

Sesión Ordinaria 3076-2021

Acta de la Sesión Ordinaria 3076-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 20 de octubre 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
La Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación

Directora Ausente: La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, se ausenta al inicio de la sesión, indicando que se incorporará más adelante.

Director Ausente: El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales, se ausenta a la sesión para atender una situación de índole personal, de previo comunicada.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Licda. Sharon Retana Morales	Auditoría Interna
Dr. Carlos E. Rivas Fernández	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Lic. Edwin Ramírez Esquivel	Departamento de Presupuesto
Ing. José Manuel Chaves Cordero	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Ing. Pablo Álvarez Garay	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Lic. Ronny Rojas Cartín	Unidad de Planificación Institucional
Lic. Roy Rojas Vargas	Dirección de Proyectos
Ing. Digna Walters Brown	Asesoría en Tecnología de la Información

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: la señora Gabriela Valverde Murillo 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:
 - 3075-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de Inspección Técnica Vehicular e Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República.
- VII. Asuntos de Director Ejecutivo.
 - Webinar Series en Calidad del Aire y Salud para América Latina y el Caribe. Sesión 1 - Nuevas guías mundiales sobre la calidad del aire de la OMS: Recomendaciones para proteger la salud pública en las Américas.
 - Comunicado Tesorería Nacional, Transferencias Municipalidades.
- VIII. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, solicita se conozca en Asuntos de la Presidencia el oficio de la Auditoría Interna para autorizar la participación de la Licda. Sharon Retana Morales en la sesión del día de hoy en sustitución del señor Marco Vinicio Solano Zúñiga.

Seguidamente el Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, solicita se adelanten los temas del Director Ejecutivo para que se conozcan en el punto VI y trasladar el punto VI referente al Proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de Inspección Técnica Vehicular e Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República, para que sea conocido en el punto VII.

Se resuelve:

Acuerdo:

2.1 Se aprueba el orden del día, con las observaciones propuestas.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta 3075-21:

No hay comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 3075-21.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 15 horas con 6 minutos se incorpora a la sesión la Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

Oficio de la Auditoría Interna AI-2021-0822, "Asistencia a la Sesión de la Junta Directiva".

La secretaria lee el oficio que a continuación se detalla:



San José, 19 de octubre de 2021

Auditoría Interna

AI-2021-0822

Al responder refiérase a este número

Señores
Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial

Asunto: Asistencia a la Sesión de Junta Directiva.

Estimados señores:

Por este medio les saludo respetuosamente y a la vez les comunico que se designa a la Mba. Sharon Retana Morales, en representación de mi persona con el fin de que participe en la Sesión de Junta Directiva del día miércoles 20 de octubre del 2021.

Lo anterior, debido a que durante esta semana me encuentro de gira realizando funciones propias de mi cargo en las Municipalidades de Guatuso y Santa Cruz, razón por la cual no podré asistir a dicha sesión; esto tal y como se los comenté verbalmente en las dos últimas sesiones llevadas a cabo.

Agradeciendo de antemano su atención.

Cordialmente,
AUDITORÍA INTERNA

MARCO VINICIO DE JESUS SOLANO ZUÑIGA (FIRMA)

Firmado digitalmente por MARCO VINICIO DE JESUS SOLANO ZUÑIGA (FIRMA)
Fecha: 2021.10.19 11:29:21 -06'00'

Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga
Auditor Interno a.i.
Consejo de Seguridad Vial

MVSZ/jlh



Teléfonos: 2522-0915

Fax: 2522-0869

www.csv.go.cr

Página 1 de 1

Se resuelve:

Acuerdo:

- 4.1** Analizadas las razones expuestas en el oficio de la Auditoría Interna AI-2021-0822, se autoriza la participación de la Mba. Sharon Retana Morales, en la sesión 3076-21 del 20 de octubre 2021, en sustitución del Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

No se conocen temas de los Directores de Junta Directiva.

ARTÍCULO SEXTO

Asuntos de Director Ejecutivo.

Webinar Series en Calidad del Aire y Salud para América Latina y el Caribe. Sesión 1 - Nuevas guías mundiales sobre la calidad del aire de la OMS: Recomendaciones para proteger la salud pública en las Américas.

El Director Ejecutivo realiza la solicitud para participar en el “Webinar Series en Calidad del Aire y Salud para América Latina y el Caribe. Sesión 1 - Nuevas guías mundiales sobre la calidad del aire de la OMS: Recomendaciones para proteger la salud pública en las Américas,” mediante el oficio que se aporta a continuación:



DIRECCIÓN EJECUTIVA

San José, 19 de octubre de 2021

DE-2021-5294

Al responder por favor refiérase a este consecutivo

Señores(as)
Miembros
Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial

Asunto: Solicitud Autorización Participación Webinar
"Nuevas guías mundiales sobre la calidad del aire de
la OMS: Recomendaciones para proteger la salud pública
en las Américas"

Estimados(as) señores(as):

Reciban un cordial saludo. Con motivo de invitación enviada por la Organización Panamericana de la Salud (OMS) en conjunto con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, con el objetivo de participación del suscrito al "Webinar Series en Calidad del Aire y Salud para América Latina y el Caribe", actividad que se realizará de forma virtual el próximo viernes 22 de octubre de 2021, muy respetuosamente solicito su respectiva aprobación. Adiciono adjunto la información relacionada a dicha actividad.

Sin otro particular, atentamente,

EDWIN
HERRERA
ARIAS (FIRMA)
Ing. Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo
Consejo de Seguridad Vial

Firmado digitalmente
por EDWIN HERRERA
ARIAS (FIRMA)
Fecha: 2021.10.19
12:22:44 -06'00'

📎 Archivo.



(506) 2522-0900
www.csv.go.cr



Webinar Series en Calidad del Aire y Salud para América Latina y el Caribe
Sesión 1 - Nuevas guías mundiales sobre la calidad del aire de la OMS: Recomendaciones para proteger la salud pública en las Américas

Fecha: Viernes, 22 de Octubre del 2021
Hora: 11:00 am-12:30 m ET
10:00 am-11:30 am Panamá (GMT-5)

Registro evento virtual:

https://paho-org.zoom.us/webinar/register/WN_iOs6h1TBSNaG9Cdy19QDAw

El 22 de septiembre de 2021, la OMS actualizó las Directrices mundiales sobre la calidad del aire. Estas nuevas Directrices aportan pruebas claras del daño que la contaminación del aire inflige a la salud humana en concentraciones aún más bajas de lo que se suponía hasta ahora. Las directrices recomiendan nuevos niveles de calidad del aire para proteger la salud de las poblaciones mediante la reducción de los niveles de los principales contaminantes, algunos de los cuales también contribuyen al cambio climático. Las nuevas directrices están disponibles en el siguiente enlace:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/346062/9789240035461-spa.pdf>

En América Latina y el Caribe, 9 de cada 10 personas viven en ciudades que ya superaron las Directrices de calidad del aire de la OMS de 2005, y datos publicados por la OMS en 2018 muestran que más de 320.000 muertes al año son atribuibles a la exposición a contaminantes atmosféricos. Los países están realizando esfuerzos para reducir las emisiones en la región, pero más de 90 millones de personas siguen dependiendo de combustibles contaminantes para cocinar y calefaccionar los hogares.

Alrededor de 7 millones de personas mueren cada año a causa de enfermedades e infecciones relacionadas con la contaminación del aire en interiores y exteriores en todo el mundo. En 2016, alrededor de 320 mil muertes prematuras fueron atribuibles a la contaminación del aire ambiental en la región. Tanto la OMS como el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) han destacado que la contaminación del aire ambiental es una de las áreas focales estratégicas para combatir las causas fundamentales de la mortalidad y la morbilidad en todo el mundo.

En este contexto, las directrices de calidad del aire de la OMS son un conjunto de recomendaciones de valores límite para contaminantes atmosféricos basados en la evidencia desarrolladas para ayudar a los países a alcanzar una calidad del aire que proteja la salud pública. Como parte de las actividades de fortalecimiento de capacidades en calidad del aire y salud, la Organización Panamericana de la Salud en conjunto con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente estarán adelantando una sesión virtual para informar a actores clave sobre la actualización 2021 de las directrices el próximo 22 de octubre de 11:00am - 1:00pm (EDT).

Este evento es parte de una serie de webinars en calidad del aire y salud que se adelanta para América Latina y el Caribe.

Objetivo

Informar a las partes interesadas del sector salud y ambiente y al público sobre las directrices de la OMS sobre la calidad del aire de 2021



Agenda Borrador

Moderación: TBD

Tiempo	Responsable
10 minutos	Comentarios de Apertura <ul style="list-style-type: none"> • Piedad Martín. Directora Regional Adjunta, para América Latina y el Caribe Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente • Marcelo Korc. Jefe de Unidad. Cambio climático y Determinantes Ambientales de la Salud Organización Panamericana de la Salud
10 minutos	Directrices mundiales sobre la calidad del aire de la OMS para 2021: ¿Qué hay de nuevo? Juan Castillo. Asesor en Calidad del Aire y Salud Unidad de Cambio climático y Determinantes Ambientales de la Salud Organización Panamericana de la Salud
20 minutos	Uso de la evidencia la metodología para la elaboración de las Directrices Thomas J. Luben. Epidemiólogo Senior. Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América – US EPA
20 minutos	Actualización del AQG de la OMS para 2021: Desafíos para las Américas Horacio Riojas Rodríguez. Director Instituto Nacional de Salud Pública de México
10 minutos	Normas y legislación vigentes en la región en relación a la calidad del aire Andrea Brusco. Coordinadora. Legislación Ambiental. (TBC) Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
15 minutos	Preguntas y Respuestas Moderación TBD
5 minutos	Observaciones de Cierre Jordi Pon. Coordinador Regional Programa de productos químicos, residuos y calidad del aire Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1** Analizada la solicitud contenida en el oficio DE-2021-5294, se autoriza la participación del Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo en el Webinar Series en Calidad del Aire y Salud para América Latina y el Caribe. Sesión 1 - Nuevas guías mundiales sobre la calidad del aire de la OMS: "Recomendaciones para proteger la salud pública en las Américas", a realizarse de forma virtual el día 22 de octubre del 2021.

Se declara acuerdo firme.

Comunicado Tesorería Nacional, Transferencias Municipalidades.

A continuación, se recibe el Lic. Edwin Ramírez Esquivel del Departamento de Presupuesto quien se refiere al "Comunicado Tesorería Nacional, Transferencias Municipalidades," mediante la presentación que se aporta a continuación:





COMUNICADO TESORERIA NACIONAL
TRANSFERENCIAS MUNICIPALIDADES

Mediante correo electrónico del 15 de octubre del 2021, la Unidad de Pagos Diversos de la Dirección de Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda, comunica lo siguiente:

*"Con instrucciones superiores les informo que a partir del día de hoy requerimos remitan un detalle de los giros de transferencias corrientes al sector municipal, **las mismas estarán sujetas a la toma de decisiones de giro o no por parte de la Dirección de Tesorería Nacional.**"*

*Lo anterior significa que aunado a la programación semanal deben remitir en el documento adjunto el detalle de las transferencias y los giros a las municipalidades **se harán únicamente si son aprobados por la Tesorería Nacional.**"*

Con motivo de lo indicado, en adelante, el cumplimiento de la obligación establecida al Consejo de Seguridad Vial en artículo 234, inciso d) de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, quedara sujeto a lo que al efecto disponga la Tesorería Nacional, a pesar de que las transferencias corresponden a los ingresos con destino específico que establece la norma citada.



COMUNICADO TESORERIA NACIONAL
TRANSFERENCIAS MUNICIPALIDADES

De previo a gestionar las transferencias de recursos a favor de las Municipalidades, la Dirección Financiera cumple con el bloque de legalidad vigente, verificando que los ingresos hayan sido efectivamente recibidos y trasladados a las cuentas de Caja Única del Estado, que los recursos se encuentren debidamente presupuestados por parte de cada municipio (artículo 12 de la Ley N° 8131), y que exista contenido presupuestario suficiente para sustentar las transferencias a cada Municipalidad; no obstante, independientemente de esas labores de revisión y verificación, será decisión de la Tesorería Nacional si procede con la transferencia solicitada o no.

Por tal motivo, este Consejo continuará efectuando las gestiones necesarias para que se realicen las transferencias correspondientes a favor de los municipios que cuentan con inspectores municipales de tránsito, a efectos de cumplir con lo dispuesto en el artículo 234 de la Ley 9078; por lo que cualquier omisión en la ejecución de las transferencias y por ende, en el cumplimiento de esa obligación legal, no será responsabilidad de esta Institución.

Las disposiciones indicadas por la Tesorería Nacional fueron comunicadas a las Municipalidades, mediante correo electrónico del 18 de octubre del 2021.



El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta ¿COSEVI puede emitir una orden de pago, pero va sujeta a lo que indique la Tesorería Nacional?

El Director Ejecutivo responde que así es.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que ellos deciden si se transfiere o no el dinero.

El expositor indica que sí.

El Director Ejecutivo responde que así es, aunque tengan el dinero presupuestado.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta ¿si no se transfiere que se hace con ese dinero?

El expositor indica que si no se transfiere queda el dinero en la subpartida correspondiente y a final de año habría una subejecución de esos recursos.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿van para el pago de gastos del Gobierno?

El expositor responde que van para superávit y posteriormente de acuerdo a las disposiciones que determinen, se quedará en COSEVI o se trasladará al Ministerio de Hacienda.

El Director Ejecutivo consulta ¿es superávit específico?

El expositor responde que sí sería superávit específico, ya que desde un inicio se nombró para transferencias a las municipalidades.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿los recursos del SICOM están en COSEVI o en el Ministerio de Hacienda?
El expositor responde que esos recursos se encuentran aún en COSEVI, en virtud de que aún se encuentran a la espera de una respuesta.

El Director Ejecutivo responde que SICOM empieza con algo tan simple como que Hacienda les diga que sí, para poder tomar el dinero de COSEVI y se gira a Hacienda para que quede disponible. Lo que sucede es que es que se requiere el documental que lo autorice, pues la liquidez efectiva la tiene Hacienda.

Los miembros agradecen la presentación.

Al ser las 15 horas con 30 minutos se retira de la sesión el Lic. Edwin Ramírez Esquivel del Departamento de Presupuesto.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.2 Se da por recibido el comunicado de la Tesorería Nacional, respecto a las transferencias a las municipalidades para conocimiento de los señores miembros de la Junta Directiva.
- 6.3 Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que remita copia del documento referido al señor representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, al no encontrarse presente en la sesión.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO SÉTIMO

Proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de Inspección Técnica Vehicular e Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, solicita al Director Ejecutivo referirse muy rápidamente a ¿cómo está enfocando la Administración en asunto del Proyecto de Ley que planteó la señora Franggi Nicolás con respecto a las autorizaciones que se darían y a la participación del INA en ese proyecto de ley que hasta donde tiene entendido va para el plenario?

El Director Ejecutivo responde que el COSEVI, envió los comentarios al MOPT, y Legal del MOPT, y Legal del MOPT le remitió los comentarios al señor Ministro y don Rodolfo los remitió a la Asamblea Legislativa, pero indica que en este momento quien está manejando el tema es don Eduardo y le cede la palabra para que se refiera a ese proyecto.

En este punto de la agenda, el Arq. Eduardo Brenes Mata, realiza una breve introducción al tema, señalando lo siguiente.

El Departamento de Jurídicos del MOPT realizó una serie de observaciones al contenido del articulado, del Proyecto de Ley para apertura del Monopolio de Riteve y Regulación de la Revisión Técnica Vehicular en Costa Rica, con N° de expediente 15888, sin recomendar o rechazar, si se hace alguna recomendación de mejoría de la redacción y pareciera que el proyecto se está aprobando desde el punto de vista institucional.

En días siguientes conversaron con don Rodolfo y se le manifestó la preocupación por parte del COSEVI, del MOPT y de la Secretaría de Planificación Sectorial, en el sentido de que la parte técnica y económica del proyecto tenía observaciones, considerando que se ha planteado la posibilidad de tener el menor número de oferentes, y este proyecto abre la opción de tener muchos más operadores, y que de acuerdo a ciertos números que ya se vislumbran, el equilibrio económico de todo el sistema pareciera que no se puede sustentar en muchos operadores, por los costos de operación.

Seguidamente indica que se redactó una nueva nota que supuestamente don Rodolfo iba a remitir a la Asamblea Legislativa, como complemento de la nota que había enviado Jurídicos; desconoce si la nota se envió, y menciona que va a realizar la consulta.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿Jurídicos lo remitió o lo remitió a algún despacho?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, responde se remitió a la Asamblea Legislativa.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿quién lo remitió?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, responde que lo remitió don Rodolfo, como una nota de remisión haciendo mención al criterio del Departamento Legal del MOPT y no necesariamente como una nota de aprobación al proyecto.

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, señala que, haciendo una revisión de documentos para efectos del tema, estuvo cotejando en la página de la Asamblea sobre el proyecto de ley en cuestión, y hay un texto sustitutivo aprobado a partir de una moción de diputados del 06 de octubre, y están variadas bastantes cosas del proyecto que les sometieron a ellos a discusión.

Por ejemplo había una norma que lo que decía era que no debía a un adjudicatario asignarse a más de dos estaciones, eso implica que si ahora hay trece tendría que ser seis como mínimo los que debían haber, ahora esa norma ya no existe, por lo que indica al no existir esa limitación, se puede reducir la cantidad de oferentes; seguidamente se ratifica que el proceso es por medio de una licitación pública y que es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes que de acuerdo a los estudios que se hagan, el que determinará a quienes se les asigna el servicio, por lo que señala que está variando el enfoque de cómo es que va a funcionar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿eso último que mencionó fue una variación, a partir de las observaciones del MOPT?

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, indica que desconoce si fue a partir de eso, ya que lo que interesa es que hay un producto final diferente al que se puso en conocimiento.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que sabe que lo que interesa es el producto final, pero señala que quiere saber ¿si en las observaciones que se les enviaron, se hacía énfasis en esa característica?

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que COSEVI sí había hecho esa observación, el Ministerio no la hizo tan puntual, pero que lo que le llama la atención es que cuando hay un texto sustitutivo, el texto sustitutivo lo tienen que poner en conocimiento de nuevo.

El Director Ejecutivo indica que si esa moción es del 06 de octubre, el oficio de don Rodolfo llegó el 08 de octubre a la Asamblea Legislativa, por lo que no lo estarían tomando en cuenta para la misma.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, consulta ¿cuál de los dos oficios?

El Director Ejecutivo indica que el primero, el que envió aportando lo de Legal del MOPT.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que revisó y le envió al Director Ejecutivo, el acta donde se habla de ese texto sustitutivo, y comenta que en esa acta aparecen las observaciones que fueron recibidas, a partir de las consultas que se hicieron, aparece la de AIVEMA, la de UCCAEP, además de colegios técnicos que también respondiendo, pero no consta la del Ministerio, ni la del COSEVI, si es que el COSEVI la envió en algún momento directamente.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, consulta al Asesor Legal ¿entre un texto y otro qué diferencias fundamentales hay?

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que uno que detectó es que en el texto original decía que un prestatario no podía tener asignado más de dos estaciones, ejemplo si ahora hay trece tendría que ser seis como mínimo los que debían haber, y si se propone que se amplíen las estaciones serían otro tanto más, explica que ahora no existe esa restricción y lo que dice el texto, es que corresponderá al Ministerio realizar el cartel, recibir las postulaciones y asignar a los mejores oferentes las concesiones para la Administración, seguidamente indica el texto: el Ministerio dará prioridad a oferentes locales cuando cumplan en igualdad de condiciones con los otros oferentes en apego a los requerimientos del cartel, hay pautas de restricción más establecidas, frente a la liberalidad que había antes y finalmente comenta que se le da la obligación al Ministerio de Obras Públicas y Transportes de reglamentar toda esta materia.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que lo que había que era un comité de otorgamiento de los permisos y cómo se involucraba a los estudiantes del INA, ya que indica que todo eso debe ser compatible con la propuesta que se haga, para otorgar la revisión en dos, tres, cien, veinte oferentes.

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que en el tema de los estudiantes ha habido una mala conceptualización, ya que no es que se les va a dar a colegios profesionales la prestación, sino que lo que ahí se está diciendo es que se procure que los estudiantes sean tomados en cuenta en la fuerza de trabajo, de cada uno de los prestatarios, para que se vayan preparando para lo que va a ser su oficio después, pero no es que se está planteando en que los estudiantes vayan a prestar el servicio, ni el proyecto anterior ni este lo dicen.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, solicita al Asesor Legal mencionarle el título de esa ley.

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que “Monopolio de la Revisión Técnica Vehicular y creación de un fondo económico solidario para impulsar los Colegios Técnicos Profesionales”.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que la comisión a la que hizo referencia es a la Comisión del Fondo, porque ese Fondo tiene una forma de gerenciamiento planteada en la ley.

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que es correcto, y que ahí está el Ministerio de Obras Públicas, un Banco del Sistema Bancario Nacional y el Ministerio de Educación Pública son los tres que forman parte del Fideicomiso e indica que el Comité del Fideicomiso que está integrado por el Ministerio de Educación Pública, tres directores de colegios técnicos, un representante de la Dirección de educación técnica y capacidades emprendedoras, un representante de Cámaras y el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que el Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República, define que la responsabilidad del proceso es 100% del COSEVI, y señala que envía una serie de tareas a la

Dirección Ejecutiva como a la Junta Directiva y que esas disposiciones no le quitan al MOPT como rector, ciertas responsabilidades, pero que el proceso como tal recaería en el COSEVI, y se tiene además un criterio de Jurídicos del MOPT, en donde ratifica ese principio de la responsabilidad del COSEVI, y hace recomendaciones sobre el tema de la continuidad del servicio, que se puede ver más adelante.

Señala que hay tres factores que indican claramente que la responsabilidad es del COSEVI, lo cual no considera que se deba cambiar la estructura de grupos de trabajo actualmente instalada.

Seguidamente indica que se parte de que la responsabilidad es de COSEVI y lo que se va a ver a continuación, obedece a ese criterio y hace la siguiente consulta: ¿qué pasaría si hay un cambio en lo que se viene haciendo debido a un proyecto de ley?, respondiendo que eso es algo que no pueden prever, por lo que tienen que continuar trabajando ya que se tienen tiempos de respuesta ante la Contraloría, en los que la parte técnica de COSEVI tiene que presentar ciertos requerimientos, y como Junta Directiva en algún momento tendrán que aprobar esa disposición.

A continuación, se recibe a los Ingenieros José Manuel Chaves Cordero, Pablo Álvarez Garay de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, los licenciados Ronny Rojas Cartín de la Unidad de Planificación Institucional, Roy Rojas Vargas de la Dirección de Proyectos y la Ingeniera Digna Walters Brown de la Asesoría en Tecnología de la Información, quien se refiere al “Oficio DVA-DF-FEP-2021-301 diferencias en el Proyecto de Ley de Presupuesto 2022,” mediante la presentación que se aporta a continuación:

A continuación el Director Ejecutivo introduce la presentación, indicando que se generó un órgano que es el encargado de la contratación por parte del Señor Ministro, que está liderado por don Eduardo como Viceministro de Transportes y Seguridad Vial, en el que ya se tiene un cronograma listo y preparado para efectos de atender una licitación pública internacional, que la Asesoría Legal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes hace 22 días y la semana pasada, la Asesora Legal del MOPT, ratificó que no necesariamente tiene que ser una licitación y que por el contrario en la lectura de la norma lo que procede son autorizaciones, sin embargo eso se desarrollará más adelante, que lo que se va a presentar es el cronograma que se tiene para informar a la Junta Directiva esté enterada de lo que se ha avanzado.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que se está hablando que hay un criterio de Asuntos Jurídicos que fue analizado, y se imagina que fue respondido, lo desconoce e indica que esos dos documentos son fundamentales, hay que tenerlos y analizarlos, menciona que desconoce la posición del anterior director ya que mencionaron que doña Susana es la nueva directora, y consulta ¿existe alguna contraposición con alguna posición anterior?

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que por el contrario es una ratificación.

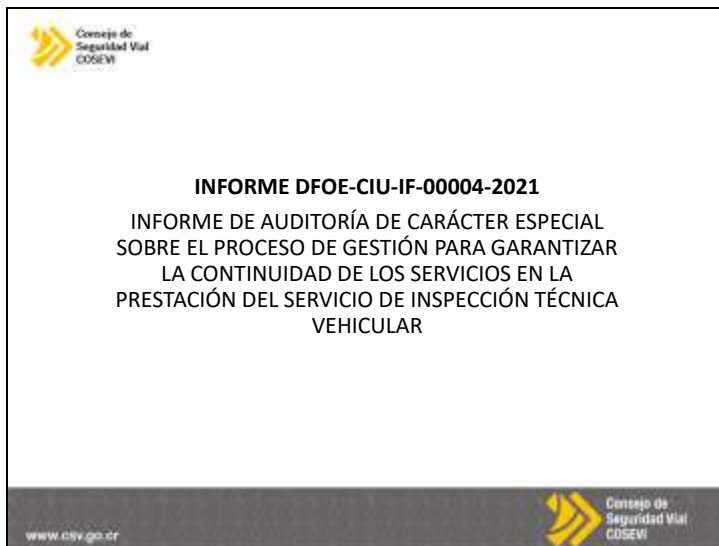
El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que el análisis que Jurídicos hace a los términos que están ahí, es importante principalmente por lo que en determinado momento tendrá que decir la Procuraduría General de la República, lo comenta porque le gustaría tener el análisis que Legal hizo ¿cómo se manifestó?, ¿en qué momento se manifestó?

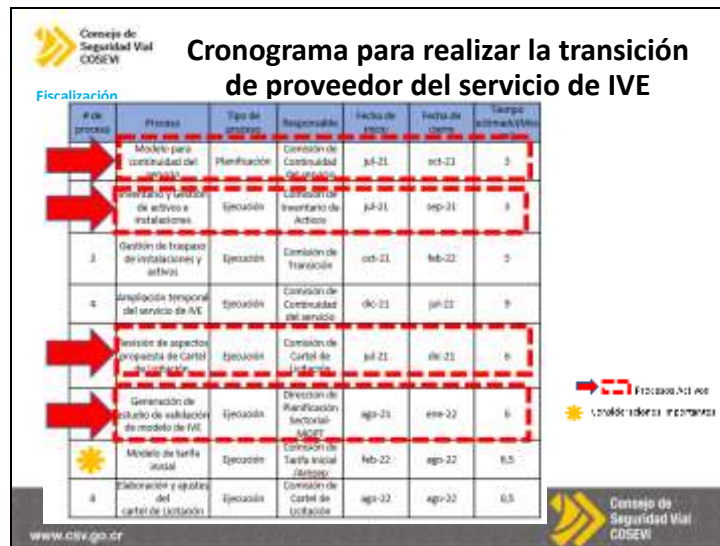
El Director Ejecutivo indica que la recomendación que realizó don Berny Vargas Mejía en su momento, y que posteriormente ratificó doña Susana López en conjunto con varios abogados de su Asesoría Legal, está explicado dentro de la siguiente presentación, está dentro de los escenarios que se traen para que conozcan y que puedan consultar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que lo que diga Susana y la gente de Jurídicos del MOPT no es necesariamente la última palabra.

El Director Ejecutivo indica que está totalmente de acuerdo.

Inicia la presentación el Ing. José Manuel Chaves Cordero, de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular:





El Director de Proyectos, el señor Roy Rojas Vargas, hace un paréntesis y se refiere al criterio que legal del MOPT adoptó respecto a que no van a revisar el cartel, señalando que eso no es competencia de ellos, que es únicamente de COSEVI, cuando indica que lo que debe ser es mandarlo al rector para que ellos lo revisen, pero que el criterio es claro en cuanto a que ellos no van a revisar nada, por tanto la última instancia es la Junta Directiva.

El Ing. José Manuel Chaves Cordero indica que es correcto, y comenta que desde junio anterior se remitió al MOPT para que hicieran la revisión e indicaron la semana anterior que ellos no van a hacer la revisión, debido a que no son competentes para esta nueva designación de operadores, por lo que se da por atendido lo que ya habían hecho en las revisiones internas, para que sean de conocimiento de la Junta Directiva, para que defina si está listo para salir el cartel.

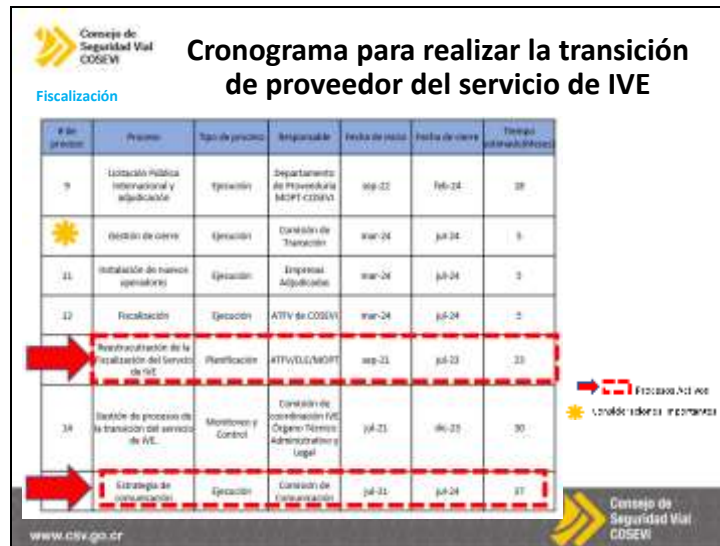
El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta: ¿alguien de la Dirección Jurídica del MOPT ha participado en alguna de las comisiones?

El Ing. José Manuel Chaves Cordero indica que sí, pero que no han generado ningún valor agregado, nada más definiendo y estableciendo cuáles son las competencias de cada uno, pero en los aportes que se solicitaron para el mecanismo de continuidad del servicio, les dijeron que no se podía ninguno de los que habían hecho, para efectos del cartel indica que no le hicieron revisión, que se pusieron a las órdenes como colaboradores, porque no es su responsabilidad, pero reitera que en muchas cosas que esperaban desde hace varios meses, no se habían pronunciado hasta la semana anterior.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que ellos no se pronunciaron, pero de igual manera no sabían el criterio de la Contraloría, del que después se va a hablar e indica que la realidad es que no quisieron contestar.

El Director Ejecutivo indica, que la semana anterior, Legal solicita la revocatoria del nombramiento en la Comisión de Continuidad del Servicio, decisión que don Eduardo y don Rodolfo deben estar valorando.

Continúa el Ing. José Manuel Chaves Cordero con la presentación:



El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que en el punto 9 se habla de licitación pública internacional, que es la línea que se ha trabajado, no obstante indica se abre el tema de las autorizaciones, de acuerdo a la ley, a los criterios de Legal y de la Contraloría, y también se abre el tema de la Procuraduría, que si mal no recuerda don Carlos Rivas, había indicado que ya no se tenía tiempo para hacer dicha consulta y señala si al final se vuelve al tema de autorizaciones, se tendría que cambiar el criterio de licitación pública a un reglamento concursado como bien lo mencionó don José Manuel anteriormente y consulta ¿con ese cambio, la estructura documental tiene algún problema o es una adaptación relativamente fácil?

El Asesor Legal responde que, para efectos de orden, esos temas referentes al nuevo mecanismo se detallarán más adelante en la presentación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta ¿la gestión de procesos N°14 inició en julio de este año?

El expositor responde que es correcto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta: ¿es un proceso activo?

El expositor responde que es correcto, es donde se están viendo los perfiles del personal necesario, que vaya a cumplir las labores de fiscalización durante el proceso de construcción, ampliaciones y demás cosas que se vayan a hacer, además de la instalación del nuevo cableado estructurado, líneas de baja y alta tensión que tengan las estaciones actuales, todo eso debe ser fiscalizado e indica que para este momento ya se está trabajando en las necesidades de personal, para en el momento en que se inicie contar con ellos para hacer la fiscalización y tener los procedimientos de fiscalización correspondientes a cada una de las especialidades.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, reitera lo indicado por el expositor respecto a la gestión de cierre y consulta: ¿se tiene claro que esa gestión de cierre le corresponde al MOPT?

El expositor responde que es correcto, a menos que el MOPT haga la delegación explícita, el COSEVI no tendría ninguna responsabilidad sobre ella, porque explica que el contrato fue suscrito con el MOPT no con el COSEVI.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que según lo externado por el expositor anteriormente, el MOPT puede eventualmente decir que delega en el COSEVI, la gestión de cierre a estas alturas y simplemente el COSEVI la recibe, y consulta ¿es eso lo que estás diciendo?

El expositor responde que sí.

El Asesor Legal responde que esa es parte de una serie de interrogantes, en donde se espera que salgan acuerdos de la Junta Directiva, para enviarle las consultas al Señor Ministro y con la respuesta, poder empezar a actuar o planificar en ese sentido.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que es correcto, porque estrictamente hablando, lo único que el Ministro le puede girar a la Junta Directiva es una directriz, y la Junta Directiva determinará si la acata o no, en el sentido de la responsabilidad con la que se cuenta y en qué tiempo se está hablando e indica que la gestión de cierre es fundamental ya que precisamente es el momento en que el contrato que está vigente, cuyo suscriptor es el MOPT está vigente y COSEVI no puede acortar ese contrato, en ese sentido, de hacer las consultas señala que tiene que quedar muy claro de esa manera y señala que al final pueden reiterarlo ya que hay decisiones que la Junta Directiva no podría tomar, porque eventualmente no le correspondan.

El Director Ejecutivo indica que sí se puede consultar.

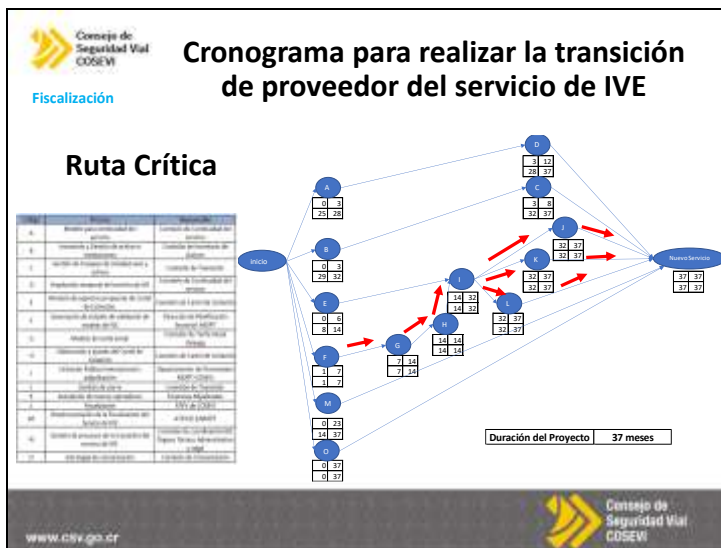
El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que consultar sí se puede y que hay muchas cosas que consultar, y esas muchas cosas van a implicar tiempos.

El Director Ejecutivo responde que es correcto, es parte de lo que necesitan para poder avanzar.

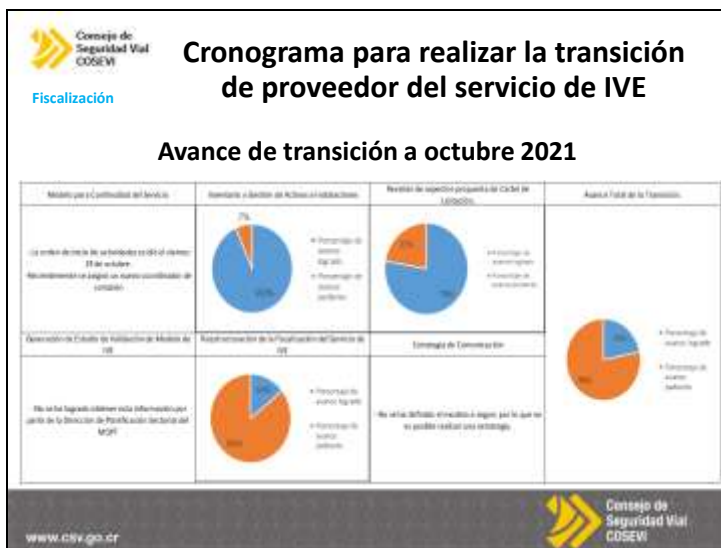
El Asesor Legal señala que hay otro tema para que los señores miembros de la Junta Directiva lo tengan claro, es el tema de la concepción de la Contraloría, donde afirma que el COSEVI es el responsable de hacer todas esas coordinaciones y las consultas necesarias para que salga en los tiempos que ellos indican. Si COSEVI no logra atender las preguntas o hacer las coordinaciones, es COSEVI el responsable, no quien espera que le pregunte y generar respuesta que nunca llegaron.


El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que las coordinaciones habrá que hacerlas, que la Administración tendrá que prepararse para hacerlas, ya que va a depender de respuestas de terceros y una serie de cosas, que el gran cuidado que hay que tener fuera del concepto general que todo mundo quiere que es hacer que funcione, está el tema de ¿en qué tiempo responden?, ¿en qué sentido?, hay una serie de preguntas que habría que hacer muy concretamente, para efectivamente considerarlas en un cronograma en el que al final se pueda aprobar como lo pide la Contraloría.

Continúa el Ing. José Manuel Chaves Cordero con la presentación:



Seguidamente continúa con la presentación el funcionario Ronny Rojas Cartín:






Modelo para la IVE al 12 junio 2020

UPI	Escenario de decisión :	Ventajas	Desventajas
	1. Utilizar el modelo de negocio presentado en Junio 2020	1. Facilitaría los tiempos de autorización o contratación de los nuevos operadores, ya que se puede usar el modelo de una vez.	1. Se utilizó estimaciones económicas con base en el año 2009, dado la negatividad del operador vigente de ofrecer información más reciente al Cosevi.
	2. Esperar el nuevo modelo del MOPT (en proceso de creación por Secretaría Planificación Sectorial)	1. Posibilidad de incorporar datos económicos más recientes y de aportar otras variables	1. Incurrir en mayor tiempo de demora, dado que este modelo estaría listo hasta finales de enero 2022.

Otras consideraciones asociadas:


1. Se necesita solicitar al MOPT el apoyo técnico en materia económica del MANEJO DE LA INVERSIÓN, con el fin de valorar las figuras que se pueden implementar con los nuevos operadores del servicio.
2. Una vez que se tenga aprobado el escenario, se podrá iniciar con el modelo tarifario de Aresep (tiempo estimado para crear el modelo tarifario: 6 meses).

www.csv.gub.uy



El Director Ejecutivo adiciona a lo expuesto anteriormente, indicando que ese tipo de decisiones, son las que limitan las disposiciones, y da el ejemplo donde la primera disposición es oficializar e implementar el cronograma de trabajo, que si bien ya se les mostró asociado a una licitación pública, si se cambia a un reglamento tienen que reconstruir el cronograma, que es muy probable que sea mucho más corto que el de la licitación, indiferentemente de que lo tengan que enviar a Mejora Regulatoria, pero que el problema que se tiene es que para todas estas actividades, que asocian a que es responsabilidad meramente del COSEVI, se debe garantizar la continuidad del servicio, por lo que deben hacer una serie de labores, que como ya se mencionó se tienen que coordinar con la ARESEP y generar indicadores de avance.

Todos esos ya existen en lo que tienen, pero se tendría que hacer una reprogramación y para el cumplimiento de esta disposición les dan un mes, por lo que la decisión deber ser ahora, que hoy se puede acordar hacer las consultas, pero necesitarían la intervención de don Eduardo para que las respuestas estén la otra semana a más tardar, para que el equipo de trabajo empiece a trabajar en la propuesta de reglamento si así lo tienen a bien, ya que necesitan un norte de trabajo, para efectos de cumplir estos plazos que son muy cortos, que después de la emisión del programa se tiene que oficializar también, y dos meses después de la oficialización, el avance de actividades, y reitera que como les han mencionado antes, los están limitando a que el cronograma debe cerrar al 22 de julio del año 2022 y es materialmente imposible.




DISPOSICIONES

DE

4.4 A Edwin Herrera Arias, en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI o quién ocupe el cargo:

- Elaborar, oficializar e implementar un programa de trabajo sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, de forma que se solventen las debilidades señaladas en los párrafos 2.10 a 2.20 del informe, que incluya al menos:
 - a. Las actividades que deben ser ejecutadas por la Administración del COSEVI, así como aquellas que deben ser aprobadas por su Junta Directiva, contemplando un orden lógico y sucesivo, así como los hitos y la ruta crítica.
 - b. La remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación.
 - c. Actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE.
 - d. Indicadores de avance de las acciones, de forma que el monitoreo o seguimiento de este programa garantice la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente (15 de julio de 2022) según la cláusula 4.1.




www.csv.go.cr

El Director Ejecutivo consulta si tienen dudas en dicha disposición ya que la preocupación son esos plazos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya solicita se muestre la última diapositiva que expuso don Ronny.

Se adjunta a continuación:




Modelo para la IVE al 12 junio 2020

UPI

Escenario de decisión :	Ventajas	Desventajas
1. Utilizar el modelo de negocio presentado en Junio 2020	1. Facilitaría los tiempos de autorización o contratación de los nuevos operadores, ya que se puede usar el modelo de una vez.	1. Se utilizó estimaciones económicas con base en el año 2009, dado la negatividad del operador vigente de ofrecer información más reciente al Cosevi.
2. Esperar el nuevo modelo del MOPT (en proceso de creación por Secretaría Planificación Sectorial)	1. Posibilidad de incorporar datos económicos más recientes y de aportar otras variables	1. Incurrir en mayor tiempo de demora, dado que este modelo estaría listo hasta finales de enero 2022.

Otras consideraciones asociadas:

1. Se necesita solicitar al MOPT el apoyo técnico en materia económica del MANEJO DE LA INVERSIÓN, con el fin de valorar las figuras que se pueden implementar con los nuevos operadores del servicio.
2. Una vez que se tenga aprobado el escenario, se podrá iniciar con el modelo tarifario de Aresep (tiempo estimado para crear el modelo tarifario: 6 meses).



www.csv.go.cr

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que no recuerda con toda fidelidad lo que le fue presentado a la Junta en julio 2020, ya hace más de un año, pero menciona que no sabe exactamente si se puede hablar de un modelo, una propuesta de modelo, o un modelo en desarrollo quizá, según lo que recuerda, ya que menciona no había definida cantidad de regiones, y consulta: ¿qué ha cambiado o qué se ha hecho en ese modelo de negocio, adicional a lo que les fue presentado en aquel momento hasta hoy?, o mejor dicho hasta antes de que tuvieran que entregarle esa información a Planificación Sectorial, para que Planificación Sectorial la usara como insumo, más lo otro que está buscando para generar una propuesta.

El Director Ejecutivo responde que ese modelo sí tenía cantidad de estaciones, y sí tenía las regiones segregadas.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que se refiere a que no recomendaba una pues había varias.

El Director Ejecutivo responde que sí recomendaba, con tres operadores si mal no recuerda.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que lo que está tratando de establecer es qué es lo que ha pasado con ese modelo, recuerda que había algunos escenarios, en donde probablemente alguno era más recomendado que otro, pero señala que parte de lo que impedía en ese momento dar una recomendación como definitiva, eran las estimaciones económicas y el hecho de que la información no fluyera de Riteve hacia COSEVI.

El Ing. Carlos Contreras Montoya reitera la consulta: ¿a ese modelo, a esos escenarios no hay absolutamente nada adicional de lo que fue presentado en el 2020?

El Director Ejecutivo responde que lo único que hicieron fue generar la posibilidad de que necesitaran dos operadores nada más, en lugar de los tres que proponían, por lo demás se mantiene igual.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente indica, que precisamente en algún momento se planteó la preocupación de que el modelo que tenía muy buenos planteamientos, sin embargo la gran duda era sobre qué fundamentos de data y técnicos relacionados con la parte económica se fundamentaba, ya que cuando llegara a la ARESEP, ésta lógicamente iba a interrogar sobre el fundamento de la información y que fue cuando en esta dinámica de equipos de trabajo, se logró incorporar a la Secretaría que es la que está haciendo ese análisis, con datos que ha negociado con la empresa actual, para ratificar el modelo propuesto por el COSEVI, puede que el resultado indique que está bien que sean tres empresas desde un punto de vista económico o puede que diga que es solo una o cuántas sean, y señala que ese es el proceso en el que se está trabajando.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que la propuesta de modelo, es esa conversación que acaba de mencionar don Eduardo, para incorporar datos económicos que no se tenían antes, lo que hace que lo que la Secretaría esté haciendo sea muy importante, porque tiene entendido que lo está haciendo solo ella y que no es una Comisión, ¿cierto?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente indica que la Secretaría forma parte de las comisiones, solo que el estudio en particular, lo están haciendo los economistas de la Secretaría.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuál es la real intervención que se necesita en esto del MEIC, en caso de que se optara por otro camino?, ya que indica quiere entender bien lo de Mejora Regulatoria.

El Director Ejecutivo responde que lo que sucede es que si optan por el reglamento concursado, tendría que ir al MEIC a Mejora Regulatoria y eso va a implicar un análisis de costo, beneficio, de los requisitos adicionales que se incluyan, por ejemplo si se incluye un requisito de experiencia hay que justificarlo, porque en el artículo 27 de la Ley de Tránsito

no se habla de experiencia como requisito, lo que sí se indica en el 27 es que tiene que estar certificado, en resumen eso es.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, solicita se proyecte la diapositiva de las disposiciones:

Se muestra a continuación:



 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

DISPOSICIONES

DE

4.4 A Edwin Herrera Arias, en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI o quién ocupe el cargo:


- Elaborar, oficializar e implementar un programa de trabajo sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, de forma que se solventen las debilidades señaladas en los párrafos 2.10 a 2.20 del informe, que incluya al menos:
 - a. Las actividades que deben ser ejecutadas por la Administración del COSEVI, así como aquellas que deben ser aprobadas por su Junta Directiva, contemplando un orden lógico y sucesivo, así como los hitos y la ruta crítica.
 - b. La remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación.
 - c. Actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE.
 - d. Indicadores de avance de las acciones, de forma que el monitoreo o seguimiento de este programa garantice la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente (15 de julio de 2022) según la cláusula 4.1.

 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

www.civ.go.cr

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica que con respecto a la preocupación del Director Ejecutivo en relación al tiempo, considera que tienen que trabajar este mes con la información que tienen y con la tendencia que tienen, porque de igual manera indica ¿qué pasaría si la Asamblea Legislativa aprueba ese proyecto?, cambia todo pero a la hora en que se entregue la información a la Contraloría dentro de ese mes, tienen que anotar varias salvaguardas, respecto a que ese proyecto está sujeto a varias cosas, ya que no es responsabilidad de COSEVI, ni de la Junta Directiva, el que el plazo cambie. Señala que la verdadera salida para estos cambios y estos plazos, que eventualmente pudieran ser diferentes, está en la propuesta que hagan del proceso de continuidad del servicio a partir de julio, ya que si todo lo que menciona por ejemplo los hace irse hasta el 2025, entre el 2022 y el 2025 el servicio tiene que seguirse dando, por lo que la comisión de la continuidad del servicio, tiene que elaborar muy claramente, las alternativas que se tienen para que ese servicio se siga prestando, y menciona que en el dictamen de Legal, está también una propuesta de un decreto ejecutivo, a través del cual se puede lograr esa continuidad del servicio, que lo tendrían que ver en detalle.

El Director Ejecutivo responde que continúen con la presentación y que más adelante definen ese tema.




DISPOSICIONES

DE


Para el cumplimiento de esa disposición, se deberá remitir a la Contraloría General lo siguiente:

- i. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del presente informe, una certificación en la que haga constar la elaboración del programa de trabajo, así como su remisión para aprobación de la Junta Directiva.
- ii. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del programa una certificación en la cual se haga constar su oficialización.
- iii. En un plazo de 2 meses contados a partir de su oficialización, una certificación en la cual se haga constar el avance de las actividades según lo programado. A partir de este informe emitir certificaciones cada 2 meses sobre el avance de las actividades hasta el cierre contractual (15 de julio de 2022).



www.csv.go.cr

A continuación, el Director de Proyectos Roy Rojas Vargas, continúa con la presentación:




Avance del Equipo de Diagnóstico de Bienes y Equipos de la Empresa Riteve SyC S.A.

Proyectos

Al 18 de octubre de 2021, el proceso de Diagnóstico de Bienes y equipos de la Empresa Riteve SyC S.A. ante la finalización del contrato con la empresa por cumplimiento del plazo:

1. Se conformó equipo multidisciplinario (Ingeniero (a), Técnico (a), Asesor (a) Legal, entre otros), para la verificación de los bienes equipos, con listados suministrados por la Unidad de Fiscalización de COSEVI y de la empresa Riteve SyC S.A. para corroborar el inventario de equipos y su estado.
2. Mediante visitas in situ, se verificó en cada una de las trece estaciones fijas y tres móviles propiedad de la empresa, la existencia de los equipos de las líneas de inspección y de los servidores de cómputo, el estado en el que se encuentran, así como el registro de su última actualización y/o calibración.
3. Estado general de las edificaciones de las estaciones fijas y el estado de las estaciones móviles, verificando el estado de conservación entre otros.
4. En proceso de emisión de informes por parte del DABI y de Edificaciones Nacionales de todas y cada una de las estaciones, para emitir un informe detallado del Equipo de Diagnóstico de Bienes y Equipos de la Empresa Riteve SyC S.A. de todos los hallazgos de estas diligencias.

Objeto: Todo lo anterior, para que los Jerarcas del MOPT y COSEVI tomen las decisiones pertinentes sobre la disposición de los bienes inmuebles, muebles y equipos verificados.



www.csv.go.cr

El Director Ejecutivo, señala que ahí se reitera la necesidad de definir quién administra los activos.

El Director de Proyectos Roy Rojas Vargas, señala que esa decisión se debe tomar de inmediato.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que hay varios escenarios de tiempo, considera que de manera responsable sin importar si son 30 meses, 12 meses, 40 meses o cuántos sean, desde que la posibilidad de que el servicio tenga continuidad sea la mejor posibilidad o una posibilidad totalmente amparada en la legalidad, y los actores de esa legalidad tienen que estar también claros, considera que hay varias cosas que se le deben consultar a la Procuraduría. Menciona que la que acaban de presentar es una, ya que evidencia claramente que Legal del MOPT y Legal de COSEVI pueden dar su opinión pero hay criterios encontrados, y criterios de solución diferenciados, por lo que espera que a la

Procuraduría se le pueda hablar para que trate de responder lo antes posible con respecto a varios aspectos que aquí hay, ya en algún momento se había hablado de que se hiciera esa consulta incluso de que la Contraloría hiciera esa consulta a la Procuraduría y que COSEVI entraría como coadyuvante, que le gustaría ver en qué terminó esto.

El Director Ejecutivo responde que la Contraloría no va a hacer la consulta,

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que en esta Junta Directiva en una sesión específica formal, dijo exactamente que quien tenía que hacer esa consulta eran ellos y no la Contraloría, lo que sucede es que en ese momento se dijo que más bien entrarían como coadyuvantes en esa consulta. Considera que por una cuestión inclusive de salvaguarda de ellos es necesario, y señala que si eso adiciona tiempo y la misma Contraloría en algún momento pretendió hacerla y no la hizo y ahora tienen que hacerla ellos, se argumentará con respecto a los plazos que la Contraloría dio.

El Dr. Carlos Rivas Fernández indica que, respecto a eso, nada cuesta hacer una llamada a doña Marcela de la Contraloría y consultarle si hicieron o no la consulta, ya que ellos lo plantearon ya que había la posibilidad de que realizaran la consulta y COSEVI fuera coadyuvante.

El Director Ejecutivo responde que eso dijeron en la primera audiencia del primer informe, pero después dijeron que el COSEVI debía hacer la consulta, verbalmente en la reunión, pero indica que don Eduardo podría hacer esa llamada para su satisfacción, en lo personal prefiere actuar.

El Dr. Carlos Rivas Fernández indica que también tiene sus dudas respecto a que la consulta de otros temas debe ser el MOPT quien tiene que hacerlo, no solo el COSEVI, ya que el COSEVI hace las consultas sobre lo que le compete.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que está de acuerdo, lo que sucede es que quien puede decidir sobre lo que consulta COSEVI son ellos mismos, lo que consulta el MOPT no, ese es el problema.

El Director Ejecutivo responde que en el tema de los activos prefiere una posición de la Junta y que inste al Señor Ministro para que tome una decisión, considera es lo más sabio, ya que igual tienen que ir a la Notaría del Estado, para la Administración de esos bienes, pero sí se requiere desde ya la cercanía con la Notaría del Estado al día siguiente que reciban los inventarios.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente indica que si se parte de los tres aspectos legales en donde se le da la responsabilidad al COSEVI, eso no significa que los equipos que están estructurados deban desarmarse ya que el apoyo del Viceministerio y la Secretaría siguen siendo el mismo, que en este momento la decisión de que el COSEVI es el responsable, no deja de plantear dos preguntas lógicas, la primera ¿a nombre de quién deben quedar las propiedades? y la segunda es que aún con la competencia que tiene el COSEVI, y la Junta Directiva para definir si se va a un proceso licitatorio o se va a un proceso de autorizaciones, esa decisión perfectamente la podrían consultar en un par de días, no poniendo en duda la competencia del COSEVI, lo que se está poniendo en conveniencia es ¿ hacer la consulta a la Procuraduría o no? y la consulta a su juicio personal no tiene que verse como que la haga el MOPT o el COSEVI, que se puede hacer en conjunto porque es del mismo tema, que aunque la responsabilidad es del COSEVI, el MOPT como ente rector no deja de tener responsabilidades, el Ministro no se está quitando la responsabilidad de encima, que se puede hacer ese análisis rápido de si se hace o no la consulta a la Procuraduría, esto lo plantea en virtud de que cree que don Carlos Rivas había mencionado que no había tiempo, pero considera que sí se puede hablar con la Procuraduría y de paso hablar sobre el tema del traspaso de propiedades a nombre del Estado, incluir ese tema como parte de la conversación, le parece que esa es la manera para seguir adelante. El otro tema que señala al que hay que darle un plazo, es al estudio económico, para que se ratifique el modelo y no se tenga inconveniente con la ARESEP, y reitera

que el eslabón más importante es la definición que en este caso el COSEVI tiene que llegar a una solución y es que en base a las recomendaciones que dio Jurídicos del MOPT, se plantee la redacción del decreto que permite darle continuidad al servicio, ya que eso tiene varias alternativas que no se han tocado en esta reunión, que seguramente vienen más adelante.

El Director Ejecutivo indica que es correcto, ya casi se indican.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, se refiere a lo que ya han mencionado anteriormente, respecto a que ¿para qué se debe esperar? si lo mejor es hacer la consulta a la Procuraduría, ya considera que no deben esperar a tener inventarios y demás, ya que ocupan esa orientación y esa seguridad en la Junta Directiva, entiende que queda poco tiempo, pero ellos mismos han atrasado en haber hecho esta consulta antes.

El Dr. Carlos Rivas Fernández se refiere a la consulta a la Procuraduría y señala que se debe tomar en cuenta que la Procuraduría no resuelve sobre casos concretos, o sobre temas que son decisión de resorte de la Administración, por ejemplo, indica, que casi está seguro que en el tema de los activos, van a decir que eso es decisión del MOPT o de COSEVI respecto a quién van los activos, por lo que señala no tiene sentido alguno preguntarlo. Seguidamente explica que las consultas, tienen que ir aparejadas con dictamen legal que en este caso serían de la Asesoría Legal del COSEVI, si fuera el COSEVI quien hiciera la consulta, además señala que tiene muchas consideraciones sobre el particular que ha externado en otro momento, pero que en Legal del Ministerio no se tomaron en cuenta, y puede influir en lo que la Procuraduría resuelva, por la experiencia que ha tenido durante años.


La Procuraduría es el abogado del Estado, por lo que son factibles señala los acercamientos con el Procurador, en donde se apersonen don Rodolfo, don Eduardo, don Edwin y explorar el tema, respecto a cómo es la situación y ellos recomiendan sobre cómo proceder, para que le den una respuesta, pero que, si se envía un oficio pretendiendo que los van a asesorar de la forma más transparente, correcta y preocupados por el servicio, eso no lo puede asegurar.

Menciona a continuación, que un tema que no se ha traído a discusión y que ya lo ha señalado, es el del concepto de autorización que está en la Ley de Tránsito y que está equivocado, ya que las autorizaciones no aplican para un servicio público, en este caso de la Revisión Técnica Vehicular, que es un servicio que detenta el Estado y que le está permitiendo a un particular que lo haga sujeto a determinadas condiciones y eso se llama concesión no es ninguna autorización, por lo que la Procuraduría puede decir que ahí se indica autorizaciones pero esa norma no es correcta, y es inaplicable, y lo que debieron haber ejecutado es la licitación pública, porque ahí no dice que la autorización puede ser por medio de la licitación pública y la licitación pública, es la madre de todos los procesos de contratación y que si se revisan todos los antecedentes de este proceso de la Revisión Técnica, de la Inspección Técnica, incluso del proyecto de ley, todos dicen que es por medio de concurso público, es decir el legislador siempre ha tenido la claridad que eso tiene que ser por medio de un concurso público, y eso no lo dice en el sentido de que debieron haber empezado hace dos años el trámite de la autorización, para tener esto claro y evacuar cualquier tipo de duda que se pueda presentar ahora, respecto a que este mecanismo de la autorización puede que no sea el idóneo, inclusive por el riesgo de hacer una consulta a la Procuraduría y ellos señalen este tipo de consideraciones de abogados, que son las que acaba de señalar.

Por eso recomienda inicialmente una cita con el Procurador diciéndole antes de qué se va a hablar, para que sepan que es lo que les van a comentar y cómo explorar la consulta, por lo que reitera de manera respetuosa sugiere que lo plantearan de esa manera, sobre todo a los Jerarcas del Ministerio. Don Rodolfo tiene experiencia sobre estas consultas y está seguro que en alguna ocasión le fue a tocar la puerta a la Procuradora o Procurador, antes de mandar una nota por escrito.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente indica, que esa es la posición correcta, sobre todo por el argumento que indicó respecto a que son servicios públicos que solo se pueden dar a través de licitaciones, que esa tranquilidad deben tenerla, de manera que todo este procedimiento que están estructurando siga adelante, y menciona que esa era la consulta que se le quiere hacer a la Procuraduría, agregando los factores del artículo 50 de la Constitución que indica la no regresión en la calidad en los servicios ambientales, ya que este es un tema que tiene grandes implicaciones de ese tipo, por lo que está totalmente de acuerdo en que se haga una cita puntual con el Procurador y vaya un grupo a presentarle la inquietud.

A continuación, el Dr. Carlos Rivas Fernández se refiere a las alternativas legales.



Legal

MECANISMOS LEGALES CONTINUIDAD DEL SERVICIO, CONTRATO EXPIRA 22 JULIO 2022



1 Proceso licitatorio abierto para prestación temporal del servicio

- **Ventajas:** -apertura a todo oferente interesado
-solución independiente del contrato vigente
- **Desventajas:** -riesgo de no recepción de ofertas e interrupción del servicio
-no se adjudique la prestación del servicio antes de la expiración del contrato e interrupción del servicio

2 Modificación unilateral del contrato (adenda)

- **Ventajas:** -solución a partir del contrato vigente
-continuidad asegurada bajo mismos estándares
- **Desventajas:** -necesario aval previo de la Contraloría
-eventual posición negativa de la Contraloría de solución a partir del contrato vigente
-exigencia de un régimen de responsabilidades por imprevisibilidad a pesar de otorgar aval

www.csv.go.cr



Legal

MECANISMOS LEGALES CONTINUIDAD DEL SERVICIO, CONTRATO EXPIRA 22 JULIO 2022

3 Contratación directa con Riteve

- **Fundamento legal:** -artículo 2 bis inciso c) de LCA:
Artículo 2 bis.-**Autorizaciones.** Exclúyense de los procedimientos de concurso establecidos en esta Ley, los siguientes supuestos autorizados por la Contraloría General de la República:
(...) c) Otras actividades o casos específicos en los que se acrediten suficientes razones para considerar que es la única forma de alcanzar la debida satisfacción del interés general o de evitar daños o lesiones a los intereses públicos.

-artículo 146 RLCA:
Artículo 146.- **Contrataciones autorizadas por la Contraloría General de la República.** La Contraloría General de la República podrá autorizar, mediante resolución motivada, la contratación directa o el uso de procedimientos sustitutos a los ordinarios en otros supuestos no previstos por las anteriores disposiciones, cuando existan razones suficientes para considerar que es la mejor forma de alcanzar la debida satisfacción del interés general, o de evitar daños o lesiones a los intereses públicos

Aspectos a considerar

- Requisitos detallados de la solicitud: técnicos, financieros y legales estrictos para el aval de la Contraloría
- Aceptación necesaria de Riteve de términos de la contratación (aspecto tarifario puede ser crítico)
- Riesgo de que la Contraloría no avale la solicitud
- Riesgo de que la Contraloría avale la solicitud pero que exija responsabilidades

www.csv.go.cr



A continuación, la Ing. Digna Walters Brown continúa con la presentación:

Información histórica de los vehículos (base de datos)

ATI

- Se ha solicitado a la empresa Riteve SyC S.A la información histórica de los vehículos (base de datos) que contenga al menos la siguiente información:

N°	Descripción	N°	Descripción	N°	Descripción	N°	Descripción
1	Número de ejes	11	Marca	21	Color	31	Hora de inicio de inspección
2	Tipo de servicio (inspección, reinspección, voluntaria, etc.)	12	Estilo	22	Tracción	32	Hora de finalización de inspección
3	N° TRT	13	Modelo	23	Número de puertas	33	Fecha de inspección
4	VIN	14	Año modelo	24	Marca de motor	34	Fecha límite de reinspección
5	Identificación del Propietario	15	Clasificación de vehículo	25	Tipo de motor	35	Fecha de primer ingreso
6	Propietario	16	Peso Máximo autorizado (peso bruto)	26	Número de cilindros	36	Mes y año de próxima inspección
7	Chasis	17	Peso Tara (Peso Neto)	27	Combustible	37	Anotaciones internas realizadas al vehículo
8	Placa	18	Lectura de odómetro actual	28	Cilindrada (cm3)	-	-
9	Número de motor	19	Lectura de odómetro anterior	29	Potencia (kw)	-	-
10	Base de operación (solo taxis)	20	Número de plazas	30	Hora de facturación	-	-

- Adicional a lo anterior, se ha solicitado:
 - Lista de los defectos asignados (si los hubiere):** Con su respectivo código, descripción y calificación, de todas y cada una de las inspecciones, reinspecciones e inspecciones voluntarias que le hayan sido realizadas desde su inscripción hasta el día de hoy y ulteriormente, idéntica información que se genere desde la remisión inicial y hasta la finalización de la relación contractual.

www.cstv.go.cr

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que observa que, en el caso de la base de operación para los taxis, es una información adicional por su condición de taxi, y consulta ¿para el servicio de transporte público hay una base diferenciada a esta que se estaría pidiendo en ese sentido?

La expositora responde que cree que toda la información y le cede la palabra a don José Manuel para que pueda atender la consulta.

El Ing. José Manuel Chaves Cordero, responde que la diferenciación que tienen los taxis, es que la base de operación, sí es un dato que tiene que portar el taxi en la puerta del vehículo. En otras modalidades del transporte público, como los autobuses, busetas y microbuses, los diferencia el permiso que les ha otorgado el Consejo de Transporte Público, donde pueden operar para transporte de estudiantes, de trabajadores, pero que a nivel de placa es exactamente lo mismo, que Riteve solicita la documentación, la verifica para que esté al día y sin esa información, ni siquiera se inicia la prestación del servicio de la revisión, es un requisito indispensable para optar por la revisión.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta ¿en el caso de los autobuses de ruta regular?

El Ing. José Manuel Chaves Cordero, responde que de igual manera se le solicita el documento que fue extendido por el Consejo de Transporte Público para operar en ruta regular.

El Director Ejecutivo responde que es la tarjeta de capacidad y tarifa lo que lo autoriza, y que lo que Riteve hace con los autobuses de ruta o especiales, es verificar si está al día en el canon, y que cuando es un bus de ruta lo que hace es que presenta la tarjeta de capacidad y tarifa y la certificación de canon, ya que esa certificación es la que agrupa la ruta

como tal y con base en eso se revisa, que el vehículo dentro de la línea se revisa igual, lo que cambia es un poco la rotulación de los costados nada más.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que él lo menciona, para que a partir de la base de datos, se pudiera hacer un clúster por empresas, ya que es un instrumento importante que tal vez hoy no se hace o no ha habido necesidad de hacerlo.

El Director Ejecutivo responde que cuando la base de datos esté acá, lo ve muy factible ya que simplemente se alimenta contra la base de datos del CTP, y podría generar el espacio donde indique si es de ruta o es especial, y a quien pertenece, ya que el propietario puede ser diferente hasta puede ser con leasing.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que por un tema de concesión deberían estar todas a nombre de quien es el prestatario, y por otro lado indica las ventas de vehículos a terceros mercados, esto en el sentido de donde se vende el vehículo que ya está cerca del final de su vida útil, eso es para planificar cómo se mueve el mercado con respecto a la edad media de los vehículos.

El Director Ejecutivo, señala que el valor residual del vehículo en el modelo tarifario debería indicarse.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que esa era su preocupación que le parece que es una aplicación adicional y que no tiene nada que ver con la confidencialidad de la base de datos de Riteve y sí de los empresarios.

La Ing. Digna Walters Brown señala que como bien lo indicó don Edwin, una vez que se tenga la información en COSEVI, se pueden agregar las demás características que se consideran serían de beneficio para fines estadísticos y toma de decisiones y que lo primordial en este momento es tener este histórico, que es del Estado, no es propiedad de Riteve y no la quieren facilitar y como bien dijo don Eduardo no interesa el tema financiero de ellos, pero sí el estado de los vehículos que se tienen actualmente.


El Director Roy Rojas Vargas, señala que Riteve no ha entendido que esa información es como la que tenemos todos en el Edus en el tema de salud, es una información del Estado, que la tiene que custodiar, manejar y controlar, y por eso la insistencia que han tenido con Riteve, y por años no han querido facilitar la información.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta ¿en esta lista no se solicitan los nombres del dueño del vehículo?

La Ing. Digna Walters Brown, señala que en el punto 6 se indica el propietario del vehículo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que hace la consulta por la confidencialidad de datos, pero en este caso sería de institución pública a institución pública.

El Director Ejecutivo indica que se podría tomar la información inclusive de la página web del Registro Nacional directamente, a la que están enlazados.



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI


Información histórica de los vehículos (base de datos)

ATI


- **Anotaciones u observaciones:** Es necesario contar con las incidencias que tuvieron los vehículos, a saber, ratificación judicial, odómetro cambiado, lectura del odómetro cuando este fue cambiado o cuando rebasó su lectura máxima y se reinició, cambio de categoría, cambio de características, autorización para portar láminas polarizadas, elemento de identificación y cualquier otro aspecto que se mencione en el apartado de observaciones de cada expediente.
- **Información de la inspección:** Incluir además, la estación y línea donde fue realizada la inspección, personal que firma la inspección, equipos utilizados y las mediciones realizadas con todos los equipos utilizados para la inspección.
- **Resultado de la inspección:** Finalmente, se debe indicar el resultado de la inspección.

- Al día de hoy, aún no se cuenta con dicha información.
- Esto es necesaria, para poder dar continuidad al servicio.

www.csv.go.cr



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI




Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Información histórica de los vehículos (base de datos)

ATI


- Técnicamente, dicha información se podría solicitar de la siguiente manera: *Que se facilite por parte de la empresa Riteve SyC S.A el respaldo del archivo .bak con la estructura de la base de datos con la información de cada uno de los vehículos (expediente histórico de cada vehículo), así como el diccionario de datos correspondiente. Lo anterior, para que se pueda restaurar los datos requeridos en la base de datos que creará el COSEVI.*
- Con base en lo anterior, se plantea la siguiente propuesta para acordar en esta sesión de Junta Directiva:
"Instar a la presidencia de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial que, de acuerdo con el oficio N° DM-2020-1978 del señor ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes que, para dar continuidad al servicio de la IVE se obtenga la información histórica de los vehículos (base de datos) desde el inicio de operaciones por parte de la empresa".

www.csv.go.cr



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Seguidamente continúa el Director Ejecutivo con la presentación de las disposiciones:



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI


DISPOSICIONES

DE


4.5 A Edwin Herrera Arias, en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI o quién ocupe el cargo:

- Elaborar, oficializar e implementar un análisis de riesgos sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios, considerando su identificación, las acciones y controles necesarios para mitigar sus efectos en caso de que se materialicen. Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá remitir a la Contraloría General lo siguiente:
 - i. En un plazo de 3 meses, contados a partir de la emisión del presente informe una certificación en la que haga constar la elaboración del análisis de riesgos, así como su remisión para aprobación de la Junta Directiva.
 - ii. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del análisis una certificación en la cual se haga constar su oficialización.
 - iii. En un plazo de 3 meses contados a partir de su oficialización, una certificación en la cual se haga constar la implementación de las acciones y controles necesarios para mitigar los posibles efectos ante su materialización.

www.csv.go.cr



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

DISPOSICIONES


DE

4.6 A Edwin Herrera Arias, en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI o quién ocupe el cargo:

- Elaborar, oficializar, divulgar, e implementar, un procedimiento que regule las etapas (planificación, ejecución y evaluación) del proceso establecido en el artículo 25 de la Ley de Tránsito sobre el servicio de IVE y todos los subprocesos relacionados. Dicho procedimiento, al menos deberá contener el alcance y objetivos, fundamento normativo, descripción del proceso y sus responsables, así como la definición de los puntos de control necesarios y mecanismos de resguardo documental (ver párrafos 2.3 al 2.10).

Posteriormente, dicho procedimiento debe ser presentado para su conocimiento por parte de la Junta Directiva del COSEVI. (Ver párrafos 2.21 al 2.22).

www.csv.go.cr



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI



El Dr. Carlos Rivas Fernández, responde a la consulta planteada por don Eduardo, respecto a ¿cuál es la complejidad de trasladar lo que iba a ser un cartel a un reglamento? y explica que el reglamento tiene que responder a una gran pregunta, ¿cómo se ejecuta todo lo relativo a las autorizaciones?, que se supone que en el reglamento tiene que estar bien explícito y claramente definido ¿cuál es el esquema o mecanismo de arranque?, ¿cuántas autorizaciones se van a dar al inicio a partir de ese modelo?, ¿cuáles son los requisitos que se deben cumplir?, que son técnicos, financieros y legales, además tiene que estar definido en ese reglamento cuál va a ser el plazo de las autorizaciones, tiene que estar el enunciado del régimen tarifario, indicar que es competencia de la ARESEP, la relación con el régimen de los bienes que pertenecen al Estado, sea COSEVI o el Ministerio, es decir ¿cómo se va a reflejar eso en los que van a empezar a trabajar?, los mecanismos de selección. En un concurso sería el régimen de evaluación, la definición de la autoridad que autoriza, es decir se tiene que definir, si será la Dirección Ejecutiva la que autoriza y el que no está de acuerdo apelaría ante la Junta Directiva, o si es la Junta Directiva la que autoriza y si alguien apela quien tiene que resolver es el Ministro. Eso tiene que estar ahí definido, al igual que el proceso de formalización ¿cómo se formalizan las autorizaciones?, si es en un simple documento o si es un procedimiento especial que hay que subir al SICOP, eso debe estar claro, tiene que estar definido cuáles son los derechos y las obligaciones que tienen los autorizados, el régimen sancionatorio y todos los transitorios que sean necesarios.

Seguidamente explica que la gran debilidad es que no es un reglamento sobre un tema doméstico, sino que como señaló don Ronny anteriormente, tiene la particularidad que son requisitos que se le van a imponer a usuarios solicitantes y eso supone una reglamentación cuidadosa que va por todo el filtro del MEIC.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta ¿las autorizaciones pueden ser a empresas nacionales o internacionales?

El Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que eso es lo que tiene que definir el reglamento, pero indica que si se rigen sobre los principios de la contratación administrativa no puede hacerse ninguna exclusión, sería discriminatoria si se hace una distinción en ese sentido.

El Dr. Carlos Rivas Fernández continúa con la presentación:



Legal

VIAS PARA LA CONTRATACION DEL NUEVO SERVICIO

ARTÍCULO 25 –LEY 9078.- Autorización de los CIVE
Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, otorgar las autorizaciones a los centros que realizarán la IVE, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27 de esta ley.

1. LICITACION PUBLICA INTERNACIONAL (procesos ordinarios de LCA y RLCA)
2. AUTORIZACIONES REGULADAS REGLAMENTARIAMENTE Y BAJO UN MODELO ESTABLECIDO POR EL COSEVI



www.csv.gub.uy



Legal

VIAS PARA LA CONTRATACION DEL NUEVO SERVICIO

1 LICITACION PUBLICA INTERNACIONAL (procesos ordinarios de LCA y RLCA)

- Ventajas: -amplia participación de oferentes
 - transparencia del proceso
 - filtro de la Contraloría General de la República
- Desventajas: -Sometimiento a las formas y tiempos necesarios en los procesos licitatorios
- -Los adjudicatarios no iniciarán el servicio a la expiración del contrato actual
- -Cuestionamiento de no haber acudido al modelo de autorizaciones establecido expresamente en la ley



www.csv.gub.uy



Legal

VIAS PARA LA CONTRATACION DEL NUEVO SERVICIO

**2 AUTORIZACIONES REGULADAS REGLAMENTARIAMENTE Y
BAJO UN MODELO ESTABLECIDO POR EL COSEVI**

- **Ventajas:** -proceso más expedito que una licitación
 - régimen susceptible de adaptaciones en el tiempo
 - posibilidad de variar prestatarios sin afectar la prestación del servicio
- **Desventajas:** -necesidad de un reglamento ejecutivo previo
- -sometimiento de la normativa a las pautas de los reglamentos técnicos
- -los autorizados no empezarán a la expiración del contrato
- -cuestionamiento de no haber acudido a la figura de la licitación para un servicio público

www.csv.go.cr




El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿en este proceso de autorizaciones también hay que establecer el número de prestadores de acuerdo a datos económicos?

El Dr. Carlos Rivas Fernández, responde que sí, ya que eso va en función de cómo lo mencionó anteriormente, debe estar establecido el modelo primero en el reglamento, así como la distribución en zonas, y demás y que eso se justifique a partir de un estudio técnico, que solo se pueden autorizar cierta cantidad de prestatarios, así como el reflejo que pueda tener en el tema de la fiscalización que no se ha tratado aquí, el tener una gran cantidad de gente que haya que fiscalizar.

El Director Ejecutivo indica que en cualquiera de las dos figuras, se pueden intentar hacer dos fases, sin embargo señala que en la de las autorizaciones considera es relativamente más fácil que empiecen a operar los nuevos operadores, con lo que se tiene actualmente, y posteriormente hacer las inversiones adicionales para las estaciones nuevas, ya que eso afecta económicamente a los participantes, pero que es parte de las reglas del juego que se establecen.

Seguidamente el Director Ejecutivo indica que si por ejemplo en Planificación Sectorial, el análisis financiero da que la recomendación es que sea solo un operador, iría en contra de la norma, pero que se podría hablar de dos operadores, porque de esta manera se deja como registro de elegibles a los demás participantes.

Continúa el Director Ejecutivo con la última disposición:




DISPOSICIONES

DE

4.7 A la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI):

Resolver sobre el programa de trabajo realizado por la Administración en atención a lo señalado en la disposición 4.4. Para acreditar el cumplimiento de esta disposición deberá esta Junta Directiva remitir a la Contraloría General a más tardar un mes después de recibido el programa de trabajo de acuerdo con la citada disposición.



www.csv.go.cr



¡Gracias!



www.csv.go.cr

La Licda. Sharon Retana Morales de la Auditoría Interna, señala que le llama la atención el informe de la Contraloría y el tinte de redacción que utilizaron, en donde prácticamente dan a entender que es COSEVI el responsable de todo y no ha hecho nada, incluso que le consultó al señor Auditor, si en algún momento se había considerado a la Auditoría para consultas o algún tema en general y lo único fue informarlos que se iba a hacer esa Auditoría, que en el tema de la ARESEP dan a entender que no han podido establecer el modelo tarifario porque el COSEVI no les ha pasado la información desde el 2020, pero en ningún momento hacen alusión de que Riteve no ha entregado información importante para que ARESEP pueda establecer ese modelo y reitera que por ningún lado se indica en el informe, entre otras cosas.

Seguidamente señala, que con respecto al tema de Riteve le llama la atención que todas las consultas que se han hecho, y a través del tiempo no han querido suministrar la información y ¿cuál sería el escenario en caso de que ellos sigan con esa negatividad?, a pesar de que tanto don Eduardo como don Rodolfo lo soliciten, ¿qué pasa si ellos siguen manteniendo esa posición arbitraria? y no la suministran y siguen atando al Consejo de manos para que el proceso fluya en lo que respecta a ellos propiamente. Entre otras cosas menciona que ya don Edwin y don Carlos Rivas indicaron que es materialmente imposible cumplir con el plazo de julio del 2022, sin embargo, señala, que se debe trabajar un plan de contingencia, ya que es preocupante las repercusiones legales que eso va a acarrear al COSEVI.

A continuación se refiere a los tres puntos medulares en el informe de la Contraloría, donde se refieren básicamente a temas de control interno como lo es la ausencia del procedimiento para poder llevar a cabo todo este proceso, ya que indican que el COSEVI no tiene un procedimiento oficial e integral estructurado de planificación y ejecución y cierre de todo este gran proceso y gran trabajo que se ha estado realizando y en el que se tiene que seguir trabajando, se habla de metas, de indicadores, de valoración de riesgos.

No se vio dentro de lo que se presentó la propuesta de un cronograma paralelo para cumplir propiamente con las disposiciones de la Contraloría, no para la ejecución y llevar a cabo el desarrollo del modelo y todo lo que hay que hacer para poder darle fin a este proceso, sino propiamente para atender esas disposiciones de la Contraloría, en lo que es temas de indicadores, valoración de riesgos y del procedimiento como tal, que aquí se habló de un proceso de licitación, pero la Contraloría habla del procedimiento integral que debe estar formalmente establecido con sus metas, objetivos, de todo lo que implica un procedimiento para desarrollar todas las acciones que ya se han adelantado y todas las que aún faltan por ejecutar.

Finalmente señala, que se debe tener en cuenta y reiterar la preocupación por la responsabilidad que COSEVI de alguna manera ha tenido que asumir, porque la ley así se lo dispuso, pero además porque la misma Contraloría por interpretación o la forma en la que valoraron realizar esa Auditoría, determinaron que era COSEVI al que le correspondía, sin considerar aspectos vitales e importantes, que va a ser imposible que el COSEVI cumpla porque intervienen muchos factores y actores, no es un actor absoluto, en el que todos dependen de todos para poder llegar a un buen término con la transición y continuidad del servicio que se presta de revisión técnica a la ciudadanía.

El Director Ejecutivo señala el tema de la Contratación Directa que dos factores, primero depende del hecho de que Riteve esté anuente y esa negociación indica él no la puede llevar a cabo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que se le va a ayudar con eso.

El Director Ejecutivo señala que si de eso no se tiene certeza, no se puede comunicar.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, responde que está bien, que no se comunica de lo que no se está seguro.

El Director Ejecutivo señala que como segundo factor, es que don Rodolfo les pueda definir en un par de días, si se va o no por el camino de la Contratación Directa, pero reitera que esa es la pregunta, ya que si se declara que la vocería está a cargo de Edwin Herrera del Consejo de Seguridad Vial, indica que todos van a llegar a preguntarle y él no va a tener respuesta, por esa razón agradecería que eso se resuelva, porque de no ser así con el perdón que se merecen no se considera capaz, por lo que no podría dar esa respuesta.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, responde que van por partes, señala que esa es la sugerencia porque considera que el proceso quien mejor lo maneja técnicamente es el COSEVI.

El Director Ejecutivo responde que está de acuerdo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, responde incluso se puede hacer acompañar del Ing. José Manuel Chaves, de don Ronny Rojas, de cualquiera de los técnicos de COSEVI, para complementar datos que son importantes para la prensa, pero señala que la filosofía y el principio mismo de en qué consiste esa comunicación, desde su percepción es que el guion ya está dado, es decir la Contraloría los ha venido acompañando, hay DFOES, se está cumpliendo con la información, y está de acuerdo en aclarar los puntos que indica el Director Ejecutivo para su tranquilidad.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, retoma lo que escribió Sandra señalando que se pueden solicitar prórrogas en plazos, y se refiere a que no comprende muy bien la diferencia de una Auditoría de acompañamiento y la Auditoría propiamente dicha, ya que lo que ahí hay son disposiciones, plazos, etc, como si fuera una Auditoría común, sin embargo señala que hay unas cosas que sí son importantes y señala que entiende al Director Ejecutivo en el sentido de a dónde va a llegar la prensa a preguntar, lo que sucede es que hay varias cosas aquí que están tan nebulosas, consultas que necesariamente hay que hacer, inclusive del propia análisis que se ha hecho aquí, menciona que de lo que ha leído y les fue dado la sesión anterior, que son los documentos que se prepararon para responderle a doña Marcela Aragón Sandoval en algún momento, de que siendo un servicio por delegación, un servicio considerado público que por delegación se está dando, no cabe la delegación por autorización, solo en precario, y con esto aclara que no está atacando al CTP en donde en algunas ocasiones dio autorizaciones en donde debió haber dado concesiones, y no habla del periodo de ahora, habla del periodo en el que él presidió la Comisión Técnica de Transportes, señala que una de las cosas que ahí se dijo del análisis que se hizo en este Consejo, en referencia al artículo 25 de la ley 9078, y por el principio de no regresión, y en referencia a las autorizaciones, ameritaría que el MOPT-COSEVI deba elevar consulta obligada a la Procuraduría General de la República, señala que hay elementos de sobra y se deben decir, comenta que él está haciendo estas consultas porque la Junta Directiva no puede tomar una decisión, sin que ese tipo de consultas hayan sido respondidas, comenta que el Consejo y se incluye debió haber hecho este tipo de preguntas mucho antes, ya que da el ejemplo de que cuando ahí se coloca la palabra autorizaciones y se coloca en plural, indica que todavía tiene sus dudas de que el plural lo que quiere es obligar a que haya dos o más, pero señala que esa es su interpretación personal y le gustaría que la Procuraduría le dijera que es lo que ellos interpretan y si ellos no lo saben, aunque desconoce si hay tiempo para eso, una interpretación auténtica hubiera sido necesaria de cuando eso se discutió en la Asamblea Legislativa, y retoma el documento DVTSV-2021 de fecha 28 de setiembre en donde tanto don Eduardo como don Edwin le contestan a la Dra. Marcela Aragón Sandoval, en donde se habla de esa consulta y no es para huirle ni extender plazos, ahí queda claro que eso no es lo que están haciendo y definitivamente con el principio de no regresión que está suficientemente claro, debería hacerse la consulta.

Seguidamente el Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que si es necesaria una licitación pública, que es lo que parece, ya que no ve como huirle a eso por autorizaciones y además no le parece adecuado, esto para no desmejorar el servicio, ni ir contra la propia Constitución por el principio de no regresividad, por lo que menciona que si ese es el camino es lo

que los llevaría a decidir mejor sobre cómo garantizar la continuidad y plantea la consulta a don Carlos Rivas ya que le gustaría saber sobre ¿qué es en lo que la Contraloría no está de acuerdo?

El Dr. Carlos Rivas Fernández responde que la Contraloría en lo que no está de acuerdo es que sobre las mismas bases de la Contratación, Riteve siga hasta que estén los nuevos prestatarios, ya que hay una cláusula de continuidad que está en el contrato y ellos dicen que eso no aplica.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿estando en el contrato?

El Dr. Carlos Rivas Fernández responde que esa cláusula es solo para que Riteve se quede a lo mucho un mes, arreglando los pendientes, pero jamás quedarse dos años hasta que estén los nuevos prestatarios.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que todas son decisiones que están unidas unas con otras y comenta que cuando doña Epsy Campbell siendo diputada llevó el tema a discusión respecto a ¿si era un monopolio o no?, indica que toda la explicación conceptual de que no era un monopolio, y que lo que se estaba haciendo era delegando un servicio público, y se tenía que delegar a través de licitación pública, por lo que menciona que para él el camino es la licitación pública internacional y en ese sentido pensar en cuál es el mejor camino para darle continuidad hasta llegar al buen término de esa licitación pública, sea 23 meses, sean 36 meses o sean 12 meses.

El Arq. Eduardo Brenes Mata responde que está totalmente de acuerdo y considera que el tema del tiempo no debería ponerles un obstáculo porque esa es la realidad, ya que se tienen que tomar decisiones y existen variables pero considera que ese es el camino y para eso es la reunión con la Procuraduría.

Los señores miembros de la Junta Directiva, agradecen la explicación y deciden votar.

Al ser las 18 horas con 30 minutos se retiran de la sesión los Ingenieros José Manuel Chaves Cordero, Pablo Álvarez Garay de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, los licenciados Ronny Rojas Cartín de la Unidad de Planificación Institucional, Roy Rojas Vargas de la Dirección de Proyectos y la Ingeniera Digna Walters Brown de la Asesoría en Tecnología de la Información.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se tiene por conocida la presentación y propuestas de acción planteadas por la Administración, para ejecutar el proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de Inspección Técnica Vehicular, en razón de las disposiciones del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República.
- 7.2 Se insta de manera respetuosa al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, para que con el objetivo de dar cumplimiento a las disposiciones al Consejo de Seguridad Vial, DFOE-00004-2021 de la Contraloría General de la República se sirva instruir para que se inicien todos los trámites necesarios tendientes a solicitar a dicha institución una autorización para contratar directamente a la actual prestataria de la inspección técnica vehicular, la continuación del servicio hasta tanto no existan nuevos prestatarios del servicio al 15 de julio del año 2022, con fundamento en el artículo 2 bis de la LCA y 146 de su reglamento, como la alternativa que se ha valorado como la única viable para asegurar la continuidad del servicio.

- 7.3 Se insta de manera respetuosa al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, se sirva indicar si la solicitud de autorización de contratación directa la deberá gestionar su despacho como servicio público que actualmente detenta el MOPT o si delega dicha gestión en el Cosevi, para lo cual deberá considerarse que de acuerdo a la normativa vigente, la institución solo fiscaliza el servicio actual.
- 7.4 Se insta de manera respetuosa al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata, se sirva indicar si para dar cumplimiento a la cláusula 12.6 Donación de Activos del contrato vigente para el servicio de revisión técnica, que contempla que los terrenos, instalaciones y equipos propiedad de la actual prestataria utilizados para la realización del servicio deben ser donados al Estado, se debe solicitar ante la notaría del Estado que los bienes sean inscritos a nombre del Estado en Administración del Mopt o del Estado en Administración del Cosevi, para plantear la solicitud en dichos términos.
- 7.5 Se insta de manera respetuosa al Señor Viceministro de Transportes y Seguridad Vial-Presidente Junta Directiva-COSEVI, Arq. Eduardo Brenes Mata, para que coordine con el señor Ministro, Rodolfo Méndez Mata y se sirva solicitar una reunión a la mayor brevedad posible con el Señor Procurador General de la República, con el fin de realizar las consultas que se consideren pertinentes, sobre los alcances del artículo 25 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, y así ejecutar de acuerdo al bloque de legalidad el mecanismo para definir los nuevos prestatarios del servicio a la expiración del contrato vigente.
- 7.6 Se insta de manera respetuosa al Señor Viceministro de Transportes y Seguridad Vial y Presidente de la Junta Directiva, Arq. Eduardo Brenes Mata, para que de acuerdo con el oficio N° DM-2020-1978 del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes y con el fin de disponer de una herramienta necesaria para dar continuidad al servicio de la IVE, solicite nuevamente a la actual prestataria, la información histórica de los vehículos (base de datos) desde el inicio de operaciones por parte de la empresa, en un plazo perentorio que así deberá indicarse en la solicitud y que de no atenderse, se ejercerán las prerrogativas indicadas en el contrato.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO OCTAVO

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

Se cierra la sesión a las 18 horas con 43 minutos.