

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 3072-2021

Acta de la Sesión Ordinaria 3072-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 22 de setiembre del 2021.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, el Arq. Eduardo Brenes Mata, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Presidente de la Junta Directiva, quien preside 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.

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud

Director Ausente: El Sr. Juan Luis Chaves Vargas. Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales se ausenta de la sesión por encontrarse de vacaciones.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga	Auditor Interno a.i.
Dr. Carlos E. Rivas Fernández	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Lic. Sergio Valerio Rojas	Director Financiero
Lic. Alexánder Vásquez Guillén	Departamento de Proveduría
Ing. Miguel Zamora Vega	Ingeniería de Tránsito
Ing. Juan Diego Soto Bogantes	Ingeniería de Tránsito
Licda. Jeaninna Reyes Ramírez	Dirección de Proyectos
Mba. Roy Rojas Vargas	Dirección de Proyectos

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.

El Señor Eduardo Brenes Mata, Presidente, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

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: las señoras Gabriela Valverde Murillo, Sandra Delgado Jiménez y los señores Eduardo Brenes Mata y Carlos Contreras Montoya, indican que se encuentran sesionando desde su casa de habitación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Orden del Día.

Contenido:

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
 - 3071-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Oficio DFOE-CIU-0226 (13591). Remisión de orden N.º DFOE-CIU-ORD-00002-2021 en relación con el cumplimiento de la regla fiscal del periodo económico 2020 del COSEVI.
- VII. Licitación Abreviada 2021LA-000006-058700001 Suministro e Instalación de Separadores Físicos de Carril.
- VIII. OPS-ARTE DIGITAL Memoria foro internacional.
- IX. Traslado de bienes entre entidades o dependencias de la Administración Central.
- X. Octava Edición de la Jornada de Auditoría Interna (JAI 2021).
- XI. Asuntos de Director Ejecutivo.

XII. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

Acuerdo:

2.1 Se aprueba el orden del día.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta 3071-21 sesión ordinaria.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, indica que se debe modificar en la página 14 en el párrafo sexto, la palabra "le" por "el", para que quede de esa manera consignado en el acta.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 3071-21, con la observación señalada.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, se refiere brevemente a una reunión virtual que se tuvo con la Contraloría General de República para tratar el tema de la Inspección Técnica Vehicular y señala que la Contraloría les remitió un oficio DFOE que el día de mañana revisará con el Director Ejecutivo, para definir aspectos importantes y necesarios en el programa de trabajo que se lleva en el proceso, esto para dar respuesta a la Contraloría en el plazo establecido y posteriormente informar a la Junta Directiva lo que corresponda.

El Director Ejecutivo responde que en efecto el día de mañana se puede reunir en horas de la tarde para tratar el tema solicitado en el oficio DFOE, que atañe al borrador de informe que se les remitió.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿si ese programa es a partir que la licitación arranca o es desde antes?, ya que indica hay una serie de aspectos que no dependen solo de ellos, por ejemplo, el resultado que Aresep puede dar, el resultado del análisis de Planificación Sectorial, etc., por lo que indica que ese programa debe incluir todas esas etapas previas de las cuales no se tiene el control: ¿es correcto o no?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, responde que es correcto y que eso es parte de la dificultad involucrada, sin embargo señala que tienen muchas cosas avanzadas y elementos que les va a definir exactamente dónde están y a dónde van a estar las principales dudas.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga Auditor Interno a.i. consulta ¿cuál es la posición de la Contraloría con respecto a la fecha del 22 de julio?, ya que señala que con estos cálculos que se están haciendo, la fecha límite no se va a poder cumplir, ¿cuál es la postura que tienen ellos como un plan B?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, responde que la Contraloría le deja la iniciativa a ellos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala como fundamental consultar a la Procuraduría General de la República, independientemente que la consulta la haga la Contraloría General de la República o el Poder Ejecutivo o ambos, va a ser vinculante en el sentido de la interpretación de la Procuraduría, respecto a cuál es la figura que procede para garantizar la continuidad del servicio, ya que considera es un tema fundamental, que se debe tratar en la reunión que van a discutir mañana y contemplar la posibilidad de hablar directamente con la Procuraduría General de la República, para que responda en el menor tiempo posible.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, responde que esa puede ser la ventaja respecto a que la consulta la haga la misma Contraloría ya que ellos tienen ese acercamiento de acuerdo a sus competencias. Indica que la Contraloría lo que hace es invitarlos a hacer una especie de coadyuvancia, para preparar el documento y que dentro de los argumentos que se han esgrimido a favor y en contra, el Departamento Legal del MOPT ya firmó un criterio en donde señala hay que seguir la letra de la ley actual, sin embargo comenta que hay muchos otros criterios que les permitiría hacer un análisis más amplio e inclusive el artículo 50 de la Constitución, ya que explica que en términos ambientales no pueden haber políticas regresivas y volver a un sistema anterior, podría llevar a que el sistema decaiga cualitativamente, por lo que menciona que todos esos aspectos son los que hay que analizar y realizar una serie de observaciones de ese tipo y hacer la consulta a la Procuraduría.

ARTICULO QUINTO

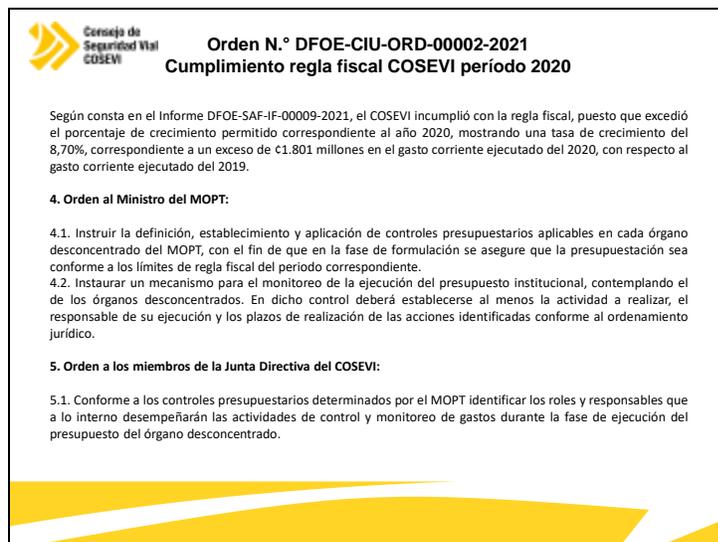
Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

No se conocen Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

ARTÍCULO SEXTO

Oficio DFOE-CIU-0226 (13591). Remisión de orden N.º DFOE-CIU-ORD-00002-2021 en relación con el cumplimiento de la regla fiscal del periodo económico 2020 del COSEVI.

A continuación, se recibe al Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, quien se refiere al “oficio DFOE-CIU-0226 (13591). Remisión de orden N.º DFOE-CIU-ORD-00002-2021 en relación con el cumplimiento de la regla fiscal del periodo económico 2020 del COSEVI”, mediante la presentación que se aporta:





ANTECEDENTES

Con oficio DM-0466-2019 del 25 de marzo del 2019, el Ministerio de Hacienda comunica la aplicación de la regla fiscal en la formulación de los presupuestos ordinarios para el año 2020, indicando lo siguiente:

Por lo anterior, de acuerdo al cálculo que se muestra en la tabla 2, el crecimiento del gasto corriente de los presupuestos ordinarios para el año 2020 de las entidades y órganos que conforman el Sector Público no Financiero, no podrá sobrepasar el 4,67%. Es importante aclarar que la aplicación de la regla fiscal en la formulación de los presupuestos ordinarios para el 2020, para el caso del Presupuesto Nacional de la República, se considerará de manera agregada, mientras que en el resto de entidades que conforman el Sector Público no Financiero, su aplicación es individualizada.



ANTECEDENTES

Con oficio STAP-1773-2019 del 11 de octubre del 2019, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, certifica el gasto corriente máximo aprobado al COSEVI para el año 2020, de la siguiente forma:

ANA MIRIAM ARAYA PORRAS
 DIRECTORA EJECUTIVA DE LA
 SECRETARÍA TÉCNICA DE LA AUTORIDAD PRESUPUESTARIA
 CERTIFICA:

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 15 del Título IV "Responsabilidad Fiscal de la República" de la Ley No. 9635: Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada en el Alcance No. 232 a La Gaceta No. 225 del 4 de diciembre del 2015 y su reforma, y para efectos de la revisión del bloque de legalidad que efectúa la Contraloría General de la República, así como para la validación y resolución que le compete a este Órgano Contralor, el Consejo de Seguridad Vial, cumple con la aplicación de la tasa de crecimiento del 4,67% autorizada para el gasto corriente presupuestario del periodo 2020, según lo comunicado por el Ministerio de Hacienda mediante el oficio DM-0466-2019, y en consecuencia, se apega a lo establecido en el artículo 11 inciso c) del mismo Título de la Ley No. 9635, según se muestra en el siguiente detalle:

Consejo de Seguridad Vial
 Cumplimiento de la Regla Fiscal Presupuesto Ordinario 2020
 (Millones de colones y porcentaje)

Gasto corriente Presupuesto Ordinario	Tasa de Crecimiento
2019	2020
25.768,76	26.972,18 4,67%



ANTECEDENTES

Con oficio STAP-2203-2019 del 20 de noviembre del 2019, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, comunica el estudio y dictamen del Presupuesto Ordinario del COSEVI para el período 2020, según informe DE-338-2019, en el cual se señala lo siguiente:

Según certificación remitida por esta Secretaría Técnica, mediante oficio STAP-1773-19 de fecha 11 de octubre del corriente, el COSEVI cumple con lo establecido en el artículo 19 del Título IV "Responsabilidad Fiscal de la República" de la Ley No. 9635, Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, publicada en el Alcance No. 202 a La Gaceta No. 225 del 4 de diciembre del 2018 y su reforma, con la aplicación de la tasa de crecimiento del 4,67% autorizada para el gasto corriente presupuestario del período 2020 -en \$26.972,16 millones-, según lo comunicado por el Ministerio de Hacienda mediante el oficio DM-0466-2019, y en consecuencia, se apega a lo establecido en el artículo 11 inciso c) del citado Título de la Ley No. 9635.



ANTECEDENTES

Con oficio DFOE-IFR-0756 (20079) del 19 de diciembre del 2019, la Contraloría General de la República aprueba parcialmente el Presupuesto Inicial del COSEVI para el año 2020, indicando en ese documento lo siguiente:

Así también deberá considerarse las observaciones indicadas en la certificación del cumplimiento de la regla fiscal STAP-1773-2019 emitida por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, así como el Informe DE-338-2019 sobre el cumplimiento de directrices y lineamientos generales y específicos de política presupuestaria de la Autoridad Presupuestaria.



ANTECEDENTES

Con oficio STAP-1582-2020 del 21 de julio del 2020, recibido en el COSEVI el 24 de julio del 2020, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria comunica un monto de gasto corriente máximo a ejecutar para el período 2020, diferente al certificado en el oficio STAP-1773-2019, de la siguiente forma:

En concordancia con lo señalado, de conformidad con la información de la liquidación presupuestaria 2019 de la institución, el monto del gasto corriente ejecutado en el 2019 fue de \$20.685.34, por lo que considerando la tasa de crecimiento del gasto corriente del 4.67% comunicada por el Ministerio de Hacienda, mediante el oficio DM-0466-2019, la cual fue establecida según los parámetros definidos en el artículo 11 del Título IV de la Ley No. 9635 y sus reformas, se le comunica que el monto de gasto corriente máximo a ejecutar en el período 2020 para el cumplimiento de la Regla Fiscal es de \$21.651.34.



ANTECEDENTES

De igual forma, con oficio DVME-0530-2020 del 12 de octubre del 2020, el Ministerio de Hacienda comunica que la aplicación de la regla fiscal se realizará con respecto al gasto corriente ejecutado del período 2019:

Es por lo anterior que se les recuerda que, dada la proximidad de la finalización del presente periodo, resulta vital que cada entidad verifique el monto de gasto corriente que ha ejecutado a la fecha. Lo anterior, de forma tal que, si dicho monto está cercano ya sea a alcanzar o a superar el monto de gasto corriente máximo a ejecutar en el 2020, en aplicación de la tasa de crecimiento del 4.67% con respecto al gasto corriente ejecutado del periodo 2019, su representada tome las medidas necesarias para lo que resta del 2020, a fin de garantizar el cumplimiento de la regla fiscal a nivel de gasto ejecutado.



ANTECEDENTES

Mediante Circular DEPROV-2020-0012 de fecha 14 de enero del 2020, el Departamento de Proveduría del COSEVI comunica las fechas máximas para el inicio de los procedimientos de contratación administrativa del período 2020, de la siguiente forma:

- Licitaciones Públicas: a más tardar el 31 de enero del 2020.
- Licitaciones Abreviadas: a más tardar el 7 de febrero del 2020.
- Contrataciones Directas: a más tardar el 31 de julio del 2020.



**DIFERENCIA
 METODO DE CALCULO**

La diferencia entre el monto comunicado inicialmente por la STAP con el oficio STAP-1773-2019 (c 26.972,16 millones), y el comunicado con el oficio STAP-1582-2020 (c 21.651,34 millones), radica en que el primero fue determinado aplicando el porcentaje de crecimiento (4,67%) al monto presupuestado para el año 2019, mientras que el segundo fue calculado aplicando ese mismo porcentaje de crecimiento al gasto real ejecutado durante el mismo período, de la siguiente forma:

	STAP-1773-2019		STAP-1582-2020
Gasto Corriente Presupuestado 2019	c 25.768,76	Gasto Corriente Ejecutado 2019	c 20.685,34
Porcentaje de crecimiento autorizado	4,67%	Porcentaje de crecimiento autorizado	4,67%
Gasto Corriente Autorizado 2020	c 26.972,16	Gasto Corriente Autorizado 2020	c 21.651,35

Es importante indicar que la Ley N° 9635 “Fortalecimiento de las Finanzas Públicas”, no es clara en cuanto al mecanismo de cálculo para la aplicación del porcentaje de crecimiento autorizado entre un período y otro.



**INFORMES
LIQUIDACION PRESUPUESTARIA 2020**

En los oficios DE-2021-0588 y DE-2021-0589, ambos del 10 de febrero del 2021, mediante los cuales se remiten los informes de liquidación presupuestaria del período 2020 a la CGR y a la STAP respectivamente, se hace referencia a la situación presentada con respecto a la regla fiscal, de la siguiente forma:

"Sobre este aspecto es importante indicar que mediante oficio STAP-1773-2019 del 11 de octubre del 2019, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria certifica que, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 del Título IV de la Ley No. 9635, el Consejo de Seguridad Vial cumple con la aplicación de la tasa de crecimiento del 4,67% autorizada para el gasto corriente presupuestario del período 2020, y en consecuencia, se apega a lo establecido en el artículo 11 inciso c) del citado Título de la Ley No. 9635.

Según se indica en ese mismo documento, el Gasto Corriente Máximo aprobado al Consejo de Seguridad Vial para el año 2020, es por la suma de € 26.972,16 millones.

No obstante con oficio STAP-1582-2021 del 21 de julio del 2020, esa misma Secretaría Técnica comunica que, de conformidad con la información de la liquidación presupuestaria 2019, el monto del gasto corriente ejecutado en el 2019 fue de €20.685,34, por lo que considerando la tasa de crecimiento del gasto corriente del 4,67% comunicada mediante el oficio DM-0466-2019, el monto de gasto corriente máximo a ejecutar en el período 2020 para el cumplimiento de la Regla Fiscal era de € 21.651,34; sin embargo el oficio en cuestión fue recibido en este Consejo el 24 de julio del 2020, fecha en que ya se habían iniciado casi la totalidad de los procedimientos de contratación administrativa previstos para el año 2020, por lo que resultaba bastante difícil cumplir con el nuevo gasto máximo comunicado por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, sin exponer a la institución a consecuencias legales, administrativas o financieras relacionadas con los procedimientos de contratación adjudicados o en proceso de ejecución.

Con motivo de lo indicado en el párrafo anterior, le informo que el gasto presupuestario máximo del Consejo de Seguridad Vial para el año 2020 fue por la suma de € 23.733,8 millones, el cual resultó superior al gasto presupuestario máximo comunicado con el oficio STAP-1582-2021 del 21 de julio del 2020; sin embargo, si se cumplió con el gasto presupuestario máximo comunicado con el oficio STAP-1773-2019 del 11 de octubre del 2019."



**RESPONSABLE DE
FISCALIZAR REGLA FISCAL**

De igual forma, la misma Ley N° 9635 dispone en su artículo 19, lo siguiente:

"El resto de entidades del sector público no financiero deberán elaborar su presupuesto ordinario, extraordinario y modificaciones presupuestarias con pleno apego a lo establecido en el artículo 11 de la presente ley. La verificación del cumplimiento de esta norma estará a cargo de la Contraloría General de la República, la cual considerará, para efectos de la revisión del bloque de legalidad que efectúa, la certificación que emitirá la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria sobre el cumplimiento de la regla fiscal. En caso de que la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria certifique un incumplimiento de la regla fiscal por parte de entidades del sector público no financiero, la Contraloría General de la República valorará esa certificación y resolverá lo que corresponda."

Se reitera que, en la certificación emitida por la STAP con el oficio STAP-1773-2019, se consigna un monto de gasto corriente máximo autorizado para el período 2020 por la suma de € 26.972,16 millones, al igual que en el dictamen sobre el Presupuesto Ordinario del COSEVI para el año 2020, emitido por esa entidad con el oficio STAP-2203-2019.

Adicionalmente, en el oficio STAP-0230-2021 del 19 de febrero del 2021, la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, comunica el dictamen del informe de evaluación anual (cumplimiento de metas y la ejecución presupuestaria) correspondiente al período 2020, según informe DE-064-2021, sin que conste dentro de ese informe, observación alguna relacionada con el incumplimiento de la regla fiscal.



CONCLUSIONES

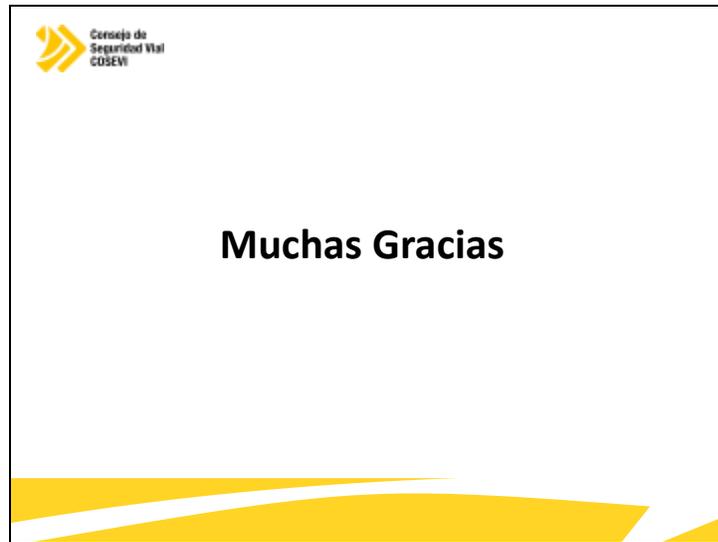
De lo expuesto anteriormente, se concluye lo siguiente:

- Durante la formulación y aprobación del Presupuesto Ordinario del COSEVI para el período 2020, el COSEVI cumplió, en lo relativo a la aplicación de la regla fiscal, con el monto de gasto corriente máximo aprobado para el ejercicio económico del año 2020, que fue certificado por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria con el oficio STAP-1773-2019, por la suma de **¢ 26.972,16 millones**. Este Consejo no recibió, posterior a esa certificación, alguna otra que la dejara sin efecto o que modificara el monto antes indicado.
- A finales del mes de julio del 2020 se recibe oficio de parte de la STAP en el que se indica un monto diferente de gasto corriente máximo autorizado para el período 2020; sin embargo, ese documento no tiene el carácter de certificación que si tenía el monto comunicado con el oficio STAP-1773-2019.
- A la fecha de recepción de ese comunicado, se habían iniciado prácticamente todos los procesos de contratación administrativa del período 2020, por lo que el cumplimiento del nuevo monto de gasto presupuestario aprobado, podría haber generado consecuencias administrativas, financieras o legales para la institución, relacionadas con el incumplimiento de los compromisos legales adquiridos por medio de los procesos licitatorios; dado que los montos que se ejecutan después del mes de agosto de cada año corresponden principalmente al pago de remuneraciones, alquileres, servicios públicos, servicios contratados (seguridad y limpieza), y contratos generados como resultado de procedimientos de contratación.



CONCLUSIONES

- El incumplimiento en la regla fiscal durante el período 2020 no obedece a ausencia de controles a lo interno del COSEVI para el monitoreo de esa información, sino a la diferencia de criterios entre la STAP y la CGR, con respecto al monto base para calcular el incremento para el año 2020, que originaron que la STAP certificara un monto de gasto corriente máximo en el mes de octubre del año 2019 (¢ 26.972,16 millones), y comunicara un monto diferente a finales del mes de julio del año 2020 (¢ 21.651,34 millones).
- Durante todo el período 2020, el COSEVI mantuvo un monitoreo permanente del cumplimiento de la regla fiscal, según consta en los oficios y presentaciones elaboradas por la Dirección Financiera, mediante los cuales se remitieron los Presupuestos Extraordinarios y Modificaciones Presupuestarias tramitados durante ese ejercicio presupuestario.



El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuál fue la fecha y cuánto fue lo del primer monto?

El expositor responde que fue de 26.972,16 y la fecha en la que se los comunicaron fue en el mes de octubre del año 2019 y recuerda que para los presupuestos del periodo 2020, aún estaban bajo el régimen de la Contraloría, de ahí que el presupuesto se los aprobaban hasta el mes de diciembre y durante ese proceso de aprobación de presupuesto fue que les determinaron el monto, y el presupuesto que fue aprobado cumplía con ese monto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿cuál fue la fecha y cuánto fue del segundo monto?

El expositor responde que el segundo fue de 21.651,34 y la fecha del oficio es del 21 de julio y se recibió en la institución el 24 de julio del año 2020, ya con más de medio periodo ejecutado.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿qué hizo la Administración cuando recibió ese monto que rebajaba más del 20% del monto original?

El expositor responde que continuaron trabajando con el monto que les certificaron, ya que lo que les mandaron fue un oficio, pero tenían la certificación de respaldo del primer monto y que ellos nunca les certificaron un nuevo monto, lo que les enviaron fue un oficio donde decía que había un monto de 21.651,34, pero reitera que trabajaron con el monto original de los 26.972,16, ya que para esa fecha y según conversación con don Edwin, era imposible cambiar el rumbo, y lo que acordaron en esa fecha de julio era ver cómo se seguía con la ejecución, ya que según indica las partidas que faltaban por ejecutar, por ejemplo remuneraciones, y otras partidas que faltaban por ejecutar, tienen un movimiento un poco variable, por lo que para ese momento no se sabía cuánto se iba a ejecutar, ni siquiera de los procesos licitatorios que en ese momento podían estar en proceso de análisis, pero que no era posible decirle a la Autoridad Presupuestaria que se iban a ajustar a ese monto, esto por los mismos compromisos que se adquirían con los proveedores, por lo que se

llegó a la conclusión de utilizar como respaldo la certificación inicial que se tenía y eventualmente justificar en los informes de liquidación presupuestaria como si se hizo, el origen de la diferencia y en los dos informes el que se remitió a la Contraloría y a la Autoridad Presupuestaria, se justificó el origen de la diferencia, indicando que se trabajó siempre sobre la certificación inicial.

Agrega que estuvieron en una reunión en el mes de julio, que no tiene grabada, en la que estuvo doña Ana Miriam de la Autoridad Presupuestaria, y ella indicó expresamente ese monto los 26.972,16 y que era de otro tema que no recuerda, pero indicó el monto y que él le mencionó a don Edwin que hasta ella misma trabajaba sobre ese monto, y ya les habían enviado el oficio de los 21.651,34.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que lástima que no lo grabó, porque hay dos temas, la respuesta a la pregunta que planteó respecto a ¿qué se hizo cuando se recibió el segundo?, es nada, esa es la respuesta, continuaron trabajando como estaban trabajando, pero la respuesta es que no se hizo nada.

El expositor indica que exactamente.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, menciona que no está diciendo que se tenía que hacer, aunque él considera que sí debió hacer algo, pero la respuesta es que no se tomó ninguna acción, ni siquiera al ver que era 19,7% menos del monto primero, es mucho dinero, es mucha la diferencia, por lo que se pensaría que aunque haya sido un oficio, se siente que hay algo que es una incoherencia muy grande o no es una incoherencia, por lo que le gustaría escuchar un poco más sobre ¿en quién recae el problema?, ya que le parece que las fechas que señala el expositor, justifican bastante por el hecho de que ya se habían iniciado una serie de procesos, y eso lo entiende, pero cuando se recibe un documento que habla de un 20% menos de presupuesto, esa situación pareciera que se debiera aclarar de inmediato.

El expositor indica que lo entiende perfectamente, lo que sucede es que la misma analista de la Autoridad Presupuestaria trabajaba con el otro monto e incluso tienen los documentos que ella les enviaba, pero tiene toda la razón.

El Director Ejecutivo responde que la norma dice que se tienen que basar en la certificación.

El expositor indica que ese es el tema ya que la norma habla de la certificación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya menciona que eso lo entiende y lo tiene claro, por eso indicó que cuando recibieron el oficio le parece que algo debieron hacer.

El expositor indica que lo entiende, pero reitera que lo vieron desde el punto de vista de la norma, ya que el artículo 19 de la ley 9635 es el que da respaldo.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿la norma los defiende? y simplemente con la norma ¿pueden demostrar que no están equivocados y seguir adelante?, no.

El expositor responde que a criterio de ellos sí, ya que la responsabilidad no es de ellos, es de la Autoridad Presupuestaria y señala que se lo indicaron a la Contraloría en todo momento y posiblemente el oficio de ellos no es tan sancionatorio de si hay un incumplimiento.

El Ing. Carlos Contreras Montoya menciona que no cabría ser sancionatorio, si es que ustedes tienen la razón.

El expositor indica que exactamente, ellos no lo están haciendo sancionatorio por el mismo motivo, porque ellos sí valoraron que el error es de la Autoridad Presupuestaria, señala que hacen el oficio porque ellos como resultado de sus estudios tienen que pedir algo, y desconoce por qué se lo piden al MOPT, imagina que, para futuros procesos, pero señala que por ese motivo es que no lo hacen sancionatorio, porque ellos saben que la responsabilidad no es del Consejo de Seguridad Vial.

El Director Ejecutivo señala que se han remitido los documentos correspondientes, cuando les empezaron a solicitar la información sobre el incumplimiento de la norma, se emitieron los documentos, explicando todo esto.

El expositor indica que se han enviado varios documentos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿pasó esto con otros Consejos?

El Director Ejecutivo, indica que no, que con otras instituciones sí.

El expositor responde que lo desconoce.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, menciona que una entidad como el CONAVI, que puede tener tanto problema con una subejecución, y si al final toman lo que efectivamente se gastó, se les va a ir abajo por poner un ejemplo.

Agrega que no tiene duda de que el Ministerio de Hacienda, continúa dando muestras de su incompetencia, pero señala que el problema es que a los que le cae el problema es a los entes, y los que tienen que recortar y arreglar las cosas, son los entes que no tuvieron en principio culpa, y talvez la única culpa que tienen es no tener más malicia.

El Director Ejecutivo reitera que sí se documentó, sí se le contestó a la Contraloría y a la Autoridad Presupuestaria, donde se informó la situación.

El expositor señala que según lo que indica don Carlos, se debió haber contestado desde ese momento y reitera que lo valoraron desde esos puntos de vista, respecto a que no había nada que hacer a esas alturas del año.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿ahora qué es lo que se hace?

El Director Ejecutivo señala que el informe de la Auditoría lo que dice es que el MOPT tiene que establecer procedimientos de control y posteriormente el COSEVI tiene que establecer quienes son los responsables de esos procedimientos de control, eso es lo que dice, por lo que indica hay que esperar.

El expositor retoma la consulta de don Carlos e indica que son 12 las instituciones que no cumplieron con la regla fiscal, información que se detalla en el informe 009-2021.

El Ing. Carlos Contreras Montoya solicita se les remita dicho informe.

El expositor señala que se les hará llegar.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, solicita se redacte un acuerdo para el MOPT solicitando que se generen los controles, ya que ahí se lo solicita al Ministro instruir la definición, establecimiento, y aplicación de controles presupuestarios a cada órgano desconcentrado del MOPT.

El Director Ejecutivo señala que sí la Junta Directiva le puede solicitar al Señor Ministro instando para que se generen los controles.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿cómo está redactado lo que le piden al COSEVI a la Junta Directiva?

El expositor responde que es la literalidad tal y como se indica: “*Conforme a los controles presupuestarios determinados por el MOPT identificar los roles y responsables que a lo interno desempeñarán las actividades de control y monitoreo de gastos durante la fase de ejecución del presupuesto del órgano desconcentrado*”.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que eso es algo que ya existe, ya que el MOPT no va a poder cambiar el procedimiento que ya está establecido.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga, Auditor Interno a.i., señala que sería bueno tener una respuesta institucional a este tema, para tener una estructura lista de bloque de respuesta en caso de que vuelva la prensa a investigar y contar con una respuesta institucional.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que la Administración ya tiene los criterios, ya tiene el historial de lo que pasó, y si la prensa insiste que hablen con la Administración que tiene la respuesta bien clara de lo que sucedió, y considera importante respaldar ante la Contraloría se le podría enviar una nota al Señor Ministro instalándolo a generar los controles solicitados.

El Director Ejecutivo consulta ¿un acuerdo instando al Señor Ministro?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, responde que sí, que es un acuerdo el que se le debe remitir al Señor Ministro y se coloque toda la información planteada en el oficio DFOE-SAF-IF-00009-2021 para que se tomen las acciones del caso.

Los señores miembros de la Junta Directiva, agradecen la presentación.

Al ser las 17 horas con 08 minutos se retira de la sesión el Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, luego de concluir su exposición.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1 Se tiene por conocido el informe de la Administración, sobre el Oficio DFOE-CIU-0226 (13591). Remisión de orden N.º DFOE-CIU-ORD-00002-2021 en relación con el cumplimiento de la regla fiscal del periodo económico 2020 del COSEVI, para conocimiento de los miembros de la Junta Directiva.
- 6.2 Se insta respetuosamente al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, para que en cumplimiento del oficio DFE0-CIU-ORD-0002-2021, se sirva definir, establecer y aplicar los controles presupuestarios aplicables en cada órgano desconcentrado del MOPT, con el fin de que en la fase de formulación se instaure un mecanismo para el monitoreo de la ejecución del presupuesto institucional, contemplando el de los órganos desconcentrados. En dicho control deberá establecerse al menos la actividad a realizar, el responsable de su ejecución y los plazos de realización de las acciones identificadas conforme al ordenamiento jurídico, según se indica en el oficio DFOE-SAF-IF-00009-2021.

- 6.3. Se instruye a la Administración, para que una vez que el Señor Ministro defina y comunique los controles presupuestarios mencionados, proceda a identificar los roles y responsables que a lo interno de la institución, desempeñan las actividades de control y monitoreo de los gastos durante la ejecución presupuestaria.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO SÉTIMO

Licitación Abreviada 2021LA-000006-058700001 Suministro e Instalación de Separadores Físicos de Carril.

A continuación, se recibe al licenciado Alexander Vásquez Guillén del Departamento de Proveeduría y a los ingenieros Miguel Zamora Vega, Juan Diego Soto Bogantes de la Dirección General Ingeniería de Tránsito, quienes se refieren a la "Licitación Abreviada 2021LA-000006-058700001 Suministro e Instalación de Separadores Físicos de Carril" mediante el resumen ejecutivo, mismo que se aporta a continuación:



Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

Dirección de
Logística

Departamento Proveeduría-
Unidad de Licitaciones

RESUMEN EJECUTIVO

LICITACIÓN ABREVIADA

No. 2021LA-000006-0058700001

"Suministro e Instalación de Separadores Físicos de Carril"

A este concurso se presentaron las siguientes ofertas:

OFERENTES	MONTO TOTAL	PLAZO DE EJECUCION	GARANTÍA TÉCNICA
Coalición Automotriz Coauto S. A.	\$137.980,64	45 días naturales	3 años
Consorcio Bela Consultores - Horizontes de Vías y Señales Centro América S. A.	\$109.789,90	45 días naturales	3 años
Publivías S. A.	€113.329.056,00	45 días naturales	3 años
Sistemas Eléctricos Constructivos OMR S. A.			
Publiseñales de Costa Rica S. A.	€179.998.152,00	45 días naturales	3 años

INFORME LEGAL

➤ INADMISIBLE

CONSORCIO BELA CONSULTORES – HORIZONTES DE VÍAS Y SEÑALES CENTRO AMÉRICA, S.A.

➤ ADMISIBLES

COALICION AUTOMOTRIZ COAUTO S.A., SISTEMAS ELÉCTRICOS CONSTRUCTIVOS OMR S.A., PUBLIVÍAS S.A. Y PUBLISEÑALES DE COSTA RICA S. A.



(506) 2522-0978
2522-0980
www.csv.go.cr



Dirección de
Logística

Departamento Proveduría-
Unidad de Licitaciones

INFORME TÉCNICO

PARTIDA UNO	
PARTICIPANTES	CRITERIO
Coalición Automotriz Coauto S.A.	NO ANALIZADA (Subsane NO satisfactorio)
Consortio Bela Consultores - Horizontes de Vías y Señales Centro América S.A.	NO ANALIZADA (resolución DE-2021-4127)
Publivías S.A.	NO ANALIZADA (renuncia a la oferta presentada)
Sistemas Eléctricos Constructivos OMR S.A.	NO ANALIZADA (no cumple la muestra presentada)
Publiseñales de Costa Rica S.A.	CUMPLE

Factores de Evaluación	Puntaje Establecido en Cartel	Puntaje Obtenido
Publiseñales de Costa Rica S. A.		
Precio	70 puntos	70 puntos
Experiencia de la Empresa	15 puntos	15 puntos
Experiencia del Ingeniero	15 puntos	10 puntos
Puntaje Total	100 puntos	95 puntos



(506) 2522-0978
2522-0980
www.csv.go.cr



Dirección de
Logística

Departamento Proveeduría-
Unidad de Licitaciones

COMISIÓN DE LICITACIONES

Por lo antes expuesto, se recomienda adjudicar salvo mejor criterio de la siguiente manera:

PUBLISEÑALES DE COSTA RICA S. A.	
Partida 1	Servicios de Suministro y Colocación de Separadores Físicos de Carril en 14 Sitios para restringir giros izquierdos no permitidos en el Gran Área Metropolitana.
Monto Total	₡179.998.152,00
Reserva Presupuestaria	₡225.000.000,00

ADMINISTRADORES DEL CONTRATO

Dirección General de Ingeniería de Tránsito	Ing. Juan Diego Soto Bogantes e Ing. Miguel A. Zamora Vega
---	--



(506) 2522-0978
2522-0980
www.csv.go.cr

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, consulta: ¿en términos de costos, qué lugar hubiera ocupado esta oferta recomendada si todos hubieran sido válidas, ya que le parece que es la más cara?

El expositor responde que efectivamente es la más cara.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, consulta ¿por qué es que no cumplieron las demás?

El expositor responde que una fue por unas denuncias que quedó descalificada, indica que hay una resolución de la Dirección Ejecutiva y las otras por aspectos técnicos, y de las muestras presentadas, para lo cual don Juan Diego Soto puede ampliar la información.

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que Coalición Automotriz no cumplió con uno de los requisitos de admisibilidad para el ingeniero ofrecido para el proyecto, se pedía al menos dos proyectos de colocación y suministros de separadores físicos de carril o topes de parqueo, y con el ingeniero que presentó la empresa, lograron probar únicamente un proyecto, por esa razón no cumplió con la admisibilidad. Continúa explicando, que el Consorcio Bela, tuvo un problema legal, de ahí la resolución administrativa que los dejó por fuera porque hubo una falsedad comprobada, de ahí que ya están con trámites legales según entiende. Seguidamente explica que Publivías presentó la oferta, pero cuando se les solicitó con fundamento en el artículo 30 del Reglamento de Contratación Administrativa, que se refirieran a su oferta ya que estaba más baja de acuerdo al contenido, contestaron que sacaban la oferta ya que el proveedor de ellos, les había subido mucho los costos de los separadores físicos y Publiseñales fue la única que quedó vigente y que sí cumplía con todas las especificaciones técnicas. Por último, se refiere a Sistemas Eléctricos OMR, tenía que presentar una muestra idéntica al separador que iban a ofertar y que estaban ofreciendo, y a la cual se le tenía que hacer una prueba de retroreflexión y no cumplió, es decir esa muestra no cumplió los parámetros establecidos en el cartel y por lo tanto quedó por fuera.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta: ¿Publívias la saca respondiendo a un cuestionamiento que se le hizo, es así?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que de acuerdo al artículo 30 del Reglamento de Contratación Administrativa, cuando una oferta está muy por debajo que se puede considerar ruinoso o está muy por encima del valor estimado por la Administración donde se puede considerar excesiva, es que se debe consultar al oferente por qué esa oferta, para que justifiquen el precio ofertado, y que cuando se le solicitó ese subsane a Publívias, lo que indicaron fue eso que ellos tenían desde antes de que se diera la licitación en firme y estuviera bien publicada, ya que señala que desde que está en SICOP pueden tener acceso y cualquier persona puede ver información ya que es pública, y comenta que el proveedor que tenían ellos previsto cuando ya llegó el momento de hacer la oferta, lo que manifiesta es que le subieron el costo excesivamente, así lo indicaron a través del sistema de SICOP.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta ¿cuándo ustedes le consultan a Publívias es porque los 113.329.056,00 millones era un precio ruinoso?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que ellos hicieron un estudio de mercado contando los mismos sitios y puntos donde se iba a ejecutar, y se les mandó a varias empresas, posibles proveedores, y que únicamente tuvieron dos ofertas una de Publívias y la otra de Sistemas Constructivos OMR, y que con los precios que ellos les dieron, y agregando además un porcentaje de diferencial cambiario, y el IVA, les dio un costo del proyecto aproximado de 210 millones, por lo que determinaron subirlo un poco para tener un poco el precio arriba de acuerdo al precio estimado obtenido por el estudio de mercado, por eso la Administración estimaba el costo del proyecto en 225

millones de colones, del suministro e instalación de los separadores, y explica que cuando ya salen las ofertas, es muy común que cuando se les pide un estudio de mercado en el que les dan un precio y después a la hora de ofertar cambia.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que eso es esperable, pero solicita se le aclare la cifra de los 225 millones, ¿cuál es la cifra?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que esos 225 millones de colones, salen del total de la instalación en los 14 sitios, de todos los metros lineales de separación de separadores físicos, que era lo mismo que iba a salir en la licitación, esto para tener un valor más real o “supuestamente” un valor más real del costo que iba la Administración a tomar, y reitera que se obtuvieron dos ofertas una de Publivías y la otra de Sistemas Constructivos OMR, y que al monto aplicándole un diferencial cambiario, les dio alrededor de 210 millones, 212 millones de colones, de ahí que le metieron un pequeño margen a 225 millones de colones cerrados de presupuesto, pensando en que se diera un diferencial cambiario mayor y que después no les fuera alcanzar y que así fue como se estimó el contenido presupuestario para esta contratación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta: ¿Coalición Automotriz y el Consorcio Bela Constructores habían quedado fuera?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que Coalición Automotriz quedó fuera porque el ingeniero del proyecto no cumplió con los dos proyectos mínimos, y el Consorcio Bela Constructores fue por un tema legal, ya que se dio una información falsa y de la cual existe una resolución administrativa.

El Auditor a.i. consulta ¿cuánto es la experiencia que debe tener el ingeniero para este tipo de obras?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que lo que se pedía en experiencia era la cantidad de proyectos, que es una labor bastante simple, la cual no necesita mucha experticia, pero se consideró que el ingeniero tenía que estar administrando el proyecto, debía tener al menos dos proyectos de colocación de separadores físicos de carril o instalación de topes de parqueo, de ese tipo de proyectos.

El Auditor Interno a.i. señala que le llama la atención ese tipo de experiencia tan corta, ya que se vio en otra contratación y es llamativo el perfil que están pidiendo de cantidad, ya que el tema de los separadores, es un tema nuevo, y han sido pocas las licitaciones que han salido en esa línea, y el otro elemento que le preocupa es el precio, ya que indica que la empresa Coalición Automotriz eran menos de 90 millones de colones, la otra que quedó fuera eran alrededor de 70 millones de colones, la otra 113 millones de colones y la otra 179 millones de colones, que le preocupa ya que vio un comportamiento similar al que vio con el sistema de vallas, que al final no se pudo adjudicar por un problema similar en el comportamiento de los precios e indica que como Auditoría le inquieta ver esa desproporción en precios y el decir que alguna era ruinoso o no, no era necesariamente la de Publivías, ya que las otras dos eran más baratas y reitera que esa es la preocupación por la contratación que se estaba haciendo el año pasado y antepasado de vallas.

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que es bastante difícil y da el ejemplo de la adquisición de capta luces que se tienen, en donde siempre piden cotizaciones y le cotizan más, menos 900 colones, 950 colones, 875 colones, la unidad, y a la hora de ofertar, el precio llega a 500 colones, 505 colones, 495 colones, por lo que indica que en proporción la diferencia es bastante grande, al igual que aquí de acuerdo a las cotizaciones y en efecto al ser un proyecto nuevo y en cuanto a la experticia no tiene ninguna complicación, la colocación de esos sistemas es muy fácil indica, por esa razón se le solicitó la cantidad de dos proyectos.

El Director Ejecutivo le consulta al Ing. Juan Diego Soto Bogantes ¿cuándo habla de proyectos y la experiencia no se refiere solo a colocar el separador?, ¿sino que también lo homologaron a topes de parqueos y otro tipo de proyectos?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que efectivamente así es.

El Director Ejecutivo le consulta al Ing. Juan Diego Soto Bogantes ¿la experiencia no era solo por colocar separadores? ¿podría homologarse a otros sí o no?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que sí.

El Director Ejecutivo señala que como la mecánica es la misma lo homologaron a eso.

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que exactamente.

El Director Ejecutivo, consulta al Auditor Interno a.i.: ¿le satisface el tema de la experiencia?

El Auditor Interno a.i. señala que comparando con el otro escenario que se está manejando, le preocupa los topes que se están definiendo, ya que suenan poco razonables, ya que el ingeniero es ingeniero en tipos de obras.

El Director Ejecutivo indica que difiere totalmente de eso.

El Auditor Interno a.i. señala que con los de los precios le llama la atención.

El Director Ejecutivo indica que a los precios es a lo que iba, y que por eso le consultó si la respuesta le satisface el tema de la experiencia, ya que efectivamente señala eso da garantía de que efectivamente no tenía que tener la experiencia en los separadores sino que podía tener experiencia en otros elementos, como por ejemplo la colocación de topes en parqueos, ya que un parqueo contaba como un proyecto. Seguidamente se refiere al precio e indica que efectivamente el cumplimiento de la norma de la contratación administrativa que efectuó Ingeniería de Tránsito, no es porque se considere o no ruinoso en cuanto al precio, sino porque la diferencia es tan significativa, se genera como parte del procedimiento o el protocolo que se tiene en la contrataciones, que es mejor prevenir eso, y efectivamente explica eso fue lo que se hizo, y la empresa que tenía el segundo mejor precio, lo que dijo es que no iba a participar porque el proveedor le había subido el precio, por ello como el precio se mantiene dentro del presupuesto establecido desde el inicio con el estudio de mercado, Ingeniería de Tránsito fue por esa razón que recomendó que se prosiguiera y posteriormente lo analizó la Comisión de Licitaciones, quien recomendó lo mismo.

El Auditor a.i. consulta ¿cuánto es el valor internacional de un dispositivo tipo tope y cuánto es el valor nacional?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que ese dato no lo tiene, tendría que sacarlo.

El Auditor a.i., señala que ha observado mucha desproporción entre el valor, de la empresa que cotizó más barato y más caro.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, consulta ¿anteriormente se han comprado ese tipo de separadores?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que el año pasado sí y se ejecutó en enero y febrero de este año, igual de separadores físicos, es la licitación abreviada 28 del año 2020, pero eran menos metros lineales.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que una cosa son metros lineales y otra cosa es el valor de cada poste, indica que aunque la oferta pueda estar por metros lineales, siempre debe haber una relación del costo unitario de cada uno de ellos, menciona que eso es lo que se debe poder comparar, históricamente en el país cómo se ha comportado esa adquisición de esos artefactos.

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que eso depende del fabricante porque no todos son iguales, explica que no todos fabrican la misma dimensión, que ellos ponen un rango de tamaños que se tienen que cumplir, por lo que algunos utilizan menos unidades porque los fabrican más grandes o al máximo del rango establecido o hay otros que lo hacen más pequeño y de acuerdo al fabricante que ellos utilicen, buscan que cumplan con las especificaciones técnicas que se solicitan, es bastante relativo.

El Auditor a.i. consulta ¿hay o no hay una medida estándar?

El Director Ejecutivo, indica que no hay.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, solicita que se presente de nuevo el tema en la próxima sesión, ya que considera que no es el momento de averiguar sobre la marcha, una serie de parámetros que son importantes para la Junta, por lo que solicita se presente en ocho días, con datos bien comparados y claros.

Los señores miembros de la Junta Directiva, están de acuerdo.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta a los ingenieros Miguel Zamora Vega y Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, ¿ustedes han tenido alguna medición del comportamiento de los anclajes que ya han sido instalados ante el impacto?

El Ing. Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, responde que han respondido bien, donde han tenido alguna pequeña afectación es en los extremos y a raíz de eso se ha determinado darle una distancia un poco más libre para el giro en donde hay alto tránsito de vehículos pesados, pero en el resto se ha comportado bien el anclaje que se solicita.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que su preocupación, es que el anclaje quede expuesto, por lo que solicita si tienen alguna información de cómo han sido los comportamientos en ese sentido, es importante que lo traigan para la próxima semana.

Los señores miembros de la Junta Directiva, agradecen la explicación.

Al ser las 17 horas con 53 minutos se retiran de la sesión el licenciado Alexander Vásquez Guillén del Departamento de Proveeduría y los ingenieros Miguel Zamora Vega, Juan Diego Soto Bogantes de Ingeniería de Tránsito, luego de concluir su exposición.

Se resuelve:

Acuerdo:

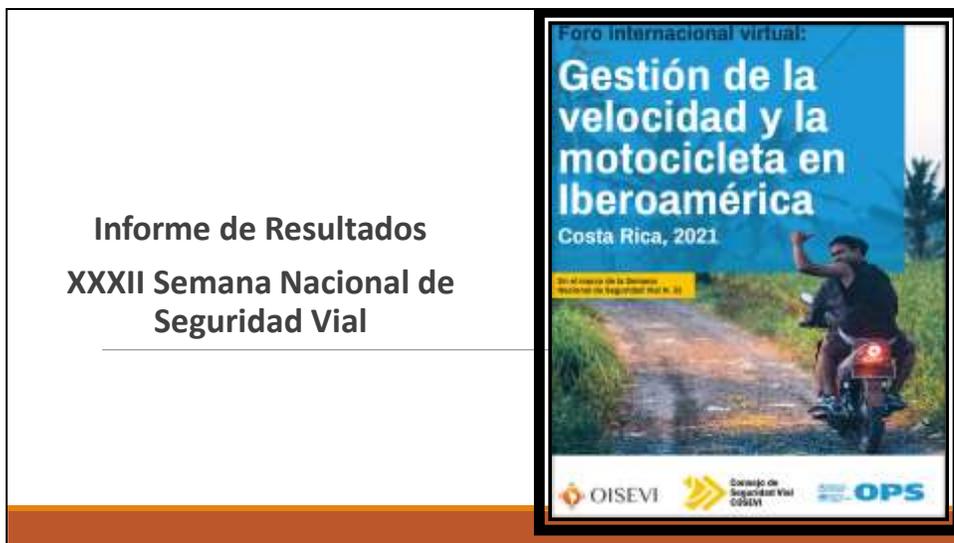
7.1 Se instruye a la Administración para que, en coordinación con la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, se presente el tema en la próxima sesión de Junta Directiva, incorporando en la presentación todos los aspectos discutidos, así como las respuestas a las observaciones señaladas por los señores miembros.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO OCTAVO

OPS-ARTE DIGITAL Memoria foro internacional.

A continuación, se recibe a la Licda. Jeaninna Reyes Ramírez y al Mba. Roy Rojas Vargas, de la Dirección de Proyectos, quienes se refieren al tema “OPS-ARTE DIGITAL Memoria foro internacional”, mismo que se aporta a continuación:



Informe de Resultados

Semana de Seguridad Vial N. 32 / 23 y 24 de Junio-2021, más de 100 participantes por día

Países Expositores: Costa Rica, España, Brasil, México, Colombia, República Dominicana

Foro Internacional desarrollado en dos temas

- Gestión de la velocidad
- Motocicleta en Iberoamérica



Objetivo

Compartir experiencias de cada país u organización para la promoción de la seguridad vial y conocer aquellas prácticas que han resultado exitosas en la prevención de muertes y lesiones en carretera.



Desafíos: gestión de la velocidad

Articular los esfuerzos de incidencia política y cerrar las brechas entre los diversos actores de interés: sociedad civil, academia, organismos locales e internacionales, instituciones públicas y empresa privada.

Promover la convivencia segura en carretera, con el apoyo de los organismos internacionales, la sociedad civil, la empresa privada y otros actores.

Utilizar la información y datos como evidencia científica para la toma de decisiones.

Generar una mayor apropiación de los problemas que ocasiona la alta velocidad, así como identificar los factores de riesgo y la forma de prevenirlos considerando la realidad local, regional y nacional.



Transferir el conocimiento teórico y práctico a las organizaciones y actores locales para garantizar la continuidad de los programas y acciones en el tiempo.

Utilizar la innovación tecnológica como una herramienta de fiscalización y control para la reducción de muertes en carretera, y no como un fin en sí misma.

Tomar en consideración la diversidad cultural, económica y social de cada país o región para desarrollar nuevas estrategias de sensibilización, información y comunicación.



Garantizar el presupuesto adecuado para el equipamiento e implementación de programas de los diversos organismos de fiscalización y control.

Promover la actualización e intercambio de conocimiento a nivel interinstitucional que permita la adopción de mejores prácticas.

Establecer procesos de evaluación que permitan orientar las acciones hacia aquellas que generen un mayor impacto en la solución del problema.



Desafíos: La motocicleta en Iberoamérica

Investigar sobre los diversos factores que inciden en la accidentalidad del motociclista desde una perspectiva regional y local.

Realizar un análisis autocrítico de aquellas acciones que han funcionado y las que no, como parte de la gestión del conocimiento, la generación de estadística y el desarrollo de capacidades.

Garantizar el uso seguro de la motocicleta a partir de una mejora en la calidad de la formación del motociclista.

Articular acciones con la empresa privada para promover medidas de seguridad para quienes utilizan la motocicleta como fuente de trabajo o medio de transporte.



Atender de forma prioritaria a los segmentos de usuarios jóvenes de áreas rurales de estrato socioeconómico medio y medio bajo, donde la incidencia de infracciones a la legislación e incidentes es mayor.

Promover acciones de seguridad vial en la planificación urbana, las modalidades de transporte y la gobernanza, que tomen en cuenta las necesidades específicas de los usuarios de motocicleta y bicicleta.

Incrementar la visibilidad de la realidad Latinoamericana en los foros internacionales, a través de eventos y actividades que favorezcan el análisis y apoyo con una visión regional y de país.



Incentivar la adopción de tecnologías de frenado y sistemas de prevención seguros en la industria de fabricación de motocicletas en toda la cadena de valor.

Priorizar el trabajo en aquellas medidas que provoquen el mayor impacto por medio de la documentación y la recopilación de evidencias.



Conclusiones

1. El ser humano es altamente vulnerable de sufrir graves lesiones o incluso la muerte debido al impacto de las fuerzas destructivas liberadas durante un siniestro vial. De igual manera, y como es propio de su naturaleza humana, las personas son susceptibles de tomar decisiones erróneas durante sus desplazamientos como usuarios de las carreteras. Sistema Seguro

2. Los esfuerzos de los países deben orientarse al cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, especialmente de los objetivos vinculados con la Seguridad Vial; alinear sus programas a la Agenda 2030 por la Seguridad Vial acogidos en la Declaración de Estocolmo y ratificada por la Asamblea General de Naciones Unidas en la resolución 74/299. Estos acuerdos internacionales son una guía para sustentar el conjunto de políticas públicas, estrategias y acciones de los países sobre la seguridad vial; que establecen un abordaje sistémico e integral de la movilidad, la infraestructura y el transporte.



3. Es importante pasar de un enfoque de trabajo fragmentado y reactivo a uno sistémico y proactivo, donde se atiendan los asuntos críticos; empezando por aquellos que tengan un mayor impacto en la reducción de muertes y lesiones graves. Además, que contribuyan a facilitar desplazamientos seguros, limpios y saludables.

4. Los resultados a los que llegamos después del primer **Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 no fueron nada halagadores; más bien han sido considerados poco efectivos. Por esta razón, creemos que es urgente trabajar de una forma diferente con soluciones que consideren** los contextos y heterogeneidad de América Latina y el Caribe, así como de sus países y territorios. Sólo así contribuiremos de una forma más apropiada y efectiva a la reducción de un 50% de las muertes y lesiones ocasionadas en carretera.

5. El nuevo **Decenio por la Seguridad Vial 2021-2030** requiere de un apoyo político comprometido de los organismos internacionales y regionales, las autoridades nacionales y los gobiernos locales.



6. Es necesario el alineamiento de las políticas globales, regionales y locales para facilitar el intercambio de experiencias y su puesta en práctica, así como lograr la cooperación técnica y financiera a través de programas y proyectos a escala internacional, nacional y local.

7. Además, es importante incrementar la visibilidad de la realidad Latinoamericana en los foros internacionales, a través de eventos y actividades que favorezcan el análisis y apoyo con una visión regional y de país.

8. También es relevante crear mecanismos de intercambio de buenas prácticas entre los gobiernos sobre la seguridad vial, la gestión de la velocidad y las motocicletas en Iberoamérica. Uno de los avances en este sentido fue el compromiso por parte del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial-OISEVI de conformar una comisión permanente para el intercambio de investigaciones, el análisis de experiencias y buenas prácticas en torno al tema de la motocicletas.



9. En este mismo sentido, resultan de gran valor e impacto la ejecución de programas de cooperación internacional debido al intercambio de experiencias, dificultades y avances de las investigaciones que aportan los países participantes.

10. Estos procesos requieren el apoyo de organismos internacionales como la Organización Panamericana de la Salud, las fundaciones y otros actores como facilitadores para la formulación y ejecución de programas de seguridad vial, así como para el intercambio y continuidad de las iniciativas generadas.

11. Finalmente, es necesario que los organismos nacionales y locales sean los responsables de involucrar a la sociedad civil, organizaciones públicas y privadas en las actividades para la incidencia política. Esta articulación de actores, resulta un instrumento efectivo para fortalecer o transformar la legislación vigente y atender las necesidades de forma integral bajo el enfoque de Sistema Seguro





El Ing. Carlos Contreras Montoya felicita al señor Roy Rojas y a su equipo, ya que le pareció que fue un evento muy bien organizado, al cual se le puede sacar mucho más, de lo que en principio se veía, le parece que el documento que realizaron tiene mucho del formato de la OMS, considera que es un muy buen documento y de ahí se pueden tomar algunas de las cosas que se han venido diciendo, quedan reforzadas en ese seminario de dos días, que tiene que ver por ejemplo con la automatización del control, que si se observan todas experiencias que ahí aparecieron, España, México, todos están con el asunto de los radares, cámaras, paneles, es algo que hay que meterle por los oídos a los diputados y a cualquier otra persona que hasta el momento no haya querido apoyar ese tipo de iniciativas. Seguidamente indica que también está Colombia con la parte de la foto detección y que hay dos cosas que le llamaron la atención, que deben retomarse, ya que le parece que solamente fue Colombia la que habló de la reformulación de su plan nacional de seguridad vial, que lo están llevando del 2022-2031, tratando de hacer un ajuste importante con respecto al decenio, le parece que eso es válido y ajustarlo o no al decenio, es otra decisión porque el decenio es una definición de tiempo, en donde el primer decenio fue poco exitoso y con grandes diferencias, dependiendo del país que sea, pero señala no se debe amarrar a una definición temporal, y sí a una definición estratégica país, que es otra cosa diferente, y reitera que le pareció interesante lo que Colombia dijo y menciona que hay dos cosas que quiere comentar.

Y es que aunque no esté explícitamente en el informe, le parece excelente que Roy hable de *“olvidarse de los bancos multilaterales y que vengan a enseñarnos cómo se hacen las cosas”*, cree firmemente que el intercambio de experiencias bien planificado y una acción conjunta también, ya que señala hay cosas que se deben hacer en conjunto y que no se están haciendo, y no se trata de que alguien pueda enseñar más o menos, lo que se trata es de la estructura, de intercambio de conocimiento de información y de experiencias, eso es lo que hace que una acción conjunta sea exitosa, no quien la aporta o quien la dejó de aportar, sino la estructuración y en eso Costa Rica puede ayudar bastante, considera eso sí que es necesario que se ayuden primero a lo interno, pero es una de las cosas que se puede colocar como una contribución regional.

Posteriormente, señala lo que el segundo día España desarrollo, y es lo de la guía de la infraestructura segura para motos, ya que indica hay una gran preocupación en el nuevo decenio, ya que hay mucho de infraestructura segura en el nuevo decenio y por eso indica se debe tener una acción totalmente conjunta con el CONAVI, o con quien venga a ocupar el papel del CONAVI, y lo otro es lo de la armonización de legislación que también fue mencionado por España, esto señala es muy importante e indica que a los legisladores que lleguen nuevos hay que de antemano idear una estrategia para comenzar a resolver toda la fiscalización electrónica y toda la armonización de legislación.

Comenta que estuvo conversando con Víctor Pavarino, quien asistió también al seminario, ya que a ambos les gustó mucho el seminario, y le parece que la exposición que Costa Rica hizo con Bohian y la conducción que Roy realizó a lo largo del seminario, fueron muy exitosas, y solicita al Director Ejecutivo que trate de organizar con Roy, una exposición de Bohian para la Junta Directiva de lo que él expuso ese día, pero junto con el matiz de todo lo que fue aportado durante ese segundo día, eso es importante, ya que por ejemplo cuando se escucha que hay una experiencia en Costa Rica que no está siendo tan halagüeña para el uso del casco, como lo expresó explícitamente Bohian en la presentación en ese segundo día, significa que hay un tema para estudiar y reflexionar sobre eso. Reitera la felicitación para el equipo de don Roy ya que fue un seminario muy aleccionador.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, felicita a don Roy y su equipo e indica que le parece muy bien el enfoque que tiene y comenta que ojalá estas aspiraciones país, se hagan tangibles.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, retoma una idea fuerza, ya que indica que son las ideas fuerza las que ayudan a hacer cambios y a preparar el camino, y es respecto a lo que dijo don Carlos Contreras, de meterle las ideas por las orejas a los diputados y a la gente que va a venir en este nuevo periodo, le parece central, porque menciona por ejemplo el tema del SICOM, ya que hay esperanza con recursos que se espera que vaya a funcionar para el otro año, podría ser que esto camine o permita un avance en el caso de Costa Rica, pero reitera que esa idea fuerza de decirles, está comprobado a nivel iberoamericano, latinoamericano, que sin el control y sistemas informáticos que permitan controlar la movilidad, la velocidad, etc., el asunto mejora, por lo que señala que esa idea fuerza se tiene que trabajar mucho y se debe buscar una estrategia para que haya un cambio de mentalidad y todos estén de acuerdo y se tenga el apoyo para que esto camine, no solamente para que se aprueben finalmente los recursos para el otro año, sino para que se sigan generando más apoyos en ese sentido, ese el punto, señala que no es un montón de cosas lo que hay que decir, sino la idea fuerza es la que hay que colocar entre la gente que va a tomar decisiones más adelante.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, felicita a don Roy por el trabajo realizado.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, realiza una última reflexión y comenta que en el Colegio se han estado recibiendo a todos los candidatos a la presidencia y se les ha entregado un documento que hicieron sobre infraestructuras, etc., y comenta que en general hay una idea que está ahí de lo complejo que va a ser la Asamblea, y se va a manejar mucho a nivel de consensos, y hay una cosa que lo indica para que reflexionen, el caso del CONAVI golpeó muy fuertemente a los órganos desconcentrados, y en la mente de los políticos está eso como un problema, y la gran mayoría de ellos conocen poco de la naturaleza de los diferentes consejos.

Menciona que ahí hay un trabajo interesante por hacer, que en el documento trataron de incluir un capítulo de seguridad vial, pero explica que lo importante ha sido el poder conversar con las personas, ya que conversando con personas del Colegio o de Infraestructura siempre sale a colación el CONAVI, y justamente algunos lo ven como un problema que tiene por la figura del órgano desconcentrado, equivocadamente pero así es, por lo que considera se debe trabajar en eso, además de complementar el comentario de doña Gabriela.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que definitivamente todas estas ideas hay que plasmarlas y empatarlas con el otro tema que es el desarrollo urbano, porque la movilidad y la seguridad vial se llevan en la ciudad, no se pueden separar una de la otra, por lo tanto indica que hay que seguir en ese rumbo, por lo que considera oportuno que más adelante cuando el tema político esté más despejado, se podría hacer llegar a varios de ellos, estos productos, estas comunicaciones, para que el tema se afiance, que hay documentos nuevos en el ámbito MOPT-Consejos, que hay que darlos a conocer y reitera el agradecimiento a don Roy, por el evento tan importante realizado y consulta ¿si hay otro evento en el mediano plazo?

El expositor Roy Rojas Vargas responde que el rector de la UNED les solicitó que apoyaran a finales de octubre un panel con participación de algunas opiniones internacionales sobre el tema de la formación de conductores, que ese sería el evento próximo dado el interés que ellos tienen por asumir la formación teórica de conductores en Costa Rica.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, agradece la respuesta.

Los señores miembros de la Junta Directiva, agradecen la presentación.

Al ser las 18 horas con 30 minutos se retiran de la sesión la Licda. Jeaninna Reyes Ramírez y el Mba. Roy Rojas Vargas, de la Dirección de Proyectos, luego de concluir su exposición.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1 Se da por recibido el informe referente a la OPS-ARTE DIGITAL Memoria foro internacional, presentado por la Dirección de Proyectos, para conocimiento de los miembros de la Junta Directiva.
- 8.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que, en coordinación con la Dirección de Proyectos, se presente en una futura sesión, la exposición realizada en el seminario por el señor Bohian Pérez Stefanov, sobre las motocicletas, complementándolo con el matiz de todo lo que fue aportado durante ese segundo día del seminario.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO NOVENO

Octava Edición de la Jornada de Auditoría Interna (JAI 2021).

A continuación, se traslada el punto décimo al noveno, a solicitud del señor Presidente, por el tema del tiempo en la sesión, por lo que el Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga Auditor interno a.i., se refiere a la Octava Edición de la Jornada de Auditoría Interna (JAI 2021), mediante la información que se aporta a continuación:



LUNES:

- 8:00 – El COVID en el ámbito Laboral
- 10:00 – El valor de nuestra privacidad, lecciones aprendidas

MIÉRCOLES

- 8:00 – Impacto general de las NISP en el sector Público Costarricense
- 10:00 – Inteligencia energética, cambios para mejorar

VIERNES

- 8:00 – Ética y servicios públicos
- 10:00 – Seguridad unificada para automatizar la seguridad en la nube.



6 CHARLAS DE INTERÉS INSTITUCIONAL Y NACIONAL

"Enfrenta la realidad tal como es, no como era o como desearías que fuera"

Jack Welch

JORNADAS DE AUDITORÍA INTERNA

Las Jornadas de Auditoría Interna nacen como una ventana de capacitación para que los funcionarios puedan tener un acercamiento a los temas de actualidad relacionados con la auditoría



- En el marco de la octava edición de las Jornadas de Auditoría Interna (JAI 2021), de la mano de 200 años de vida independiente como nación, tenemos el gusto de celebrar el evento de capacitación más importante del Consejo de Seguridad Vial.

Lunes:

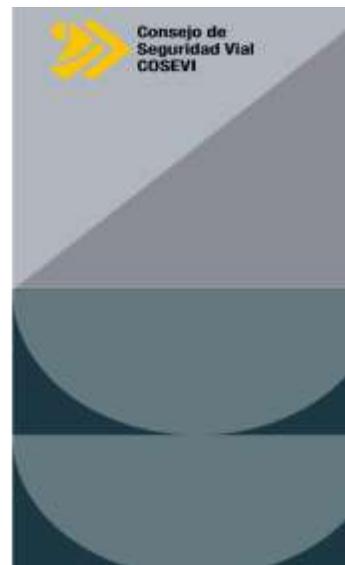
- 8:00 – *El COVID en el ámbito Laboral*. A cargo de la Dra. Norma Lea Salazar Baltodano
- 10:00 – *El valor de nuestra privacidad, lecciones aprendidas*. A cargo del Lic. Randy Alexander Valverde Valverde MTE

Miércoles

- 8:00 – *Impacto general de las NISP en el sector Público Costarricense*. A cargo de Lic. Jesus Araya Zuñiga, Subcontador Nacional y el Lic. Jesus Núñez Lopez. COSEVI
- 10:00 – *Inteligencia energética, cambios para mejorar*. A cargo del Coach Internacional MBA. Manuel A. Romero Martínez

Viernes

- 8:00 – *Ética y servicios públicos*. A cargo del Dr. Carlos Cantero Ojeda, Sociólogo
- 10:00 – *Seguridad unificada para automatizar la seguridad en la nube*. A cargo del Msc. Alonso Ramírez Jiménez



Se resuelve:

Acuerdo:

- 9.1** Se aprueba la celebración de la Octava Edición de la Jornada de Auditoría Interna (JAI 2021), a realizarse los días 25, 27 y 29 de octubre del 2021, contenida en el oficio AI-2021-0710 presentado por la Auditoría Interna.
- 9.2** Se autoriza que el personal de la institución pueda participar de dichas exposiciones, las cuales se llevarán a cabo mediante Conferencia Virtual – Video llamada, por medio de la aplicación Microsoft Teams del Office 365, procurando no se interrumpan las funciones y el servicio institucional.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO DÉCIMO

Traslado de bienes entre entidades o dependencias de la Administración Central.

No se conoce el tema, se traslada para la próxima sesión.

ARTICULO UNDÉCIMO

Asuntos de Director Ejecutivo.

No se conocen asuntos de Director Ejecutivo.

ARTICULO DÚODÉCIMO

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

Se cierra la sesión a las 18:34 horas.