

DOCUMENTO BORRADOR

Sesión Ordinaria 0011-2024

Acta de la Sesión Ordinaria 0011-2024 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 03 de abril de 2024.

Se inicia la sesión a las 16 horas con 10 minutos con el quórum de ley. El presidente, Ing. Mauricio Batalla Otárola, delega a la señora Yorlene Víquez Estevanovich para que presida la sesión.

ARTÍCULO PRIMERO: Requisitos previos de constatación con motivo de celebrarse sesión virtual.

Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.

De conformidad con lo establecido en el reglamento, se desglosa lo siguiente:

Indicación del miembro o miembros de la Junta Directiva que participan en la sesión de forma virtual.

María Cecilia González Chinchilla	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Mónica Acosta Carballo	Representante del Ministerio de Educación Pública
Jonathan Quesada Castillo	Representante del Ministerio de Salud
Yorlene Víquez Estevanovich	Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales

Participan igualmente de manera virtual:

Dr. Carlos Rivas Fernández	Director Ejecutivo a.i.
Licda. Iris Mercado Ruiz	Secretaria de Actas
Ing. José Manuel Chaves Cordero	Asesoría Técnica de Fiscalización
Ing. Ronny Rojas Cartín	Unidad de Planificación Institucional
Ing. Miguel Zamora Vega	Departamento de Señalización Vial DGIT
Ing. Diego Rugama Monge	Departamento Semáforos MOPT
Ing. José Alejandro Delgado Fernández	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular

Miembros de Junta Directiva ausentes:

Mauricio Batalla Otárola	Presidente Representante Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por motivos propios de su cargo.
Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva, debido a que se encontraba fuera del país, por representación de OISEVI.

b. Determinación del mecanismo tecnológico empleado para la asistencia virtual.

Se utiliza el mecanismo tecnológico llamado "Teams" para la conexión entre los participantes.

c. Los motivos o razones por las cuales la sesión se realiza de forma virtual.

La señora Yorlene Víquez Estevanovich, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores.

d. Identificación del lugar en el cual se encuentran los miembros de la junta directiva que participan virtualmente.

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: la señora María Cecilia González Chinchilla, representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, indica que se encuentra desde su casa de habitación en San Rafael de Montes de Oca, la señora Mónica Acosta Carballo, Representante del Ministerio de Educación Pública, indica que se encuentra sesionando desde las oficinas centrales del Ministerio de Educación Pública, el señor Jonathan Quesada Castillo, Representante del Ministerio de Salud, manifiesta que se encuentra sesionando desde su oficina en el Ministerio de Salud y la señora Yorlene Víquez Estevanovich, Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, señala que sesiona desde su casa de habitación en San Joaquín de Flores, Heredia.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta: 0010-24 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Confidencial: Denuncia Institucional.
- VII. DVT-DGIT-2024-112 Contratación sin contenido presupuestario.
- VIII. Modificación Reglamento de Transporte de Menores.
- IX. CSV-DL-DS-0095-2024 adjudicación licitación mayor 2023LY-000007-0058700001.
- X. IFTV-ESP-040-2023 Informe de visita a Isla Chira y Talamanca.
- XI. Asuntos Dirección Ejecutiva.
- XII. Correspondencia.
- XIII. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 2.1 Se aprueba el orden del día.

Se declara acuerdo firme.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta

- **0010-2024 sesión ordinaria**

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 0010-24 sesión ordinaria.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia

No se conocen Asuntos de la Presidencia.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

La Ing. María Cecilia González Chinchilla, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, comenta lo siguiente: Deseo consultar ¿si ya se tiene respuesta de la Contraloría General de la República respecto al proceso de precalificación de las empresas para la Revisión Técnica Vehicular y qué procedimiento se está realizando hasta el momento?

Además, ¿si ya ARESEP se pronunció respecto a la tarifa que se debe cobrar por este servicio, no sé si ya se está tocando este tema desde la parte administrativa?

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal, responde: antes de empezar la Semana Santa se recibió la notificación de la Contraloría General de la República de los tres recursos de apelación que se interpusieron en contra del acuerdo de esta Junta Directiva de declarar desierta la licitación por precalificación.

Rápidamente, la Contraloría General de la República, rechazó dos de los recursos, el recurso del consorcio Applus, que era el que había precalificado, es decir, había cumplido con todos los requisitos, pero se había decidido no seguir con el concurso en adelante, porque el concurso está planteado para que existiera un mínimo de dos oferentes y un máximo de quince para escoger, de cinco perdón en la segunda etapa y como solo iba a quedar uno pues ya no era no era factible, al tener solo un oferente.

Ese oferente había planteado que eso no era resorte de ellos y que si ellos habían alcanzado la condición de admisibilidad, debieron haber sido precalificados.

La Contraloría no avaló ese razonamiento, sino que la idea de la Administración es que tenían que haber cuando menos dos oferentes.

En el caso del del consorcio DEKRA, que es el actual prestatario, la Contraloría evaluó el criterio de la Administración al haber rechazado esa oferta, respecto a que tenían una debilidad en lo que es la capacidad financiera, entonces ya esa empresa quedó definitivamente fuera del del concurso.

Y la tercera empresa, que había duda sobre lo que ofertaron y de acuerdo a la valoración de la Contraloría, como parte de lo que se llama un grupo económico que no es un consorcio, sino empresas que forman parte de una casa matriz mayor y entonces que a pesar de que en el SICOP en una de las pantallas ellos habían colocado que era una oferta individual, en realidad había que interpretarlo como que era parte de un grupo económico. Entonces se indicó que sí había que valorar la experiencia en las revisiones o en las inspecciones técnicas de una de los integrantes con lo que en apariencia se cumpliría con el requisito.

Entonces el tema volvió a la Comisión de Análisis de las ofertas, para ver esa situación de esa empresa y si la documentación que presentó le permite calificar o no para la segunda etapa o si le pueden pedir alguna aclaración o ellos pueden presentar estos argumentos adicionales.

Ese informe se presenta a la Comisión de Licitaciones con una recomendación y la Comisión de Licitaciones les va a elevar a Ustedes una recomendación de si esa empresa califica y qué pasa con la otra empresa que ya había calificado, si esa puede volver a entrar al baile, por decirlo de alguna manera popularmente, y entonces ya tendríamos dos empresas para la segunda etapa.

Respecto de la situación del modelo tarifario, en realidad hace como dos meses o mes y medio, la ARESEP hizo la audiencia pública sobre la propuesta que ellos habían planteado.

En realidad, solo formalmente DEKRA presentó observaciones a la propuesta que ellos estaban haciendo, que la ARESEP está haciendo y hasta donde tenemos entendido no ha salido publicado o aprobado todavía la propuesta de ellos.

Suponemos que la están afinando a partir de las observaciones que hizo DEKRA y las propias valoraciones, por lo menos al COSEVI, no han solicitado información adicional, así que la decisión está del lado de ellos.

Entonces en el tema actual, lo que sí estamos paralizados totalmente es con la Sala Constitucional, que no resuelve la parte que a ellos les toca y ahí por la división de poderes que existe en el país, pues no podemos ir a presionarlos, sino que hay que esperar a que ellos resuelvan cuando lo estimen conveniente.

Básicamente es el estado actual de la situación.

La Ing. González Chinchilla, responde: Entonces a esperar al informe.

El Dr. Rivas Fernández, responde: Correcto, de acuerdo a un cronograma que hicieron los compañeros, ellos esperan concluir su trabajo el 15 o 17 de abril, entonces una semana después estimamos que estará viniendo a la Junta Directiva la propuesta a la que ellos hayan concluido.

La Licda. Yorlene Víquez Estevanovich, Representante de la Unión de Gobiernos Locales, responde: Bueno, muchas gracias.

ARTICULO SEXTO

Confidencial: Denuncia Institucional

Por problemas de conexión de parte del señor Miguel Zamora Vega, Jefe del Departamento de Señalización Vial, de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, los señores miembros de Junta Directiva deciden continuar con el siguiente punto de la agenda, mientras se logra conectar el señor Zamora Vega.

ARTICULO SÉTIMO

Modificación Reglamento de Transporte de Menores

El Ing. José Manuel Chaves Cordero, de Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular y el Ing. Ronny Rojas Cartín, de la Unidad de Planificación Institucional, ingresan a la sesión al ser las 16 horas y 33 minutos y procede a explicar la presentación a contin



Propuesta de Reglamento sobre la Seguridad en el Transporte de Menores



Propuesta de Reglamento sobre Seguridad de Transporte para Menores

1. Necesidad de modificación de artículos debido a los siguientes insumos:

1.1. Oficio CTP-DE-AJ-OF-0303-2024 de la Dirección de Asuntos Jurídicos del CTP.

1.2. Informe DMR-DAR-INF-164-2023 de la Dirección de Mejora Regulatoria del MEIC.



Propuesta de Reglamento sobre la Seguridad en el Transporte de Menores

PROPUESTA ARTICULO 4:

Artículo 4- Requisitos de seguridad de los vehículos. Todos los vehículos que vayan a ser utilizados para brindar el servicio de transporte definido en este reglamento, según las disposiciones del Consejo de Transporte Público, deben contar con lo siguiente... (se eliminó el calificativo “Mínimo”)



Propuesta de Reglamento sobre la Seguridad en el Transporte de Menores

PROPUESTA ARTICULO 13:

Artículo 13.- Silencio positivo. En los permisos de servicios especiales de transporte de estudiantes no aplica el silencio positivo por tratarse de transporte público y requerir de autorización expresa por parte del Consejo de Transporte Público.



Propuesta de Reglamento sobre la Seguridad en el Transporte de Menores

PROPUESTA ARTICULO 15:

Artículo 15.- Vigencia de los permisos. El Consejo de Transporte Público concederá los permisos para brindar el servicio del transporte definido en este reglamento por un periodo de hasta por dos años y se podrá renovar los permisos por solicitud expresa del interesado, presentado la gestión antes del vencimiento del permiso, siempre y cuando se demuestre técnicamente su necesidad al amparo de los puntos 28 y 29 del Decreto Ejecutivo 28337-MOPT, y cumpliendo con todos los requerimientos establecidos en el presente reglamento y en el Decreto Ejecutivo 15203-MOPT y sus reformas.

El MBA. Rojas Cartín, procede a comentar lo siguiente:

Darles primero, la oportunidad de darles las gracias de poderles aclarar acá en esta sesión de Junta Directiva, todos los demás pasos que conllevan.

Precisamente digamos, el aprobar esta propuesta de cambio en el sentido del proceso de mejora regulatoria y una de las primeras cosas que nosotros ocupamos, digamos como equipo de trabajo, es precisamente que cualquier proyecto de reglamentación cuente con el aval de la Administración Superior y eso es un poco digamos, es la necesidad de poder llevar este tipo de instancias y la aprobación de estos reglamentos, tal y como lo estaba explicando el compañero José Manuel.

Y la propuesta de cambio, básicamente, son estos tres artículos en este reglamento, ya en una en una primera instancia, fue aprobado precisamente por los miembros de Junta Directiva del COSEVI y ante la necesidad que nos dio el MEIC de revisión, nos hizo solicitar precisamente estos tres cambios.

Y posteriormente, una vez obtener, digamos, la aprobación mediante el acuerdo de la sesión del día de hoy, de estos cambios, lo que nos conlleva es a presentar ante precisamente el MOPT y el MEIC en el sistema informático que ellos manejan, subir esta propuesta de reglamento y posteriormente hacer lo que se llama la consulta pública y como cualquier proyecto de reglamentación que tenga impacto con el usuario, tiene que ser sometido a consulta pública.

Eso es un proceso que más o menos dura alrededor de un mes y posteriormente tendríamos que solventar y digamos necesidades nuevas, si hubiese, pues algún tipo de variación al respecto.

Posteriormente, después de que se cumpla de ese proceso ya nosotros, de hecho, una primera instancia subimos el primer reglamento y fue sometido a consulta pública, y el único que estaremos haciendo la consulta si vamos a tener que hacer una segunda o no, o si nos podemos quedar, digamos, con la primera consulta pública que se dio, creo que hace, fueron unos, creo que, como un mes y medio atrás, y en la cual, pues recibimos unas tres o cuatro observaciones y ya las tenemos listas y una vez de que subamos esta propuesta y también tenemos que subir la matriz de contestación de esa consulta pública que se dio, pues con el primer proyecto, digamos del reglamento, no luego lo que vendría es esperar las aprobaciones tanto de la Comisión de mejora regulatoria del MEIC y del MOPT, y que puede ser un proceso, no sé, quizás uno o dos meses máximo, esperando que sea expedito para que podamos publicarlo ya a nivel del Ministerio de la Presidencia a través de leyes y decretos.

Eso es básicamente digamos el tratamiento que se le daría, no sé si tienen alguna consulta u observación.

El Ing. José Manuel Chaves Cordero, de Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular y el Ing. Ronny Rojas Cartín, de la Unidad de Planificación Institucional, salen de la sesión al ser las 16 horas con 43 minutos.

La Licda. Mónica Acosta Carballo, Representante del Ministerio de Educación Pública, comenta: tal vez como para que don Carlos que tiene toda la trayectoria, me pueda poner en autos.

Este reglamento, bueno, le entendí a don Ronny, ahora va para consulta pública.

Me imagino que el tema de los de las cámaras de conductores y demás se van a pronunciar dependiendo de los cambios que se hayan hecho, pero tenía yo la duda con respecto al MEP, ¿participó de alguna forma en la confección o igual el MEP pasaría por consulta pública?, porque nosotros tenemos acá la Dirección de Programas de Equidad, que tiene a cargo el Servicio de Transporte Estudiantil.

Entonces como para ubicarme yo con respecto al MEP, porque entiendo que ya se había aprobado anteriormente, que esto es como algunas mejoras que se propusieron, pero como para estar en contexto.

El Dr. Rivas Fernández, responde: Sí, en realidad, por parte del Ministerio de Educación Pública recibimos dos observaciones previas a que saliera el texto a consulta pública y se incorporaron, las observaciones en realidad no tuvieron que ver con los señalamientos del MEIC y como señaló el compañero Ronny, se recibieron comentarios de los grupos organizados que prestan el servicio que ya plantearon las observaciones que no incidieron en ninguno de estos tres artículos.

Entonces confiamos en que el MEIC nos releve de hacer nuevamente una consulta pública, pero si hubiera que hacerla pues la hacemos, pero en realidad ya están superados esos temas.

La Licda. Acosta Carballo, responde: Gracias don Carlos.

El Lic. Jonathan Quesada Castillo, Representante del Ministerio de Salud, agrega: Don Carlos, perdón, en la misma línea que doña Mónica le está preguntando, me imagino que eso pasó por el Ministerio de Salud.

El Dr. Rivas Fernández, responde: Sí, también los compañeros del Ministerio de Salud estuvieron asistiendo a las reuniones, porque en realidad la problemática se originó con los CENCINAI, que son los que también contratan estos servicios, entonces a partir de eso se vio la necesidad de hacer una regulación expresa para este tema que fue lo que originó este reglamento.

Entonces de todos con los que más hemos estado de la mano es con el Ministerio de Salud por el origen del CENCINAI.

El Lic. Quesada Castillo, consulta: ¿Trabajaron con los compañeros de CENCINAI?

El Dr. Rivas Fernández, responde: Exactamente, participaron también del Ministerio de Salud que nos acompañaron en varias reuniones.

El Lic. Quesada Castillo, responde: Perfecto, gracias. Don Carlos ¿habrá alguna forma de saber quién del Ministerio de Salud y quienes del CENCINAI, tal vez ahorita no, pero sí podré saber?

El Dr. Rivas Fernández, indica: Sí, para hacerlo más amplio el contacto era la Vicepresidencia de la de la República, con don Stephan Brunner, entonces tenemos ahí el contacto para que nos den el nombre en las minutas de las personas que participaron, ahí se lo buscamos con mucho gusto.

El Lic. Quesada Castillo, responde: Muchas gracias don Carlos.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se aprueba la propuesta de la Administración para modificar parcialmente el Reglamento de Transporte de Menores, presentado mediante oficio CSV-DE-GMR-0005-2024 y atender las observaciones de Mejora Regulatoria del MEIC y para efectos de continuar con el trámite correspondiente.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO OCTAVO

DVT-DGIT-2024-112 Contratación sin contenido presupuestario.

El Ing. Miguel Zamora Vega, del Departamento de Señalización Vial de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, ingresa a la sesión al ser las 16 horas y 45 minutos y procede a explicar la presentación a continuación:



Meta 1.31.1 Demarcación horizontal, señalamiento vertical y colocación de semáforos para mejorar la seguridad vial en la GAM, modalidad demanda.

Solicitud de inicio de contratación sin contenido presupuestario para la adquisición de tres vehículos eléctricos tipo pick up

DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA
DE TRÁNSITO



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



GOBIERNO DE COSTA RICA

META 1.31.1

Solicitud de inicio de contratación sin contenido presupuestario para la adquisición de tres vehículos eléctricos tipo pick up

- Mediante oficio CSV-DE-CPP-0030-2024, la Comisión Plan Operativo Presupuesto aprueba modificación presupuestaria para la adquisición de tres vehículos eléctricos tipo pick up como parte de la meta 1.31.1, Demarcación horizontal, señalamiento vertical y colocación de semáforos para mejorar la seguridad vial en la GAM, modalidad demanda.
- Este fue sometido a conocimiento y aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial en la Sesión que se celebró el miércoles 07 de febrero del año en curso, para incorporar esos movimientos dentro del Decreto Ejecutivo H-003, el cual se estima que podría ser publicado el 03 de mayo del 2024.
- La solicitud de inicio de contratación sin contenido presupuestario para la adquisición de tres vehículos eléctricos es necesaria por cuanto el Departamento de Señalización Vial necesita realizar la fiscalización del proyecto de Demarcación horizontal, señalamiento vertical y colocación de semáforos para mejorar la seguridad vial en la GAM, modalidad demanda, y debido a las deficiencias actuales que tiene el Dpto. en cuanto a unidades de transporte para realizar dicha fiscalización, es de suma importancia adquirir en el menor tiempo posible estos vehículos.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



GOBIERNO DE COSTA RICA



META 1.31.1

Solicitud de inicio de contratación sin contenido presupuestario para la adquisición de tres vehículos eléctricos tipo pick up

- En el siguiente cuadro se resume el estado actual de la flotilla vehicular liviana con que cuenta el Departamento de Señalización Vial, donde se aprecia que de las 9 unidades en inventario, solamente dos de ellas se encuentran en funcionamiento (22.2 %), siendo que el resto están previstas para desecho o no se ha podido materializar su reparación:

Lista de equipos livianos Departamento de Señalización Vial				
MARCA	AÑO	MODELO	ESTADO	OBSERVACIÓN
BYD	2021	SONG PRO	BUENO	-
BYD	2021	SONG PRO	BUENO	-
CHEVROLET	2008*	S-10	MALO	Varado desde 2019
CHEVROLET	2008*	S-10	MALO	Varado desde 2019
CHEVROLET	2008*	S-10	MALO	Varado desde 2019
CHEVROLET	2008*	S-10	MALO	Para desecho
GREAT-WALL	2009*	PICK-UP	MALO	Varado desde 2020
GREAT-WALL	2009*	PICK-UP	MALO	Varado desde 2020
CHEVROLET	2005*	OPTRA	MALO	Varado desde 2020

*Ya han superado los 10 años de vida útil, de acuerdo a la Directriz sobre "Valoración, Renovación, Depreciación de la Propiedad, Planta y Equipo" del Ministerio de Hacienda.



MINISTERIO DE
 OBRAS PÚBLICAS
 Y TRANSPORTES

GOBIERNO
 DE COSTA RICA

META 1.31.1

Solicitud de inicio de contratación sin contenido presupuestario para la adquisición de tres vehículos eléctricos tipo pick up

Aunado a lo ya descrito, debe notarse que en el mes de marzo del 2023 se remitió el perfil del proyecto en referencia a la Unidad de Planificación del COSEVI para su revisión y valoración correspondiente, en cuyo perfil se incluyó la adquisición de dos pick up eléctricos tomando en cuenta las cotizaciones recibidas para ese momento.

En abril de ese mismo año, se recibe notificación que de acuerdo a la revisión del presupuesto realizado por la Dirección Ejecutiva y la Unidad de Planificación y Dirección Financiera, se debía disminuir el monto correspondiente a la compra de los pick up eléctricos, esto debido al límite de gasto que tenía la institución, eliminando por la tanto la adquisición de los vehículos para que el Departamento de Señalización Vial tenga los medios para realizar la fiscalización del proyecto.

Se reitera, por lo tanto, la necesidad de autorizar el inicio del proceso de adquisición de los vehículos tipo pick up, para contar con estos equipos en el menor tiempo posible, en virtud que se estima que la publicación del Decreto Ejecutivo H-003 se daría para el mes de mayo del año en curso.



MINISTERIO DE
 OBRAS PÚBLICAS
 Y TRANSPORTES

GOBIERNO
 DE COSTA RICA

META 1.31.1

Gracias por su atención.



MINISTERIO DE
 OBRAS PÚBLICAS
 Y TRANSPORTES

GOBIERNO
 DE COSTA RICA

El Lic. Quesada Castillo, indica: Yo tengo una consulta, en alguno de los oficios déjeme nada más para ubicarme un toquecito.

OK en el oficio firmado por el Licenciado Sergio Valerio, me quedó una duda aquí y quería hacer la pregunta, dice: "Por tal motivo, la Junta directiva podría valorar la viabilidad de aprobar la solicitud formulada al amparo de lo establecido en la normativa citada, siendo debidamente asesorados por parte de la Asesoría Legal sobre los eventuales riesgos o consecuencias que podría asumir la Administración, en caso de que no sean aprobados los recursos necesarios para dictar el acto de educación para la contratación de referencia".

¿Cuáles serían esos eventuales riesgos a los que la Administración se podría exponer?

El Ing. Zamora Vega, responde: Bueno, yo creo, no soy experto en los temas financieros, pero me parece que eso es algo que siempre va a existir, en cualquier procedimiento que se haga por la modalidad de sin contenido presupuestario, hasta donde conozco, pero también conozco que siempre en el cartel, es indispensable hacer la advertencia de que el siguiente procedimiento se publica bajo esas condiciones, entonces el oferente sepa que está sujeto a la aprobación x, y, z, entonces eso me parece que es más como un procedimiento general de advertencia por ese tipo de procedimiento.

El Lic. Quesada Castillo, indica: Así lo veo yo, pero sí me llamó la atención de que indicar aquí que debemos de ser realmente asesorados por la parte de Asesoría Legal, pensé que había algo más por ahí, pero yo lo entendería en la misma línea de lo que está diciendo también, muchas gracias.

El Ing. Zamora Vega, responde: Hasta mi conocimiento, eso es lo que yo pensaría también.

El Dr. Rivas Fernández, menciona: Tal vez don Miguel para la tranquilidad de los miembros de Junta Directiva, de lo de lo que Ustedes han conversado a nivel presupuestario, ¿hay algún riesgo o posibilidad de que no se apruebe el decreto con esa inyección de recursos o eso es un escenario imposible que suceda?

El Ing. Zamora Vega, responde: Bueno, en la experiencia que yo tengo, nunca ha sucedido, siempre todos los años se ha logrado la aprobación, no tengo ningún antecedente de que se haya denegado.

El Dr. Rivas Fernández, agrega: En realidad, don Jonathan, es decir, ese sería el riesgo potencial que se pudiera dar y también sí sería un riesgo más grande si esta gestión, por ejemplo, se estuviera haciendo en septiembre u octubre, entonces faltando pocos meses para que concluya el año, tal vez estaríamos muy estrujados en el trámite de contratación y más con los tiempos de importación de los vehículos.

Entonces pudiera ser que no salgamos si estuviéramos a esas alturas del año, pero en este momento el riesgo siempre existe, pero sería muy bajo, casi nulo en realidad.

El Ing. Miguel Zamora Vega, del Departamento de Señalización Vial de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, sale de la sesión al ser las 16 horas con 57 minutos.

La Ing. González Chinchilla, recomienda: Se debería de solicitar una revisión del procedimiento, para asignar presupuesto en las licitaciones para ver si es que existe una falta de capacitación en los funcionarios a la hora de definir cuál código presupuestario es el que corresponde a lo que se necesita en la licitación y que no se vuelva a presentar una solicitud de modificación presupuestaria porque se cometió el error de asignar los recursos en un código erróneo.

Que por ahí era donde iba mi inquietud de que se instruyera la Administración, que valore si existe esa falta de capacitación y se elabore un plan de acción para reducir estos casos.

El Dr. Rivas Fernández, agrega: Igual lo pueden complementar con lo que se mencionaba del tema de planificación, para no tener que estar recurriendo a este a esos trámites de autorización, sino que se puedan tramitar ordinariamente en los tiempos que corresponda.

También pueden adicionar los dos puntos si lo estiman conveniente.

La Ing. González Chinchilla, responde: De mi parte no hay objeción.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

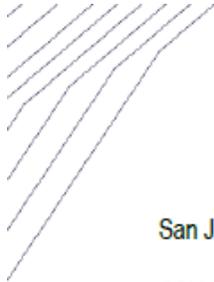
- 8.1 Autorizar a la Administración para que se inicie el proceso de contratación para la adquisición de los tres vehículos eléctricos que solicita la Dirección General de Ingeniería de Tránsito mediante oficio DVT-DGIT-2024-112, con la advertencia expresa en el cartel respectivo del pliego de condiciones, de que la adjudicación no se hará hasta que no se cuente con los recursos presupuestarios.
- 8.2 Instruir a la Administración para que revise los procedimientos en materia de planificación de las contrataciones para evitar el tema de iniciar procedimientos sin contenido presupuestario y de las codificaciones de las asignaciones presupuestarias que se ha visto han dilatado la atención de algunos procesos, considerando alguna capacitación de ser necesario.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO NOVENO

CSV-DL-DS-0095-2024 adjudicación licitación mayor 2023LY-000007-0058700001.

El Ing. Diego Rugama Monge, del Departamento de Semáforos del Ministerio de Obras Públicas y de Transportes, ingresa a la sesión al ser las 17 horas y 02 minutos y procede a explicar el oficio a continuación:



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

COSEVI

San José, 02 de abril del 2024.

CSV-DL-DS-0095-2024

Al contestar por favor refiérase a este oficio

**Señores
Junta Directiva,
Consejo de Seguridad Vial**

Estimados señores:

Con el fin de que se sirvan valorar la adopción del acuerdo respectivo, se informa que el plazo para adjudicar la licitación mayor 2023LY-000007-0058700001, denominada "SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A SISTEMAS FOTOVOLTAICOS DEL SISTEMA CENTRALIZADO DE SEMÁFOROS", vence el día viernes 05 de abril.

En virtud de esa situación, la Unidad Técnica solicitante a saber la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, mediante oficio DVT-DGIT-S-2024-129, de fecha 01 de abril del año en curso, indica lo siguiente:

"Se tiene que los recursos suficientes si existen en el presupuesto 2024, que están asignados para la contratación específica de los servicios de mantenimiento Preventivo y correctivo a sistemas fotovoltaicos del sistema centralizado de semáforos, pero registrados en una partida errónea. Es decir, el objeto del gasto es el correcto, los recursos suficientes, pero en una unidad de costo errónea, situación que NO puede ser corregida internamente.

Sin embargo, tenemos como asidero Legal el párrafo tercero del artículo 51 de la Ley General de Contratación Pública, que enuncia: "...Si transcurrido el plazo de seis meses, contado a partir del vencimiento de la prórroga, no se ha emitido el primer acto final, operará la caducidad del procedimiento."

Por lo anterior se deduce que efectivamente se podría adjudicar luego del 05 de abril..." (El resaltado es propio)

Por lo anterior, se somete a su conocimiento y consideración lo antes expuesto, para que sirvan instruir a la Administración, la aplicación excepcional del numeral citado, entretanto se concluye el tema de la aprobación final de los recursos presupuestarios que se encuentra en curso y aprovechar la existencia del proceso de contratación en curso.

WWW.COSEVI.GO.CR





MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

COSEVI

CSV-DL-DS-0095-2024

Página 2

Lo anterior, para mantener vigente el procedimiento de contratación hasta ese entonces, en el entendido de que si llegados los meses, no se ha concluido el tema presupuestario, la contratación caducará.

Cordialmente,

ALEXANDER
VASQUEZ GUILLEN
(FIRMA)

Firmado digitalmente por
ALEXANDER VASQUEZ GUILLEN
(FIRMA)
Fecha: 2024.04.03 14:21:50 -06'00'

Lic. Alexander Vásquez Guillén,
Jefe
Departamento de Suministros
Consejo de Seguridad Vial



El Dr. Rivas Fernández, comenta: Don Diego es que a los miembros de Junta Directiva les ha surgido una preocupación por el tema de la partida errónea que se dio con la contratación.

Ellos quieren saber ¿cómo es que funciona la dinámica de esto, de la asignación de recursos, de establecer o identificar en qué partida es que se colocan y qué fue lo que se dio en este caso concreto y cómo es que funciona en general la dinámica de este tipo de asuntos?

El Ing. Rugama Monge, responde: Bueno, en general, cuando se manda el presupuesto, pues ahí viene la partida, eso lo manda el Departamento Administrativo de Ingeniería de Tránsito, va a Financiero, creo que no se revisó, el error fue digamos que es la partida 10802 y se fue en la partida 10899.

Yo no podría decirle pues quién es el culpable, pero sí fue un error que creo que no va a volver a pasar, fue una falta de revisión, pero sí digamos que es como más la parte administrativa, no tanto la parte técnica, pero sí normalmente se manda el presupuesto y ahí viene la partida.

De hecho, nunca había pasado, es un contrato que ya tenía cuatro años, como te digo, igual que el de trenes y pues fue un error, pues complicado sí, la verdad.

El Dr. Rivas Fernández, agrega: ¿Y cuál es la diferencia entre las partidas como para que se llevara esa confusión, a qué corresponde cada partida, si Usted conoce?

El Ing. Rugama Monge, responde: Creo que es Mantenimiento de Vías de Comunicación y la otra, desconozco el nombre ahorita don Carlos, sinceramente, pero sí es muy parecido.

El Dr. Rivas Fernández, consulta: ¿Y la que les corresponde a Ustedes cuál era la correcta para ese tipo de mantenimientos?

El Ing. Rugama Monge, responde: La partida 10802.

La Ing. González Chinchilla, consulta: Si yo sumamente preocupada por el tema del error en el código presupuestario y sugiero de verdad que yo creo que es lección aprendida, que se revise a cabalidad, y si no, pues se genere un procedimiento para refrescar el procedimiento a seguir para que no se vuelva a cometer el error, si es que hay falta de capacitación o qué es lo que procede en este caso y no tenga que volver a llegar a Junta directiva y más que tiene que irse hasta Hacienda la modificación.

El Ing. Rugama Monge, responde: Totalmente de acuerdo con Usted, o sea de hecho el contrato de trenes pues se sigue ejecutando, digamos que la empresa, pues, ha asumido ahí, porque tampoco se le se le ha podido pagar un cinco porque es a la misma partida.

La Ing. González Chinchilla, responde: Sí, una revisión, me supongo yo que de control de presupuesto, que se verifique el código y que tenga un visto bueno.

Sí es demasiado importante el tema del mantenimiento preventivo y eso es lo que enfoca la situación a la que hay que recibir.

El Ing. Rugama Monge, comenta: Sí, señora, totalmente, de acuerdo con Usted, o sea de nuestra parte, creo que no volverá a pasar, pero sí efectivamente, hay que revisarlo y comentarlo para que todos los involucrados tanto de Ingeniería como de COSEVI, pues eso no puede pasar definitivamente, o sea, hacemos un acuerdo para adelantar el proceso sin contenido presupuestario y de nada sirvió.

La Ing. González Chinchilla, responde: Exactamente.

El Ing. Diego Rugama Monge, del Departamento de Semáforos del Ministerio de Obras Públicas y de Transportes, sale de la sesión al ser las 17 horas con 10 minutos.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 9.1 Se autoriza a la Administración para que en este proceso licitatorio 2023LY-000007-0058700001 “Servicio de Mantenimiento Preventivo y Correctivo a Sistemas Fotovoltaicos del Sistema Centralizado de Semáforos”, se acojan al artículo 51 párrafo tercero de la Ley de Contratación Pública, para que no se caduque aún el procedimiento de contratación, a la espera de que se disponga de los recursos presupuestarios respectivos.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO DÉCIMO

IFTV-ESP-040-2023 Informe de visita a Isla Chira y Talamanca.

El Ing. José Alejandro Delgado Fernández, de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, ingresa a la sesión al ser las 17 horas y 12 minutos y procede a exponer la siguiente presentación:

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | GOBIERNO DE COSTA RICA | COSEVI

Fiscalización de inspecciones especiales realizadas en la Isla Chira y la zona de Talamanca Limón

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | GOBIERNO DE COSTA RICA | COSEVI

Objetivo

- Determinar mediante fiscalización especial, el cumplimiento del permisionario del Servicio de Inspección Técnica Vehicular (IVE) bajo la figura de uso precario, según lo establecido en la Legislación Costarricense atinente.

Alcance

- Se procedió a evaluar las actividades de inspección en las localidades de Isla Chira en Nicoya y las localidades de Amubri, Coroma, Sepecue, Katsi y Arén, en la zona de Talamanca.

Aspectos a contemplar de la fiscalización

- I) Accesibilidad de los usuarios para realizar el servicio.
- II) Metodología de inspección.
- III) Aplicación correcta del Manual de IVE según lo que se le pueda ser aplicable a cada tipo de vehículo.
- IV) Oportunidades de mejora.

Proceso de Fiscalización

- Es un proceso especial que nació durante la prestación del servicio de revisión técnica con el anterior prestatario del servicio.
- Se debe brindar el servicio de IVE en zonas de difícil acceso en donde no se tiene rutas de terrestres de comunicación para asistir a un CIVE.
- Se requiere una modificación al procedimiento que valide esta inspección especial donde se garantice la seguridad registral y se mantenga la seguridad vial.

Antecedente Legal

- Sentencia N^o 2005-13420 de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia de San José, de las once horas con cuarenta y dos minutos del treinta de setiembre del dos mil cinco.
- Recurso Amparo contra el MINISTERIO DE EDUCACIÓN PÚBLICA, EL CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, Y RITEVE S Y C , promovido por los interesados de la zona ante la necesidad que se brindara el servicio en estos lugares de acceso limitado.

Importancia de estas inspecciones

- Tanto para Talamanca como para Chira principalmente se busca la habilitación de unidades de transporte público para que se brinde este servicio en zonas alejadas para la población mas vulnerable.
- Ampliar a los 3eros usuarios que desean estar en regla garantizando la seguridad registral y sometiendo a revisión visual los componentes relacionados con la seguridad vial.

Logística

- Se realizaron a 2 visitas a las zonas
- En Talamanca se realiza únicamente la inspección de vehículos utilizados para el transporte de estudiantes y en la zona de Isla Chira se realiza una inspección abierta a la comunidad donde se atiende al transporte de estudiantes y a los usuarios que desean estar en regla.

Logística

Primera visita : 35 vehículos

Segunda visita : 30 vehículos

- | | |
|---|--|
| • Talamanca
17 de transporte Estudiantes | • Talamanca
13 de transporte estudiantes |
| • Isla Chira
3 de transporte Estudiantes, 9 motos y 6 automóviles. | • Isla Chira
3 de transporte estudiantes, 6 motos y 8 automóviles |

Conclusiones

1. Se verifica que el proceso actual propuesto por la prestataria del servicio de IVE, sometido a validación técnica es funcional y permitió la atención de los usuarios que requieren el servicio en dos ocasiones al año.
2. En el caso del transporte de estudiantes, este servicio es pagado por el MEP únicamente a aquellos transportistas con sus unidades al día en temas de inspección vehicular.

Conclusiones

3. Se valida que efectivamente existe una gran necesidad en las zonas visitadas, ya que se conocieron casos de niños que sin este servicio de transporte de estudiantes deberían recorrer alrededor de 10km entre trillos de zonas boscosa y ríos, lo cual podría resultar en un accidente o en un posible aumento en la deserción escolar.
4. Al brindar el servicio de IVE en las zonas de Talamanca e Isla Chira, se permitirá que las unidades destinadas a transporte de estudiantes estén al día y puedan prestar el servicio, así mismo para que estos y cualquier otro tipo de vehículo que circule en las zonas es una medida que permite incrementar la seguridad vial y registral.

Recomendaciones para la administración

- 1. Aprobar las oportunidades de mejora 1, 2, 3 y 7 del apartado correspondiente :

OM-1. La administración superior debe validar que este proceso de inspección especial se pueda realizar tanto a transporte público como cualquier otro tipo de vehículo que se encuentre circulando en esos lugares; así mismo dado que estas inspecciones no pueden ser catalogadas como "inspecciones integrales", así mismo que se apruebe que estas tarjetas de inspección vehicular (TIVE) emitidas contengan la anotación que aclare que la TIVE que se emite es únicamente válida en la zona donde se realizó la inspección, y no permite la circulación del vehículo en otras zonas del país, incluso se podría validar que la TIVE sea de otro color o incluso no entregar el sticker sino solamente la TIVE.

Recomendaciones para la administración

- 1. Aprobar las oportunidades de mejora 1, 2, 3 y 7 del apartado correspondiente :

OM- 2. Dado que las inspecciones realizadas no pueden ser catalogadas como "inspecciones integrales", la administración superior podría aprobar un tipo diferente de convocatoria para evitar que para ciertas unidades pierda vigencia su TIVE en función del último número de la placa; para lo cual se puede definir una convocatoria semestral en las zonas indígenas de Talamanca e Isla Chirra, de manera que todas las unidades destacadas en esos lugares específicos puedan estar siempre al día con su TIVE. Por ejemplo, una primer visita en el mes de mayo y durante esa visita atender todos los automotores que quieren regularizar su estatus, luego realizar otra visita en diciembre, así se garantiza que entre revisiones no existan más de seis meses, cumpliendo con lo establecido en la ley de tránsito.

Recomendaciones para la administración

- 1. Aprobar las oportunidades de mejora 1, 2, 3 y 7 del apartado correspondiente :

OM-3. Que la administración superior, autorice a la Unidad de Fiscalización a validar la herramienta elaborada para este tipo de revisión especial, para que así los transportistas sepan exactamente que variables se revisarán en el proceso y de igual manera exista uniformidad de criterios entre el personal inspector que ejecute las inspecciones.

Recomendaciones para la administración

- 1. Aprobar las oportunidades de mejora 1, 2, 3 y 7 del apartado correspondiente :

OM- 7. Es necesario que la Administración permita que la unidad de Fiscalización regule la realización de la actividad mediante un procedimiento en donde se detalle el mínimo de actividades que se considere que técnicamente debe llevar a cabo el servicio.

Recomendaciones para la administración

- 2. Instruir a la empresa DEKRA para que brinden una propuesta de implementación para las oportunidades de mejora 4 y 6 del informe:

OM-4. Es de suma importancia que la prestataria del servicio de IVE trabaje con conjunto con los gobiernos locales con el fin de acordar y habilitar un lugar fijo y público en las zonas donde se puedan adecuar las condiciones para brindar el servicio de inspección mediante un tipo de rampa o foso, que permita facilitar la inspección la parte inferior del vehículo, así mismo en el tema de responsabilidad social la prestataria desarrolle esta actividad con proyección hacia la comunidad y la participación de diferentes actores como estudiantes y sus padres de familia, transportistas y conductores en general, donde se les explique cómo se realiza la revisión y su importancia, para así iniciar un proceso de socialización de la importancia de la IVE en la comunidad.

Recomendaciones para la administración

- 2. Instruir a la empresa DEKRA una propuesta de implementación para las oportunidades de mejora 4 y 6 de la sección con el mismo nombre.:

OM-6. Para casos de Re-inspección, existe como posibilidad la utilización de herramientas tecnológicas como lo es el “i2i” que actualmente se utiliza para realizar inspecciones de forma remota en los almacenes fiscales.

Recomendaciones para la administración

- 3. Que la Administración Superior, remita este informe al MOPT, para que se pueda implementar lo comentado en la oportunidad de mejora N°5 de la sección con el mismo nombre.
- OM-5. Con el fin de fomentar la seguridad registral y vial en las zonas indicadas, se considera necesario que la Administración Superior le solicite al MOPT que valore girar las respectivas órdenes a la Dirección General de la Policía de Tránsito con el fin de realizar actividades de verificación de la IVE en las zonas en donde se realice este proceso de inspección especial, así mismo que el MOPT pueda coordinar con el gobierno local de Puntarenas, la formación de policías de tránsito municipales, o bien coordinar con el Ministerio de Seguridad Pública que los oficiales de fuerza pública destacados en la zona, puedan formarse y tener la investidura de policía de tránsito para coadyuvar con la vigilancia, como ya lo autoriza el artículo 213 bis de la Ley de Tránsito N° 9078 y el decreto ejecutivo N° 42254-MSP-MOPT, que autoriza tal decisión.

Recomendaciones para la administración

- 4. Que lo indicado en el apartado V “Instrucciones giradas a la prestataria del servicio”, sea de acatamiento inmediato para la empresa a cargo de brindar el servicio de inspección vehicular.



Instrucciones a la prestataria del servicio

1. Hacer como mínimo dos visitas a las zonas indicadas, para lo cual se deberá encargar de coordinar de previo con el Consejo y publicitar con los líderes locales, asociaciones de desarrollo y demás actores, cuando se llevarán a cabo dichas visitas y que aspectos serán sujeto de inspección.
2. Coordinar y cubrir con el traslado del personal inspector y fiscalizador desde la CIVE más cercana y hasta el lugar donde se realizará el proceso de inspección.
3. No realizar las revisiones de los automotores en los talleres ni en las propiedades de los interesados, sino que se debe definir un lugar neutral y público para garantizar la transparencia del proceso.
4. Rotar los equipos de trabajo, de forma que un mismo inspector asista presencialmente a estas locaciones una vez cada 18 meses.



Instrucciones a la prestataria del servicio

5. Utilizar la herramienta que fuese validada por la unidad de Fiscalización para realizar la inspección in situ.
6. Emitir una TIVE, con las observaciones de circulación anotadas al pie, que la Administración establezca.
7. Rendir un informe con los resultados de dichas visitas, y emitir posibles recomendaciones hacia la administración sobre la actividad realizada.
8. Elaborar un descargo de responsabilidad de manera que el usuario asegure que ante la imposibilidad material de poder realizar las pruebas mecanizadas a su automotor, éste recibe los debidos mantenimientos periódicos mecánicos de frenos, suspensión y dirección.
9. Levantar una base de datos de contactos de usuarios del servicio por locación, sumando cualquier contacto relevante en el proceso de comunicación en las comunidades (dirigentes, líderes comunales, etc.)

La Ing. González Chinchilla, comenta: Bueno, de mi parte me parece muy claro todo lo que Usted expuso, muchas gracias, don José Alejandro, sí, definitivamente fue un trabajo arduo, definir y poner los puntos en las íes, para que quede claro cuál es el procedimiento a seguir para cualquiera prestataria del servicio, muchas gracias por la exposición.

El Ing. Delgado Fernández, responde: Con mucho gusto, doña Cecilia.

La Licda. Acosta Carballo, agrega: Sí, excelente trabajo, muchas gracias, don José Alejandro y a los compañeros muy necesario para esas zonas.

Mi duda es con respecto a las recomendaciones, ¿cómo se hizo ahorita para darles el permiso o la TIVE, así le llaman verdad?

El Ing. Delgado Fernández, responde: Sí, TIVE es Tarjeta de Inspección Vehicular.

Antes se le conocía como como TRT, que era como la denominada RTVE, que era Tarjeta de Revisión Técnica con la Ley de Tránsito ahora se habla de Inspección Vehicular, entonces todo va orientado, así como a los CIVE, Centro de Inspección Vincular, TIVE Tarjeta de Inspección Vincular, IVE Inspección Vehicular.

Sí, doña Mónica para comentarle, pues bueno, era inminente que la Administración tenía que ser algo el año pasado, o sea, no podíamos quedarnos a brazos cruzados o inventar desde nuestro escritorio un proceso sin conocer la realidad de lo que hay que hacer, de lo que se revisa, de las dificultades de todos los componentes que tienen que llevar esto, que todo está reunido en el informe.

Entonces, el año pasado lo que hicimos fue una etapa de validación del proceso, hicimos las dos visitas y demás y lo que se le indicó a la empresa DEKRA, es que hasta tanto la Administración no indique lo contrario, lo hiciéramos de esta manera, o sea, se da una hoja de revisión normal, una TIVE se le indicó en la TIVE la observación, pero digamos ahorita no es obligatorio, entonces la idea es que sea obligatorio que se indique solo para circular en la zona de Chira o en las zonas de las comunidades indígenas de Talamanca o algo así, se les dio un sticker, evidentemente.

Entonces sí, la idea fue que el año pasado se siguió como si fuera una inspección normal, ya cuando esté validado este informe se acaten las recomendaciones y se indique que sí, que lo vamos a proceder de esa manera, entonces ya las reglas van a estar más claras, tanto para las prestatarias como para los usuarios, como para nosotros los fiscalizadores del servicio.

Entonces, pues sí se otorgó una TIVE normal, no obstante, este año las reglas del juego, la idea es que cambien, o sea que ya no sea normal que se pueda dar una TIVE de otro color o etcétera, etcétera, eso es lo que hay que ver.

La Licda. Acosta Carballo, comenta: Sí es que a mí la duda que me queda es, bueno super bien que puedan tener los permisos, los transportistas y demás, para dar el servicio porque es muy necesario en las zonas para trasladar a los estudiantes.

Pero me quedo pensando en las condiciones de los vehículos, que por qué para solamente para esas áreas, para esas zonas y no para las demás, si es que tienen algunos incumplimientos o no sé qué tipo de faltas son identificadas y que por esa razón solamente puedan transitar en esos lugares.

Entonces, por qué, viendo las recomendaciones y me parecieron super buenas todas, pero me quedo pensando en el servicio actual; ¿qué pudo haberse encontrado y aprobado no sé qué tipo de faltas quedaron por ahí?

El Ing. Delgado Fernández, responde: La explicación es bastante sencilla, o sea, la idea de que se apruebe o que se indique que esa tarjeta solo para circular por las zonas es, digamos, si un vehículo acude a una estación de revisión técnica, verdad a un CIVE, a este vehículo se le aplica la prueba frenos la prueba de gases, etcétera, etcétera.

Entonces en la Isla de Chira no se está aplicando la prueba de frenos ni la prueba de gases, porque no hay posibilidad material de hacer la prueba en ese lugar entonces, si te revisaron el carro con una inspección visual en la Isla Chira es porque no pude sacar el carro del lugar y de ahí, pues evidentemente la idea no es extender esa revisión a que pueda circular o que de repente la persona decida sacarlo de la Isla y que quiera circular por la península sin haber revisado gases y sin haberlo revisado frenos.

Ese es, digamos, como el matiz que tenemos ahorita, por ejemplo, yo sé y porque lo viví en esos lugares de que ni en Talamanca ni en la Isla Chira hay problemas de contaminación que se viven en el GAM, verdad.

Pensar en que hay que hacer un control de emisiones súper estricto para que los vehículos circulen en la Isla Chira Talamanca, pues no va a ser tan representativo como el control de emisiones contaminantes que se hace ahorita en el gran para que los vehículos vayan a las estaciones, entonces por ahí es donde anda, digamos como el motivo de que sea una revisión diferenciada, porque técnicamente no es posible, no hay facilidad de llevar a analizadores de gases a la Isla Chira a Talamanca los fonómetros no se pueden trasladar, o sea, es un tema ahí que por eso se validó hacer como esta inspección visual.

A mí se me olvidó comentar que actualmente en el país existe este tipo de revisión visual aprobada para lo que son vehículos que no pueden acudir a una estación de revisión técnica, como son equipos especiales que se dedican a la

agricultura u obra civil, están exonerados de ir a una estación, entonces hay una herramienta, un instrumento elaborado para hacer esta inspección visual para estos vehículos en sitio.

Y que, de igual manera no se les hace ni gases ni se les hace frenos por poner un ejemplo de dos cositas de pruebas mecanizadas, eh ahí, digamos, la diferencia no es que estos vehículos están incumpliendo, es que es diferente y por esa diferencia deberían aceptar que su circulación va a ser solo en el lugar a donde fue revisado, porque se entiende que sacarlo de ahí para llevar una estación no es económicamente viable.

La Licda. Acosta Carballo, responde: Okey, muchas gracias.

Sí es que me quedaba la duda de que si era porque tenían ciertas faltas y tenían alguna excepción, pero entonces ya me queda más claro, muchas gracias.

Y la consulta que tenía adicional con respecto al transporte de estudiantes, es que si se conocieron casos específicos de lugares donde no había transporte a estudiantes por no contar con la revisión, en el momento en el que hicieron las visitas.

El Ing. Delgado Fernández, responde: Sí pues, evidentemente cuando nosotros, el primer contacto, obviamente lo hacen los interesados con el Consejo el año pasado y nos indican que hay transportistas que tienen unidades que no pueden dar más el servicio y que se va a afectar a esta población y demás, entonces nosotros lo que hicimos fue correr con la prestataria para que no hubiera digamos tal afectación, pero creo que sí, bueno, no sé si el MEP realmente les retuvo el pago y les pagó cuando ya cumplieron, creo que sí.

Entonces tal vez ellos lo que tuvieron que hacer fue como ajustarse un poco la faja de esos primeros meses donde estamos definiendo qué hacer y demás, y ya cuando ya se pudo hacer la revisión en el sitio y se aprobó pues ya el MEP giro los pagos correspondientes, supongo que así fue como operaron, porque de las personas realmente estaban satisfechas de que lo lográsemos ir en el año pasado fuimos como en junio, creo que fue, entonces realmente así como decir que no hubo servicio, o sea sí hubo, pero no les están pagando, entonces las personas estaban con la esperanza de ese pago y después de tener la revisión al día, entonces por eso ellos querían como como regularizar su estatus.

La Licda. Acosta Carballo, responde: Ah, bueno, no, perfecto, muchas gracias, don José Alejandro.

El Ing. José Alejandro Delgado Fernández, de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, sale de la sesión al ser las 17 horas con 55 minutos.

La Licda. Acosta Carballo, responde: Puedo dar una apreciación, a mí me parece muy bien las recomendaciones que dan en el informe y muy valioso la visita que realizaron necesaria para las zonas, lo que me pone a pensar que por eso venía mi duda.

Yo pensaba que era porque tenían algún tipo de falta o algo así, pero poniéndome del lado de los usuarios, como para darles una tarjeta para solo el área en el que están, sin haber, tal vez cumpliendo con las cosas de, digamos, con frenos, con gases, podría, no sé verse, tal vez no de manera tan justa.

Tal vez es lo más seguro, porque no sabemos cómo anden con estos dos aspectos, pero, pero no sé si ahí será necesario algún criterio más profundo, algún criterio técnico jurídico sobre la afectación sobre esa posible decisión.

Porque de todo lo que se propone esa es la única que me deja como como pensando por el tema del usuario, porque si fuera que tienen la falta, ok, pero si es porque no hemos podido aplicarles la prueba, no sé, si sea como lo más conveniente lo dejo igual a criterio de los demás, y también no sé si de alguna forma se pueda explorar mejor.

El Dr. Rivas Fernández, responde: Lo que pasa doña Mónica es que aquí la competencia de nosotros, es el tema de la Seguridad Vial, eso es lo que se está teniendo en cuenta.

Entonces sí de una u otra manera, es una revisión o una inspección muy laxa la que se está haciendo, entonces las condiciones en que se desplazan esos vehículos en esas zonas no son tan amplias como en otras zonas donde hay carreteras asfaltadas, demarcadas, donde la gente puede ir a correr y a hacer todas sus cosas, mientras que ahí están más contenidos, por decirlo de alguna manera, y si nos vamos al caso de los frenos, que el compañero lo reconoció, que no se le está revisando, no se le hace la prueba de frenos, como se le hace a los vehículos ordinarios es un riesgo inminente que un vehículo de eso salga a carretera abierta a circular como cualquiera de los otros automotores.

Entonces son decisiones en que hay que poner en la balanza una cosa y la otra, digamos el Derecho a la circulación con la Seguridad Vial, que donde lo que está involucrada en la vida y la integridad física, entonces esos valores son superiores al derecho a la circulación, por decirlo de alguna manera.

La Licda. Acosta Carballo, agrega: Sí, porque igual pienso, bueno si ocupan circular por todas partes buscan otra sede de la Revisión Técnica donde se tenga toda la maquinaria.

Pero cómo llegar hasta ahí si no se tiene la actual, digamos son cosas que pienso, como desde la parte usuaria, pero bueno, también priva aquí el tema de Seguridad Vial, estoy de acuerdo también con lo que he indicado.

El Dr. Rivas Fernández, responde: En estos temas también juega lo deseable con lo posible.

Son condiciones muy limitadas y de alguna manera hay que establecerle restricciones a la gente, no se le está negando el derecho a que tengan la Inspección Técnica Vehicular, pero condicionada bajo ciertos aspectos, porque es una inspección muy leve o muy muy laxa. Ese es el contexto en el cual se está haciendo la propuesta.

La Licda. Acosta Carballo, agrega: Es como aprobarlo para que puedan trasladarse en el lugar y trabajar y demás, pero solo en la zona. Está bien. Gracias don Carlos.

El Dr. Rivas Fernández, comenta: Con gusto.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

10.1 Se da por recibido el Informe FTV-ESP-040-2023 presentado por la Asesoría Técnica de Fiscalización y se aprueba el mismo incluyendo las recomendaciones contenidas propuestas y se instruye a la Dirección Ejecutiva para que se le dé el seguimiento correspondiente a las mismas.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO UNDECIMO

Asuntos Dirección Ejecutiva

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal, procede a comentar el acuerdo CSV-JD-AVI-ACU-0040-2024.

A finales de febrero Ustedes aprobaron permiso sin goce de salario de una de una funcionaria del Consejo de Seguridad Vial, esto lleva su trámite interno con los compañeros de Recursos Humanos y en los términos que salió aprobado el permiso, a ellos les nació confusión porque la nota de la compañera ellos interpretan que es la figura de solicitud por asuntos personales, que eso está en un inciso del Reglamento al Estatuto de Servicio Civil y en realidad la compañera lo enfocó por un tema de estudio que ella quería ampliar.

Entonces hay que variar un poco la redacción porque ella planteaba la solicitud por dos años y lo procedente es que se le otorgue por un año con la posibilidad de prorrogar por otro año, para así completar el plazo solicitado.

Entonces, la propuesta es que se modifique parcialmente el acuerdo adoptado en el numeral 10.1, para que diga que el permiso es del 01 de junio del 2024 al 01 de junio del 2025, con la posibilidad de prórroga por otro tanto, si así lo solicita.

Eso sería básicamente la solicitud que planteamos de que se modifique parcialmente el acuerdo para una mejor comprensión y apego al Reglamento del Estatuto de Servicio Civil.

La Ing. González Chinchilla, comenta: si mal no recuerdo ¿era el caso de una funcionaria de San Carlos, verdad?

El Dr. Rivas Fernández, responde: Sí señora. Básicamente lo que se está modificando es el ámbito del permiso y con la posibilidad de prórroga, con lo cual se cumpliría con los dos años que ella estaría solicitando.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

11.1 Se aprueba la modificación del acuerdo CSV-JD-AVI-ACU-0040-2024, adoptado en la sesión ordinaria 0008-2024, para que se lea de la siguiente manera:

10.1 Se aprueba la solicitud de permiso sin goce de salario de la funcionaria Yemily María Benavides Zamora del 01 de junio del 2024 al 01 de junio del 2025, con posibilidad de prórroga, si así lo solicita oportunamente la funcionaria.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO DUODECIMO

Correspondencia

No se conocen asuntos en Correspondencia.

ARTICULO DECIMOTERCERO

Pasar lista de directivos, con la descripción de quiénes están presentes.

Se pasa lista de los presentes y se cierra la sesión a las 18 horas con 06 minutos.