinil; o plástico reforzado con asiento tapizado; o plástico reforzado sin tapizar, de acuerdo a las características de cada una de las ruta (urbanas, interurbanas cortas o largas). Las dimensiones de los asientos deberán tener una altura de piso de 0.40 m, altura de respaldo 500 mm como mínimo en rutas de 20 km. o de 600 mm en rutas de más de 20 km., ángulo del asiento 5°, ángulo del respaldo 15%.
- La distancia libre de respaldar a respaldar, medida desde la altura del asiento no debe ser menor de 0.65 m. para rutas de hasta 20 km. y de 0.68 m. para rutas de más de 21 km. En caso de asientos enfrentados, la distancia mínima entre respaldos, a la altura de los asientos será de 1.30 m.

POR LO TANTO ACUERDAN

(...)

2. Autorizar las siguientes distancias entre asientos tal y como se detalla a continuación:

E: Distancia de respaldar a respaldar medido desde la parte la altura del asiento

D: Altura del respaldar

F: profundidad del asiento

G: Ancho del asiento

H: Espacio libre entre el filo del asiento y el respaldar del asiento delantero

I: Altura mínima del piso hasta la parte baja de la sentadera

TABLA N° 7: TABLA DE DISTANCIAS ENTRE ASIENTOS

Distancia promedio de la ruta en Km.	E (cm.)	D (cm.)	G (cm.)	F (cm.)	H = E - F (cm.)	I (cm.)
0 ≤ 20 kilómetros	65	40	40	40	25	40
21 o más kilómetros	68	50	43	43	28	40

(...)

En el artículo VI de la Sesión Ordinaria: 2842-2016 del 02 de mayo del 2016, la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, acordó:

Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que solicite a la Dirección Ejecutiva del Consejo de Transporte Público, la designación de representante de ese Consejo, para que en coordinación con la Asesoría Técnica de Fiscalización del Cosevi, se realice el estudio pertinente para determinar la distancia entre asientos en los vehículos de transporte colectivo, con el fin de modificar las dimensiones estipuladas en el Manual de Procedimientos de la Inspección Técnica Vehículos en las Estaciones de la Revisión Técnica Vehicular.

Por su parte, la empresa Purdy Motor Sociedad Anónima, indica en nota remitida a la Asesoría Técnica de Fiscalización con copia a la Dirección Ejecutiva de la institución, que de conformidad con el Oficio DTE-2016-0258 en relación con el Acuerdo de Sesión Ordinaria del Consejo de Transporte Público número 14-2016 del 17 de marzo del 2016 y en relación con el artículo VI de la Sesión Ordinaria de la Junta Directiva del Cosevi, celebrada el 02 de mayo del 2016, *que a la fecha no existe norma o regulación específica aplicable o un estudio de la distancia entre asientos y pasillos de unidades de transporte tipo buseta y microbús*, por lo que, solicita la suspensión temporal de la aplicación de los defectos leves número 4 y 5. del apartado 10.3 Transporte Colectivo de Personas en las Modalidades Ruta Regular y Servicios Especiales del capítulo 10 del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV.

Análisis

Como puede observarse, no existe en este momento una regulación formal en el tema de dimensiones y distancias entre asientos y pasillos para vehículos tipo microbús y buseta, no obstante, desde el inicio de la Revisión Técnica Vehicular, se han venido considerando indistintamente para todo tipo de unidad de transporte público, los parámetros establecidos por el Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carreteras, los cuales son exclusivos para **autobuses** con recorridos superiores a 20 kilómetros.

La enorme mayoría de las legislaciones internacionales diferencian las dimensiones y distancia entre asientos y pasillos, en función de la distancia de recorrido que realicen, en corta distancia y larga distancia, inclusive, en algunos lugares se regula el transporte de estudiantes con parámetros diferentes a los anteriormente mencionados. Se considera, además, en esta regulación, la estatura de la población, considerando los percentiles 50% y 95% en hombres y 5% en mujeres, a efectos de que la gran mayoría de la población se encuentre contenida en el estudio y con ello se hagan las consideraciones pertinentes para que las posibles lesiones que se pudieran producir en un accidente, sean lo menos graves posible.

Petitoria:

Solicitar a la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, la suspensión temporal de la asignación de los defectos 4 y 5, del apartado *10.3 Transporte Colectivo de Personas en las Modalidades Ruta Regular y Servicios Especiales* del capítulo 10 del *Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV*, hasta tanto se concluya el estudio correspondiente y se determinen las dimensiones requeridas..." (SIC)

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Con base en el oficio No. DP-0640-2016 de la Dirección de Proyectos, esta Junta Directiva acuerda suspender temporalmente la asignación de los defectos 4 y 5, del apartado 10.3 Transporte Colectivo de Personas en las Modalidades Ruta Regular y Servicios Especiales del Capítulo 10 del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV, hasta tanto se concluya el estudio correspondiente y se determinen las dimensiones requeridas.

Notifíquese a: el Consejo de Transporte Público, Riteve S. A., Dirección de Proyectos del Cosevi.

ARTÍCULO SÉTIMO

Proyecto de Recurso de Apelación y Excepción de Prescripción interpuestos por el funcionario Carlos Sandino Guevara en contra de la Resolución DE-2015-3380

La Licda. Guzmán Fajardo, presenta proyecto de Recurso de Apelación y Excepción de Prescripción interpuestos por el funcionario Carlos Sandino Guevara en contra de la Resolución DE-2015-3380, dictada dentro del Procedimiento Administrativo Ordinario N° 2015-D-022, mediante la cual se dispuso sancionar al funcionario por haber incurrido en una falta correspondiente a una llegada tardía que excedió de veinte minutos y cuatro omisiones de marca todas en el mes de julio del año 2015 y no haber presentado justificación alguna dentro del plazo legalmente establecido para ello.

El texto de la resolución indica lo siguiente:

“**JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL.** San José, a las ____ horas del día ____ del mes de junio del dos mil dieciséis

Conoce este Despacho Recurso de Apelación y Excepción de Prescripción interpuestos por el funcionario **Carlos Sandino Guevara**, portador de la cédula de identidad número 1-1109-0192, funcionario del Consejo de Seguridad Vial, ubicado en la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, contra la Resolución DE-2015-3380, de las nueve horas del 10 de noviembre de 2015, dictada dentro del Procedimiento Administrativo Ordinario N° 2015-D-022, mediante la cual se dispuso sancionar al funcionario por haber incurrido en una falta correspondiente a una llegada tardía que excedió de veinte minutos y cuatro omisiones de marca todas en el mes de julio del año 2015 y no haber presentado justificación alguna dentro del plazo legalmente establecido para ello.

RESULTANDO:

1. Que el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial por oficio DE-2015-2881 de fecha 10 de setiembre de 2015, ordena la apertura de un procedimiento administrativo en contra del señor Carlos Sandino Guevara, funcionario del Consejo de Seguridad Vial pero ubicado en la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, de conformidad con lo indicado en el oficio DGDH-2015-2162, de fecha 04 de setiembre de 2015 suscrito por el Lic. Eddie Elizondo Mora, Mba, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial así como de acuerdo al reporte de inconsistencias del mes de julio del 2015 según oficio DGDH-UC-2015-640 (4) suscrito por la Licda. Franciny Sánchez Moreira y la Licda. Ana Godínez Martínez, ambas funcionarias de la Unidad de Control del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del COSEVI, en el cual indican que el Funcionario Sandino Guevara se presentó a laborar en forma tardía por más de 20 minutos el día 16 de julio, ausencias de marcas de salida los días 01, 06 y 20 de julio y ausencia de marca de entrada el día 14 de julio todos del año 2015.
2. Que el Órgano Director del Procedimiento, el día 23 de setiembre del 2015 dictó el respectivo **Auto de Apertura del Procedimiento Administrativo Ordinario Disciplinario** en contra del funcionario Sandino Guevara, resolución que le fue notificada en fecha 24 de setiembre del 2015.

3. Que luego de haber cumplido con las respectivas etapas dentro del procedimiento disciplinario, el Órgano Director emitió el día 03 de noviembre del 2015, el respectivo **Informe Final de Instrucción** recomendando al Órgano Decisor sancionar al funcionario de la siguiente forma: Por una llegada tardía que excede de veinte minutos, la cual se reputa como media ausencia el día 16 de julio del 2015, la sanción de amonestación escrita; por cuatro medias ausencias por virtud de las omisiones de marca de salida los días 01, 06 y 20 de julio y de entrada el día 14 de julio, suspensión hasta por ocho días, toda vez que el funcionario no presentó justificación avalada por su jefatura que omitiera dichas faltas. Así mismo de conformidad con lo indicado en el artículo 68 del Reglamento Autónomo de Organización y Servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, procede en el presente caso el rebajo salarial por las ausencias demostradas dentro del procedimiento. El citado informe le fue remitido al Órgano Decisor en fecha 03 de noviembre del 2015 mediante el oficio AL-2515-2015 de fecha 03 de noviembre del 2015.
4. Que en fecha 10 de noviembre de 2015, el Órgano Decisor del Procedimiento seguido, dictó la **Resolución Administrativa N° DE-2015-3380**, según la cual se acoge la recomendación del Órgano Director y se dispone dispuso **sancionar al funcionario** según lo recomendado en el Informe Final de Instrucción, es decir, con **amonestación escrita**, por la llegada tardía el día 16 de julio del 2015 la cual excedió de veinte minutos, con **suspensión hasta por ocho días**, por cuatro medias ausencias por virtud de las omisiones de marca de salida los días 01, 06 y 20 de julio y a la entrada el día 14 de julio, todas del año 2015. Así mismo procede en el presente caso el rebajo salarial por las ausencias demostradas dentro del procedimiento seguido.
5. La indicada resolución le fue debidamente notificada al servidor en forma personal el día 18 de noviembre del 2015.
6. Que inconforme con lo resuelto, en fecha 23 de noviembre del 2015, el servidor Carlos Sandino Guevara, interpuso formal Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio y Excepción de Prescripción en contra de la resolución descrita en el resultando anterior, alegando en resumen lo siguiente:

Que el Departamento de Recursos Humanos del Consejo de Seguridad Vial es el encargado de atender todos los asuntos referentes a la administración de personal, que entre sus tareas está la de ser el encargado de los controles de asistencia, lo que el caso particular de él se hace en conjunto con el Departamento Administrativo de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, de modo que en tiempo real se detecta, verifica y advierte la ocurrencia de llegadas tardías y omisiones de marca diarios de los funcionarios.

Se refiere también al plazo que otorga el artículo 603 del Código de Trabajo, según el cual los jefes para para disciplinar las faltas de sus funcionarios e imponer las sanciones respectivas tienen un mes que corre a partir del día en que se dio motivo para la sanción o desde que fueron conocidos los hechos. Que la Jurisprudencia administrativa y judicial ha sido reiterativa en cuanto a que si un servidor incurre en irregularidades relacionadas con el cumplimiento de su jornada laboral esas faltas debe informarse sin mayor dilación a la autoridad competente a efecto que se inicie el procedimiento disciplinario respectivo dentro del plazo de ley, es decir, dentro del mes después de cometida la falta.

Que las supuestas llegadas tardías que se le imputan, se produjeron durante el mes de julio y que la apertura del procedimiento se ordena en el mes de setiembre, ya transcurrido todo el mes siguiente (agosto) a los hechos.

Hace referencia al Reglamento Autónomo del MOPT número 18250-MOPT que le fue aplicado en su caso, el cual tiene la finalidad de regular las relaciones de organización y servicios entre el MOPT y sus servidores y que el artículo 79 señala que las suspensiones o despidos, se realizarán en el transcurso del mes calendario posterior al día en que se cometió la falta o la Dirección General de Personal la conociere.

Hace también alusión al artículo 94 del Reglamento Autónomo de COSEVI en cuanto a que en él se regula la sanción de las faltas cometidas y que el artículo 13 de la Ley General de la Administración Pública establece las características del principio de inderogabilidad de las normas, específicamente se refiere al reglamento, por lo que de conformidad con dicho numeral no es admisible dejar de aplicar sus disposiciones a un caso concreto.

Finalmente solicita se acoja el recurso en todos sus extremos y la excepción de prescripción interpuesta, se ordene el archivo y exclusión de su expediente personal de las gestiones impugnadas.

- 7.** Que la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial en su condición de Órgano Decisor, conoció mediante la Resolución Administrativa N° DE-2015-3522, de las once horas del 30 de noviembre del 2015, la gestión recursiva descrita en el resultando anterior, rechazando en todos sus extremos el Recurso de Revocatoria interpuesto así como la Excepción de Prescripción y ordena elevar ante esta Junta Directiva los autos para conocer la Excepción de Prescripción. Dicha resolución le fue notificada personalmente al recurrente el día 14 de diciembre del 2015.
- 8.** Que mediante oficio DE-2016-0077 de fecha 18 de enero del 2016, el Director Ejecutivo del COSEVI remite a esta Junta Directiva el Recurso de Apelación en Subsidio y para que se conozca la Excepción de Prescripción. El citado documento fue notificado a la Junta Directiva el 21 de enero del 2016.
- 9.** Que en los procedimientos se han observado los términos de ley.

CONSIDERANDO:

I. HECHOS PROBADOS: Analizado el caso en cuestión, se tienen como probados los resultandos de la presente resolución

II. SOBRE LA ADMISIBILIDAD DEL RECURSO: De conformidad con el artículo 342 siguientes y concordantes de la Ley General de la Administración Pública, las partes podrán recurrir contra resoluciones de mero trámite, incidentales, o finales, dentro del término de tres días para plantear los recursos ordinarios. En el presente caso tenemos que la resolución impugnada le fue notificada al recurrente el **18 de noviembre del 2015** y el Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio así como la Excepción de Prescripción fueron interpuestos el **23 del mismo mes y año**, es decir; el Recurso fue presentado dentro del plazo conferido al efecto razón por la cual el mismo resulta admisible para ser conocido.

III.- SOBRE LA EXCEPCIÓN DE PRESCRIPCIÓN: Una vez analizada la acción recursiva interpuesta por el servidor Carlos Sandino Guevara en contra de la resolución No. DE-2015-3380 de las 9:00 horas del 10 de noviembre del 2015, dictada por el Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial en su condición de Órgano Decisor del Procedimiento Administrativo Disciplinario, se puede colegir que uno de los argumentos esgrimidos por el recurrente es el acaecimiento del instituto jurídico de la prescripción. En atención a ello, siendo la prescripción una defensa de especial y de previo conocimiento, esta Junta Directiva, procede de seguido a examinar dicho argumento de manera prioritaria.

Alega el gestionante, que la Administración quebrantó el término de un mes que otorga el artículo 603 del Código de Trabajo para ejercer la potestad disciplinaria en contra de sus funcionarios.

Al respecto, debe indicarse lo siguiente; lleva razón el servidor Sandino Guevara en su manifestación cuando se refiere a que los departamentos encargados de dar seguimiento cada día y durante todo el mes, del comportamiento del registro de marcas de asistencia de cada funcionario del COSEVI ubicado en la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, pueden en tiempo real, detectar, verificar y advertir la ocurrencia de llegadas tardías y omisiones de marca. Que en su caso las omisiones presentadas se dieron en el mes de julio del año 2015 por lo que desde el día en que éstas ocurren, los contralores de asistencia están en la capacidad de determinar cuál es el resultado de los registros de cada servidor.

En atención a ello indica que su caso inicia el día 10 de setiembre del 2015 con la determinación del jerarca de COSEVI de ordenar el procedimiento en su contra y que la apertura del inicio del mismo se realiza el día 23 de setiembre del 2015, notificándose el día 24 del mismo mes y año.

Que el jerarca administrativo ordena la apertura del procedimiento disciplinario en su contra habiendo transcurrido entonces, un mes y 10 días posteriores a la finalización del mes de julio, mes en el cual se presentaron las omisiones de marca que se le endilgan.

Ahora bien, cabe indicar que el objeto del Procedimiento Administrativo Disciplinario que nos ocupa, resulta ser la investigación de la verdad real de los hechos, acerca de la llegada tardía y omisiones de marca en las que incurrió el servidor Carlos Sandino Guevara durante el mes de julio del año 2015. En este sentido, se tiene que la última falta cometida por el recurrente y que se registra en la documentación que consta en el expediente, es del 20 de julio del 2015.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 603 del Código de Trabajo, se tiene que la Administración cuenta con un período de un mes para ejercer la potestad disciplinaria en estos supuestos, el cual señala:

ARTÍCULO 603.- *Los derechos y acciones de los patronos para despedir justificadamente a los trabajadores o para disciplinar sus faltas prescriben en un mes, que comenzará a correr desde que se dio causa para la separación o, en su caso, desde que fueron conocidos los hechos que dieron lugar a la corrección disciplinaria.*

EN este punto es importante, señalar que la figura de la prescripción permite que operen causales de suspensión e interrupción, por lo que en un primer momento con la notificación personal del auto de apertura se interrumpe el plazo de configuración de dicho instituto jurídico o bien una vez finalizada la etapa de instrucción. Así lo ha indicado la Procuraduría General de La República en su dictamen **C-307-2004 del 25 de octubre de 2004 cuando indica lo siguiente:**

“Por regla general, salvo la existencia de normativa especial al efecto, la potestad para disciplinar las infracciones administrativas de los servidores públicos prescribe en un mes (art. 603 del Código de Trabajo); y como punto de partida de ese plazo extintivo, la jurisprudencia señala aquél momento en que la denuncia o el informe que recomiende la apertura de un procedimiento administrativo disciplinario, se ponga en conocimiento del jerarca o el funcionario competente para incoar el procedimiento respectivo.

Dicho plazo se interrumpe por la iniciación del procedimiento sancionador con conocimiento del interesado; entiéndase por tal, no la designación del órgano director que instruirá el procedimiento administrativo, sino cuando aquél decreta su inicio y lo notifica a la parte investigada.

Aun habiéndose producido la interrupción aludida con el inicio del procedimiento disciplinario en los términos referidos, conforme a la jurisprudencia judicial, es factible que durante la tramitación del expediente administrativo opere la prescripción de la potestad sancionadora, si éste permanece paralizado injustificadamente por más de un mes, por causa no imputable al funcionario inculpado. Situación que en todo caso sería revisable en la sede jurisdiccional competente. En ese sentido se aclaran los

pronunciamientos C-340-2002 de 16 de diciembre del 2002, C-344-2002 de 18 de diciembre del mismo año, C-329-2003 de 16 de octubre y O.J.-219-2003 de 4 de noviembre, ambos del 2003.

Una vez finalizada la instrucción del procedimiento disciplinario por el órgano director designado al efecto, y desde el momento en que el expediente llega a manos del funcionario u órgano competente para imponer la sanción respectiva, y éste se encuentra en posición de decidir, y por ende, de ejercer de manera efectiva su potestad disciplinaria, el plazo de prescripción vuelve a correr; lo que implica, necesariamente, que la sanción disciplinaria debe ser impuesta por la entidad patronal dentro de aquél plazo.”

En el presente asunto, para que se diera válidamente la interrupción de la prescripción se debía notificar el acto administrativo de inicio del Procedimiento Administrativo Disciplinario antes del 20 de agosto del 2015, sin embargo no fue sino hasta el día 24 de setiembre del 2015 que se realizó dicha comunicación al investigado.

Por esta razón, efectivamente lleva razón el gestionante al señalar que en el presente asunto se ha configurado válidamente el instituto de la prescripción como se indicará en las siguientes líneas.

Al respecto, la jurisprudencia ha interpretado la aplicación del término de un mes contemplado por el artículo 603 del Código de Trabajo en el siguiente sentido:

“Con respecto a la interpretación de ese artículo, la abundante y consolidada jurisprudencia laboral, ha sostenido lo siguiente:

"Dentro de toda relación de trabajo –o de servicio, como en este caso- la parte empleadora disfruta del poder de dirección respecto de la actividad desarrollada, el cual va acompañado, como consecuencia natural y, necesariamente, de la potestad disciplinadora, con el fin de lograr un mayor y mejor rendimiento. Ahora bien, ese poder sancionatorio, debe ejercerse de conformidad con los principios de causalidad, de actualidad y de proporcionalidad. Ese segundo principio, hace referencia a que el poder disciplinador del patrono debe ejercerse en forma oportuna; es decir, que la sanción impuesta, en un determinado momento, sea correlativa al tiempo de la comisión de la falta, con lo que se procura, también, lograr la seguridad jurídica del trabajador, en el sentido de que tenga conocimiento de que, su infracción, ha de ser sancionada en un período determinado. En ese sentido, el artículo 603 del Código de Trabajo, establece que los derechos y las acciones de los patronos, para despedir justificadamente a los trabajadores o para disciplinar sus faltas prescriben en un mes, que comenzará a correr desde que se dio una causal para la separación o, en su caso, desde que fueron conocidos los hechos, que darían lugar a la corrección disciplinaria. Sin embargo, debe indicarse que, esta Sala, de manera reiterada, ha establecido que, en el caso de entidades patronales, que deben cumplir, de previo a disciplinar a sus trabajadores, con un determinado procedimiento o investigación, ese plazo de un mes, iniciará a partir del

momento en que el resultado de la respectiva investigación es puesto en conocimiento del funcionario u órgano competente, para resolver. (El subrayado no es del original).
Resolución N° 2000-00477 de las 15:30 horas del 12 de mayo del 2000, Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia.

Por consiguiente, la potestad para disciplinar las infracciones de los trabajadores o servidores públicos prescriben en un mes, término que se cuenta a partir de que acaba la investigación administrativa y el expediente llega a manos del funcionario competente para imponer la sanción, pues hasta este momento la entidad patronal puede ejercer, de manera efectiva, su potestad y no antes; máxime si se considera que con el inicio del procedimiento disciplinario se interrumpe aquél término extintivo (Véase al respecto, el dictamen C-008-95).

No obstante lo expuesto, interesa advertir que lo anterior no significa, en modo alguno, que la Administración tenga un plazo indeterminado para iniciar el procedimiento administrativo, sino que debe contar, también, con ese mismo plazo para incoar la investigación de los hechos endilgados a un funcionario, una vez que tenga noticia de los mismos (Véase al respecto el dictamen C-159-2000, op cit.).

De esta manera, se debe interpretar que la Administración cuenta con el término de un mes para notificar al servidor infractor la sanción que la Administración le impone por sus ausencias, llegadas tardías u omisión de marca.

Por todo lo expuesto, se tiene que en el presente asunto se configuró válidamente la prescripción de la potestad disciplinaria de la Administración, siendo que la última llegada tardía era del día 20 de julio del 2015, por lo que el auto de apertura tenía que ser notificado antes del día 25 de agosto del 2015, para que se interrumpiera el cómputo del plazo de la prescripción, y fue hasta el día 24 de setiembre del 2015 que el Órgano Director le notificó la citada apertura del procedimiento.

En la especie, se puede notar que el servidor Carlos Sandino Guevara registra los siguientes incumplimientos en su registro de asistencia del mes de julio del 2015: tardía por más de 20 minutos el día 16 de julio, ausencias de marcas de salida los días 01, 06 y 20 de julio y ausencia de marca de entrada el día 14 de julio todos del año 2015.

Como se puede ver la última irregularidad se registró el día 20 de julio del 2015, por lo que el término de un mes que concede el ordenamiento jurídico para la imposición de una sanción, se cumplió el día 20 de julio del 2015.

Lo anterior, debido a que de acuerdo con el artículo 256 de la Ley General de la Administración Pública los términos para ésta se cuentan en días naturales.

Del expediente administrativo en cuestión, se desprende que el Órgano Decisor emitió la resolución No. DE-2015-3380 a las 9:00 horas del 10 de noviembre del 2015, mediante la cual sancionó al servidor Sandino Guevara y se la notifica el 18 del mismo mes y año. De lo expuesto, se concluye claramente que para el día 10 de noviembre del 2015, fecha en la que se emitió la resolución de sanción del servidor y que le fue notificada el 18 del mismo mes y año, había operado la figura de la prescripción de la potestad disciplinaria de la Administración.

III. SOBRE LO RESUELTO MEDIANTE RESOLUCIÓN DE-2015-3522:

Como ya se ha indicado, el instituto de la prescripción ocurre en dos momentos dentro del procedimiento disciplinario, uno inicial que aplica en los casos en los cuales en una vez conocida la falta endilgada al servidor por parte de la Administración, se debe iniciar un procedimiento de investigación a efecto de determinar la verdad real de los hechos, momento que transcurre desde la comisión de la última falta cometida, al momento en que se le comunica la apertura del procedimiento administrativo al funcionario, y un segundo momento que es aquel en el que una vez finalizada la etapa de instrucción, el resultado de la respectiva investigación es puesto en conocimiento del funcionario u órgano competente para resolver y hasta el momento en que se le notifica la sanción disciplinaria impuesta

De importancia en el presente asunto ha de indicarse que en la resolución DE-2015-3522 de las once horas del treinta de noviembre del 2015, la Administración hace un análisis del instituto de la prescripción parcial, toda vez que analiza únicamente el segundo momento indicado en el párrafo anterior, es decir aquel que transcurre desde el 03 de noviembre del 2015 donde mediante oficio AL-2515-2015, el Órgano Director del procedimiento informa del resultado y recomendación del Informe Final de Instrucción y hasta el momento en que se emite y notifica la resolución por el Órgano Decisor mediante la cual se le impone la sanción al servidor, es decir, al 24 de noviembre del 2015.

Es así como omite la Administración, el estudio del momento inicial en el cual también puede ser aplicado el instituto de la prescripción y que es aquel que va desde el momento en que se comete la falta por el servidor y hasta la fecha en la que se le notifica el respectivo auto de apertura del procedimiento. Es decir, del 20 de julio del 2015 en que se comete la última falta al 24 de setiembre del 2015 en que se le notifica la apertura del procedimiento al recurrente, prescripción que es la alegada por el recurrente en su gestión recursiva.

Virtud de lo anterior es criterio de esta Junta Directiva que el instituto de la prescripción se configuró válidamente en el presente asunto, desde el momento inicial, mismo que la Administración omitió conocer en la resolución indicada.

IV.- SOBRE EL FONDO: En virtud de haberse comprobado el acaecimiento de la figura de la prescripción en el presente asunto, carece de interés referirse a los argumentos restantes presentados por el servidor Carlos Sandino Guevara...” (SIC)

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 7.1 Acoger la Excepción de Prescripción interpuesta por el funcionario Carlos Sandino Guevara, portadora de la cédula de identidad número 1-1109-0192, contra lo resuelto por el Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial en su condición de Órgano Decisor, mediante la resolución No. DE-2015-3380 de las 9:00 horas del 10 de noviembre del 2015, por medio de la cual se le sanciona con una amonestación escrita, suspensión sin goce de salario por ocho días y el rebajo salarial por las ausencias que se tienen por demostradas.
- 7.2 Comunicar lo resuelto al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial, así como al Interesado.
- 7.3 Dar por agotada la Vía Administrativa.-

Notifíquese:

- Al recurrente, en su lugar de trabajo a saber la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- Al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Consejo de Seguridad Vial

ARTÍCULO OCTAVO

Asuntos de la Presidencia

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

ARTÍCULO NOVENO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

Informe de la Participación del Director Mario Chavarría Gutiérrez al Primer Congreso Nacional de Seguridad Vial

El Director Chavarría Gutiérrez presenta el informe de su participación en el Primer Congreso Nacional de Seguridad Vial, celebrado en Lima Perú, los días del 31 de mayo al 2 de junio del 2016.

El congreso contó con la participación de muchos conferencistas, fueron alrededor de 15 participantes, la mayoría de ellos peruanos. La presentación que brindó en el congreso fue sobre el estado de la seguridad vial en Costa Rica y una reseña histórica del Consejo de Seguridad Vial, haciendo énfasis en los planes estratégicos de Seguridad Vial que se han implementado desde el 2011. De acuerdo a lo expuesto por los conferencistas peruanos, se puede deducir lo mal que está Perú en el tema de la seguridad vial. El principal problema que ellos tienen es el control del transporte por autobús interurbano, donde se presentan con mucha frecuencia accidentes muy graves, de autobuses que se salen de la vía, en carreteras montañosas y producen muchas víctimas. Este fue el tema que con más vehemencia tocaron los técnicos y profesionales. Hicieron un llamado urgente para el organismo estatal peruano que es el encargado de regular y controlar el transporte interurbano remunerado de personas, el equivalente al CTP en Costa Rica, para que tome medidas urgentes para ejercer un efectivo control en ese tipo de transporte.

La presentación de Costa Rica, por decisión de los organizadores quedó para el cierre del congreso. La presentación tuvo mucha participación de los asistentes, lo cual valora mucho, a partir de que hubo muchas preguntas sobre seguridad vial en Costa Rica.

En Perú hay un Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), pero no tiene poder real, pues es un consejo que está adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones y dentro de ese ministerio está adscrito a su vez al Viceministerio de Transportes. Una de las preguntas que le hicieron era que si los planes de seguridad vial que emite el Cosevi, han tenido problemas a la hora de ser formulados o aprobados. Su respuesta fue negativa. En Perú sí existen grandes problemas, hay una gran interferencia política, no se le da la importancia que el CNSV requiere, además no tiene un financiamiento asegurado, sino que depende de la voluntad política del momento. Piensa que con su participación en este evento, se cumplió a cabalidad con las expectativas de los organizadores, en el sentido de que a ellos les quedó muy claro cuál ha sido el papel del Cosevi desde su creación hasta la fecha, aunque su presentación enfatizaba a partir del primer plan estratégico de seguridad vial que fue por el año 2001; sin embargo, gracias a su memoria institucional se fue un poco más atrás y expuso sobre el impacto que tuvo en la sociedad la creación del Cosevi en 1979.

La Directora Ejecutiva acota, que las autoridades de Perú agradecieron mucho la participación de Don Mario en el congreso, la cual fue muy provechosa.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el Informe de la asistencia al Primer Congreso Nacional de Seguridad Vial del Ing. Mario Chavarría Gutiérrez, realizado en Lima, Perú, los días del 31 de mayo al 2 de junio del 2016.

ARTÍCULO DÉCIMO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

10.1 Solicitud de Permiso sin Goce de Salario de la Servidora Maricruz Ramírez Mejías

La Directora Ejecutiva presenta oficio No. DGDH-2016-1765, del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, mediante el cual se remite solicitud de permiso sin goce de salario de la servidora Maricruz Ramírez Mejías, por un periodo de 6 meses, a partir del 16 de junio del 2016, de acuerdo con el artículo 33 del Reglamento del Estatuto del Servicio Civil, por motivos personales. Dicho permiso cuenta con el visto bueno del Lic. Rafael Mora Montoya, jefe superior inmediato de la servidora Ramírez Mejías.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el permiso sin goce de salario solicitado por la servidora Maricruz Ramírez Mejías, cédula 4-0174-0962, por un periodo de 6 meses contados a partir del 16 de junio del 2016, de acuerdo con el artículo 73 del Reglamento Interno del Consejo de Seguridad Vial, en relación con el artículo 33 del Reglamento del Estatuto del Servicio Civil.

10.2 Informe de la Participación en la Segunda Edición de PRESEVILAB 2016

La Directora Ejecutiva presenta el informe de su participación en la Segunda Edición de PRESEVILAB 2016, que se celebró en Paraguay, los días del 31 de mayo al 3 de junio, a la cual asistió en compañía de la servidora Sarita Mora Umaña, de la Dirección de Proyectos.

En la actividad se presentó el Programa de Empresas Seguras 2.0. Esta presentación fue para el PRESEVILAB que es un vínculo que se hace entre seguridad vial y seguridad laboral. Había una parte donde exponía el Cosevi, como ente técnico no politizado en materia de seguridad vial y la otra era un proyecto exitoso que mezclara los dos componentes. En este sentido la servidora Sarita Mora expuso el programa de Empresas Seguras. En la primera parte se dieron los datos estadísticos y se mencionó cómo fue que se creó y cómo está constituido por ley de manera que tenga una capacidad instalada que le dé continuidad a los proyectos y que no cambie a cómo cambia la jerarquía política.

La exposición del proyecto de Empresas Seguras tuvo un alto impacto, porque fue el mejor de los proyectos que se expuso y más perfilado, con mayor capacidad ya que no se presentaba a nivel jerárquico sino propiamente la persona que desarrolló el proyecto, había mucha facilidad para ver las guías que se formulaban. Este proceso fue muy enriquecedor ya que Sarita tuvo retroalimentación con las personas que han desarrollado este tipo de proyectos en España, ya que las guías que el Cosevi utiliza son las españolas.

Se aprovechó la estadía de algunos directivos para hacer una sesión de trabajo para ordenar las modificaciones de los estatutos del OISEVI, esta parte quedó terminada en el segundo día del congreso. Lo que quedó pendiente fue la que los países que exponen buenas prácticas, ellos hacen un análisis y luego comunican cuál es la propuesta seleccionada para que sea sede del congreso en el próximo año.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el Informe de la participación de la Licda. Cindy Coto Calvo, en la Segunda Edición de PRESEVILAB 2016, realizado en Paraguay, los días del 31 de mayo al 3 de junio del 2016.

10.3 Visita a las Unidades Regionales de Impugnaciones

La Directora Ejecutiva informa que se ha dado a la tarea de visitar diferentes Unidades de Impugnaciones en todo el país, para conocer de su funcionamiento, así como los depósitos de vehículos.

Con estas visitas pudo determinar que hay varias unidades que están en condiciones terribles de hacinamiento, como la de Guápiles. En este sentido, indica que ya está aprobado el diseño para iniciar la construcción de esta unidad. Por otro lado, está la Unidad de Impugnaciones de Cartago, que tiene instalaciones nuevas; sin embargo, se han recibido en la Dirección Ejecutiva varios oficios solicitando diversos servicios, por tal razón es que está visitando esos lugares para conocer más a fondo su situación.

En la Unidad de Impugnaciones de Alajuela está utilizando un proceso muy novedoso. Ellos implantaron un proceso en plantillas de Word, donde se llenan los datos de las impugnaciones y en cuestión de 20 minutos más o menos notifican al usuario y resuelven la impugnación. Si la impugnación es un poco complicada lo más que han tardado para resolver es mediodía y si tienen que hacer audiencias notifican a los días a lo sumo. Al respecto, la Directora Ejecutiva indica que se están tomando las medidas del caso para replicar ese proceso en las demás unidades de impugnaciones del país.

Sin embargo, siempre va a quedar un remanente de impugnaciones sin resolver del 2014 hacia atrás, pero en este sentido de aquí para adelante se está avanzando mucho. Con este proceso habría que ver el impacto en los usuarios, para ver si con esto de resolver en horas se desestimula un poco el impugnar las boletas. Paralelamente se está planteando un proyecto, para ejecutar ya sea con tiempo extraordinario o con plazas fijas que se vayan sacando bajo este mismo modelo las impugnaciones viejas. Los funcionarios de la Unidad de Impugnaciones de Alajuela hicieron un ejercicio, donde escogieron una impugnación de las que están prescritas y duran cinco minutos resolviendo y con la notificación se tardan diez minutos.

Se toma nota de la información brindada por la Directora Ejecutiva.

10.4 Inspección de la Construcción del Predio en La Guácima

La Directora Ejecutiva expone que se trasladó a realizar una inspección a la construcción del predio en La Guácima, donde pudo constar que está casi terminado. Hay un poco de material que no se va a utilizar en las obras, por lo que están estudiando la posibilidad de utilizar ese material en la construcción de una explanada más amplia, ya que alcanza para unos 2000 metros más de construcción.

El trabajo está excelente, las pruebas con las máquinas compactadoras determinan que es un muy buen trabajo. La labor realizada por los empleados del ICE es excelente. Habrá que valorar la posibilidad de utilizar este servicio, en Cañas y Orotina, que ya está muy cerca el diseño y construcción de estos espacios.

Informa que hay una crisis en el nivel máximo, en los depósitos de vehículos detenidos. En Limón, por ejemplo en el terreno que se alquila para ese fin, hay un pequeño espacio que apenas es suficiente para depositar los vehículos detenidos en Limón, pero para poder construir en Guápiles, se tendría que cerrar definitivamente el Predio de Limón, ya que ese depósito se tendría que trasladar a Limón. En Grecia, la Policía de Tránsito había recibido unos carros, a pesar de que se había dado una orden de que no se podían recibir más vehículos, y se metieron alrededor de 17 motos y 6 vehículos, los cuales se van a sacar y trasladarlos al INVU Las Cañas.

La Comisión de Donaciones de Vehículos está trabajando en una donación bastante grande de los vehículos ubicados en el terreno de Palmares. Se está coordinando una reunión con el equipo de trabajo de la Comisión y la Policía de Tránsito, para pedirle a los oficiales que de aquí a agosto próximo, cuando esté listo La Guácima, no se trasladen vehículos porque realmente los predios están saturados.

En este sentido, se va a solicitar la colaboración del Señor Presidente de esta Junta Directiva para trasladar los vehículos de Palmares a La Guácima, para que se realice en forma coordinada con la Policía de Tránsito, ya que si se contrata el servicio sale en alrededor de 100 millones de colones.

Se toma nota de la información brindada por la Directora Ejecutiva.

Se levanta la sesión a las 19:15 horas.