

Sesión Ordinaria 3083-2021

Acta de la Sesión Ordinaria 3083-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 09 de diciembre del 2021.

Se inicia la sesión a las 19 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
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud
Sr. Juan Luis Chaves Vargas	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales

Directora Ausente:

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, Representante del Ministerio de Educación, se ausenta a la sesión por encontrarse de vacaciones, de previo comunicadas.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga	Auditor Interno a.i.
Lic. Mauricio Lara Zamora	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Ing. Pablo Álvarez Garay	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Ing. Edwin Vega Ureña	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Ing. Alexis Espinoza Chaves	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Ing. José Manuel Chaves Cordero	Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular
Arq. Jessica Martínez Porras	Secretaría Técnica-MOPT
Licda. Yamileth Álvarez Delgado	Secretaría Técnica-MOPT

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 Sandra Delgado Jiménez se encuentra sesionando en carretera y aclara que va con chofer, los señores Eduardo Brenes Mata, Juan Luis Chaves Vargas, indican que se encuentran sesionando desde su casa de habitación y el Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que se encuentran sesionando desde CONDOVAC.

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:
 - 3082-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Cambio de fiscalizador 2020CD- 000138-00587000.
- VII. Cambio de fiscalizador 2017CD-000194-0058700001.
- VIII. Análisis financiero y económico-social del modelo para la futura contratación de la Inspección Técnica Vehicular.
- IX. Estrategia de transición del servicio de IVE 2021. Retomar el Informe DFOE-CIU-IF-00004-2021, relacionado con el proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de inspección técnica vehicular.
- X. Asuntos de Director Ejecutivo.

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

Se resuelve:

Acuerdo:

2.1 Se aprueba el orden del día.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta 3082-21:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en la página 26, se indicó lo siguiente:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que de acuerdo al comentario de don Eduardo, lo que la Sala Constitucional resuelva o deje de resolver no se sabe, el modelo de negocios es fundamental para que se pueda proceder al cálculo tarifario, ya que determina como la tarifa inicial se va a definir, siendo la definición del modelo de negocios y la definición del cálculo tarifario, dos cosas que no están en el ámbito de acción hoy del COSEVI, ya que una está en el ámbito de acción de la Secretaría de Planificación Sectorial y la otra en el ámbito de acción de la ARESEP.

Solicita se escriba de la siguiente manera:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que exactamente en el mismo sentido mencionado por don Eduardo, lo que la Sala Constitucional resuelva no se sabe, pero de cualquier manera el modelo de negocios es fundamental para que se pueda proceder al cálculo tarifario, ya que determina como la tarifa inicial se va a definir, siendo la definición del modelo de negocios y la definición del cálculo tarifario, dos cosas que no están en el ámbito de acción hoy del COSEVI, ya que una está en el ámbito de acción de la Secretaría de Planificación Sectorial y la otra en el ámbito de acción de la ARESEP.

Continúa en la página 26:

Por eso indica, que preventivamente no solo habló de los escenarios...

Solicita se escriba de la siguiente manera:

Por eso indica, que preventivamente no solo habló de los escenarios que eventualmente puedan ser analizados...

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en la página 27, se indicó lo siguiente:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que desconoce qué van a resolver con la acción de la inconstitucionalidad, pero reitera es que preventivo.

Solicita se escriba de la siguiente manera:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que desconoce qué van a resolver con la acción de la inconstitucionalidad, pero reitera que es preventivo.

Continúa en la página 27:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que está bien, pero que en lo personal considera que eso es bastante claro, pero si como grupo de trabajo tienen certeza de que la Dirección de Planificación Sectorial va a tener todos los escenarios cubiertos, en el momento en el que se termine el recurso de inconstitucionalidad y ese recurso no va a dar ningún elemento adicional, como el que se dé la necesidad de ajustar ese modelo de negocios, pueden partir de ese principio, pero reitera en lo personal parte del principio de que eso no es así, que se necesita de esa definición para terminar el modelo de negocios, y para eso dio tres meses, comenta que ese es su consejo.

Solicita se escriba de la siguiente manera:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que cada instancia sustentará su propio criterio, que en lo personal considera que eso es bastante claro, pero si como grupo de trabajo tienen certeza de que la Dirección de Planificación Sectorial va a tener todos los escenarios cubiertos, en el momento en el que se termine el recurso de inconstitucionalidad y ese recurso no va a dar ningún elemento adicional, como el que se dé la necesidad de ajustar ese modelo de negocios, pueden partir de ese principio, pero reitera que en lo personal parte del principio de que eso no es así, porque se necesita de esa definición para terminar el modelo de negocios, y para eso estimó tres meses, para ajustar dicho modelo, comenta que esa es su posición.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en la página 29, se indicó lo siguiente:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en referencia al punto 7, lo que acaba de decir don Edwin lo comprueba, que apareció la posición de la Contraloría, y la participación del MOPT mermó, pero que eso es fundamental, no para que el Consejo lo imponga o no, sino para la coordinación y comunicación adecuada tal y como lo escribió, para que eso se dé de forma correcta, que cree es el punto que está defendiendo don Eduardo, es un asunto de coordinación reitera y esa es su preocupación.

Solicita se escriba de la siguiente manera:

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en referencia al punto 7, lo que acaba de decir don Edwin lo comprueba, que al conocerse la posición de la Contraloría, la participación del MOPT prácticamente desapareció, pero que eso es fundamental, no para que el Consejo lo imponga o no, sino para la coordinación y comunicación adecuada tal y como lo escribió en sus observaciones, para que eso se dé de forma correcta, que cree es el punto que está defendiendo don Eduardo, es un asunto de coordinación reitera y esa es su preocupación.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga, señala que en la página 8 se indicó lo siguiente:

La Licda. Sharon Retana Morales indica, que una de las advertencias a las que don Sergio se refiere textualmente dice: *“ es importante mencionar que si la Administración pretende cambiar el método de pago, debe existir antes un procedimiento que establezca todos los controles necesarios para la salvaguarda de los recursos, en este caso que no repercuta en los ingresos y los gastos y puedan generar afectación a los estados financieros, el mismo debe ser autorizado previamente por la Junta Directiva del COSEVI y no por la Dirección Ejecutiva”.*

Solicita se escriba de la siguiente manera:

La Licda. Sharon Retana Morales consulta sobre una de las advertencias a las que don Sergio se refiere textualmente dice: *“ es importante mencionar que si la Administración pretende cambiar el método de pago, debe existir antes un procedimiento que establezca todos los controles necesarios para la salvaguarda de los recursos, en este caso que no*

repercuta en los ingresos y los gastos y puedan generar afectación a los estados financieros, el mismo debe ser autorizado previamente por la Junta Directiva del COSEVI y no por la Dirección Ejecutiva”.

No hay más comentarios.

La secretaria toma nota de las observaciones.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 3082-21 con las observaciones solicitadas.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen asuntos de la Presidencia.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

No se conocen asuntos de los Directores de Junta Directiva.

ARTÍCULO SEXTO

Cambio de fiscalizador 2020CD- 000138-00587000.

A continuación, el Director Ejecutivo se refiere, mediante el oficio que se adjunta al “Cambio de fiscalizador 2020CD-000138-00587000”.



Dirección de
Logística

Departamento de
Proveeduría

San José, 07 de diciembre del 2021

Número de procedimiento: 2020CD-000138-0058700001

Nombre del contratista: RADIOGRÁFICA COSTARRICENSE SOCIEDAD ANÓNIMA

Cédula Jurídica: 3101009059

Número de contrato: 0432020001100232

Descripción de la contratación: Contratación de Video vigilancia mediante cámaras IP

Se solicita aprobación para el cambio de administrador de contrato, fiscalizador y apoyo técnico del mismo. Esto debido a los cambios de personal y que los que estaban asignados ya no laboran para la Institución.

Fiscalizadores designados originalmente: Lic. Cecilio Villagra Amador Jefe Departamento Administrativo-Financiero de la Dirección de Educación Vial y el Lic. José Humberto Leal Alvarado Departamento de Servicio Generales COSEVI, y la parte técnica: Diego Arce Hernández ATI COSEVI.

Cambios propuestos:

El administrador de contrato será el Lic. Gustavo Ruiz Ruiz o quien este designe para tal fin, por parte de COSEVI. El fiscalizador por parte de Educación Vial, será la MBA Gabriela Montero Flores o quien ella designe para tal fin. Como contraparte técnica, Se designa a la Licda. Liliana Martínez Pomares de ATI-COSEVI o quien ella designe para tal fin.



Los señores miembros agradecen la presentación y determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1** Con fundamento en el oficio DEPROV-2021-0379 atinente a la Contratación Directa N° 2020CD000138-0058700001, se autorizan las siguientes modificaciones del contrato: administrador por parte del COSEVI: Lic. Gustavo Ruiz Ruiz o quien este designe para tal fin; fiscalizador por parte de la Dirección General de Educación Vial: MBA Gabriela Montero Flores o quien ella designe para tal fin y como contraparte técnica: Licda. Liliana Martínez Pomares de ATI-COSEVI o quien ella designe para tal fin.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO SÉTIMO

Cambio de fiscalizador 2017CD-000194-0058700001.

A continuación, el Director Ejecutivo se refiere, mediante el oficio que se adjunta "Cambio de fiscalizador 2017CD-000194-0058700001".



Dirección de
Logística

Departamento de
Proveeduría

San José, 07 de diciembre del 2021

Número de procedimiento: **2017CD-000194-0058700001**

Nombre del contratista: **RADIOGRÁFICA COSTARRICENSE SOCIEDAD ANÓNIMA**

Cédula Jurídica: **3101009059**

Número de contrato: **0432018001100001**

Descripción de la contratación: **CONTRATACION DE UNA EMPRESA QUE BRINDE LOS SERVICIOS DE CIRCUITO CERRADO DE TV MEDIANTE LA MODALIDAD SERVICIOS ADMINISTRADO. DGEV**

Se solicita aprobación para el cambio de administrador de contrato, fiscalizador y apoyo técnico del mismo. Esto debido a los cambios de personal y que los que estaban asignados ya no laboran para la Institución.

Fiscalizadores designados originalmente: Lic. Vincer Sánchez Gutiérrez Jefe Departamento Administrativo-Financiero de la Dirección de Educación Vial y la Licda. Jazmín Martínez Córdoba Departamento de Servicio Generales COSEVI, y la parte técnica: Diego Arce Hernández ATI COSEVI.

Cambios propuestos:

El administrador de contrato será el Lic. Gustavo Ruiz Ruiz o quien este designe para tal fin, por parte de COSEVI. El fiscalizador por parte de Educación Vial, será la MBA Gabriela Montero Flores o quien ella designe para tal fin. Como contraparte técnica, Se designa a la Licda. Lilibian Martínez Pomares de ATI-COSEVI o quien ella designe para tal fin.



Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Con fundamento en el oficio DEPROV-2021-0380, atinente a la Contratación Directa N° 2017CD000194-0058700001, se autorizan las siguientes modificaciones del contrato administrador por parte del Cosevi: Lic. Gustavo Ruiz Ruiz o quien este designe para tal fin; fiscalizador por parte de la Dirección General de Educación Vial: la MBA Gabriela Montero Flores o quien ella designe para tal fin y como contraparte técnica, la Licda. Liliana Martínez Pomares de ATI-COSEVI o quien ella designe para tal fin.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO OCTAVO

Análisis financiero y económico-social del modelo para la futura contratación de la Inspección Técnica Vehicular.

A continuación, se recibe a la Arq. Jessica Martínez Porras y a la Licda. Yamileth Álvarez Delgado de la Secretaría Técnica-MOPT, quienes desarrollarán el tema “Análisis financiero y económico-social del modelo para la futura contratación de la Inspección Técnica Vehicular”, mediante la presentación que se aporta:



**INFORME : ESTRATEGIA PARA LA
TRANSICIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA
VEHICULAR. (COSEVI)**

INFORME COSEVI

Análisis técnicos y financieros

- *"...uno de los puntos clave en la generación de la estrategia para la continuidad del servicio, es por esto que el Consejo de Seguridad Vial desarrolló un modelo de negocio en el cual se efectuaron estudios técnicos y financieros. Este modelo fue conocido por la Junta Directiva del COSEVI en la sesión ordinaria 3003-2020 con fecha del 10 de junio del 2020.*
- Mediante criterio técnico -Futura Contratación Inspección Técnica Vehicular- elaborado en junio del 2021 por el Proceso Evaluación de Proyectos, de la Secretaría de Planificación Sectorial, realizó observaciones al modelo de negocio elaborado por el COSEVI.

Actividades que lleva a cabo la SPS

Estructurar el modelo de negocio para la futura contratación del servicio de inspección técnica vehicular en Costa Rica, sustentado en valoraciones financieras, económico-sociales, ambientales y lecciones aprendidas; en procura de alcanzar un balance entre el bienestar del consumidor, calidad del aire, el buen uso de los recursos públicos y utilidad justa de la operación; todo con fundamento en la planificación estratégica.



Actividades que lleva a cabo la SPS

- Caracterización de la Inspección Técnica Vehicular,
- Marco Referencial Estratégico,
- Evaluación del Modelo Actual,
- Esquema del Servicio, Fiscalización y Operación,
- Análisis Financiero,
- Estructuras de Mercado,
- Análisis Económico Social,
- Matriz de Riesgos y
- Comparativo de indicadores y
- Alternativa recomendada.



Recomendación

- Es oportuno precisar por parte del COSEVI, los entregables que estaría elaborando la Secretaría de Planificación Sectorial, de cara a la comunicación con la CGR y a la adecuada coordinación que actualmente se realiza con el MOPT para la continuidad del servicio de Inspección Vehicular en Costa Rica.

Continúan con la siguiente presentación:

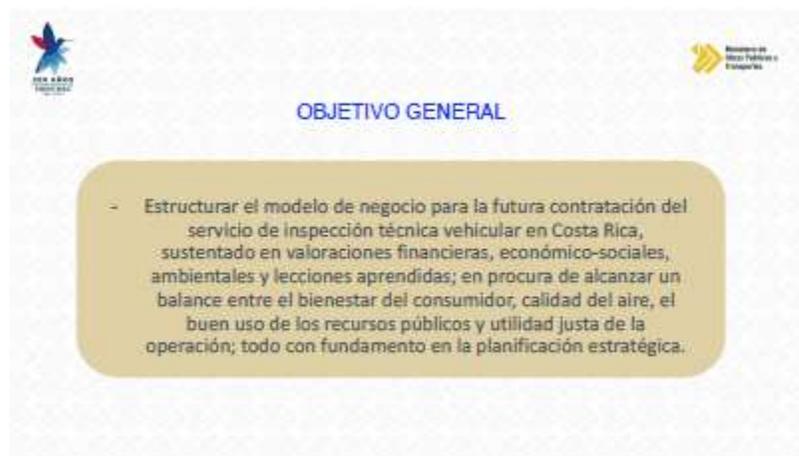


The slide features the logos of the Costa Rican government and the Ministry of Public Works and Transport. The title is centered in bold black text. Below the title, the organizational affiliation is listed: 'Secretaría de Planificación Sectorial', 'Proceso de Evaluación de Planes, Programas y Proyectos', and 'Ministerio de Obras Públicas y Transportes'. The date 'Dic. 2021' is at the bottom. A horizontal strip of three photographs shows a car on a production line, a worker in a blue uniform, and a worker in a blue hard hat.

Análisis financiero y económico-social del modelo para la futura contratación de la ITV

Secretaría de Planificación Sectorial
Proceso de Evaluación de Planes, Programas y Proyectos
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Dic. 2021



The slide has the same logos as the previous one. The title 'OBJETIVO GENERAL' is centered in blue. A light yellow rounded rectangle contains a single bullet point in black text.

OBJETIVO GENERAL

- Estructurar el modelo de negocio para la futura contratación del servicio de inspección técnica vehicular en Costa Rica, sustentado en valoraciones financieras, económico-sociales, ambientales y lecciones aprendidas; en procura de alcanzar un balance entre el bienestar del consumidor, calidad del aire, el buen uso de los recursos públicos y utilidad justa de la operación; todo con fundamento en la planificación estratégica.



MARCO REFERENCIAL

- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. Sección V, Inspección vehicular.
- El Objetivo de Desarrollo Sostenible N° Objetivo 3. Salud y Bienestar. "Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades"
- Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad vial 2020-2030, "Seguridad del vehículo".
- Plan Nacional de Promoción de la de Seguridad Vial 2001- 2005
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022: "Detener el crecimiento de las defunciones por accidentes de tránsito implementando acciones de seguridad vial, para cumplir dicho objetivo se registra el mantener la tasa de mortalidad anualmente hasta el año 2022 en un 18.34 por cada 100 mil habitantes.



VAROLACIONES CUALITATIVAS Y CUANTITATIVAS

- **Calidad del aire:** la Inspección vehicular cumple con los criterios de pertinencia, eficacia, eficiencia, impacto y sostenibilidad en su contribución a mejorar la calidad del aire en Costa Rica. (OMS)
- **Seguridad vial:**
 - Cumple con el criterio de pertinencia, ya que se asocia a la normativa, políticas y planes tanto nacionales como internacionales que buscan mejorar la seguridad vial.
 - Cumple con el criterio de eficacia ya que el modelo logró la atención del 100% de los vehículos que se presentaron.
 - Cumple con el criterio de eficiencia ya que contribuye, a la identificación de los elementos que garanticen el correcto estado técnico del parque de vehículos que circulan en el país.
- **Percepción del usuario:**
 - La mayor cantidad de encuestados (75,50%) considera conveniente la localización de la estación más cercana a su zona de residencia. De estos el 91% corresponde a usuarios de la GAM.
 - Un 79% considera que no ha cambiado con frecuencia la estación de la revisión técnica, a la que están, mientras que un 22% considera que sí ha cambiado.
 - Un 90% de los usuarios manifestó que encontró satisfacción al obtener la cita.
 - De los entrevistados, el 60% considera que el trato recibido por el personal que realizó la inspección es bueno o excelente, mientras que un 25% considera que fue malo o muy malo.

Aspectos generales del esquema de servicio



La cantidad de inspecciones técnicas vehiculares que se llevan a cabo cada año, dependen del volumen de automotores que conforman la flota vehicular del país y el incremento que se da en esta.

Desde la perspectiva económico-social, es posible indicar que la inspección técnica vehicular (ITVE) de manera integral se compone de diferentes fases:

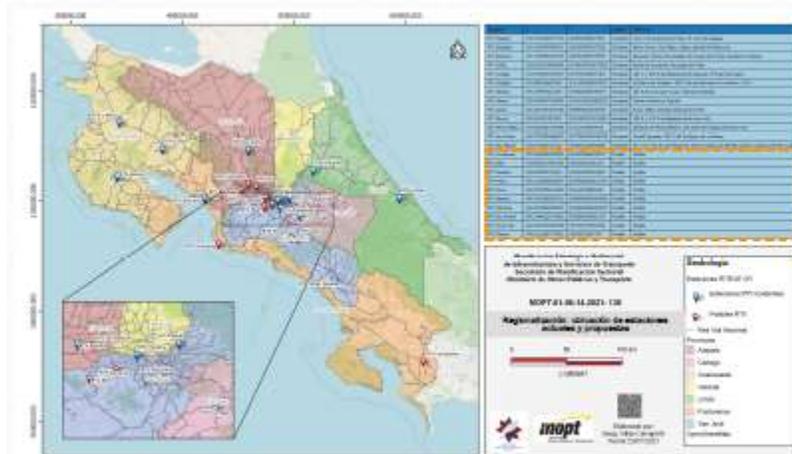
- La inspección técnica vehicular (prestación del servicio del modelo de operación)
- La reparación de los vehículos (servicio que brindan los talleres mecánicos)
- La reinspección (prestación del servicio del modelo de operación) y
- El otorgamiento del sticker de aprobación (prestación del servicio del modelo de operación).

El modelo de operación no tiene control sobre el precio en el mercado, tampoco tiene poder de decisión sobre los criterios de evaluación que se aplican a los automotores, el servicio que se brinda debe ser uniforme en todos los CIVE y está sometido a la fiscalización del COSEVI.

Esquema metodológico del estudio



- La distribución en el mercado se realiza de acuerdo a la regionalización oficial del MIDEPLAN: Región Central, Región Huastar Norte, Región Huastar Caribe, Región Pacífico Central, Región Chorotega y Región Brunca, de modo que exista al menos una centro de inspección en cada una de las provincias asociadas a cada región.
- A partir de dos operadores, la distribución adquiere una nueva segmentación por número de zona.
- La distribución se lleva a cabo en relación con la cantidad de primeras inspecciones periódicas y no periódicas de cada CIVE.
- Se busca, eliminar al máximo la pérdida de usuarios por migración entre unos y otros centros de inspección vehicular.
- Se busca equiparar al máximo posible la porción de costos de operación de cada uno de los operadores.
- Se busca eliminar al máximo posible las posibilidades de colusión entre los operadores del servicio.
- Se busca que el consumidor obtenga el máximo beneficio posible en cuanto a calidad y costo del servicio.
- Se busca que mediante el modelo de operación se obtengan utilidades justas.



Determinación de líneas adicionales requeridas

Para determinar las necesidades, a lo largo del período de concesión se consideró:

- Las cantidades de primeros inspecciones, y retroinspecciones, en estas se contabilizan tanto las periódicas como las no periódicas.
- Las estaciones fijas son capaces de atender 100 mil automotores al año por línea.
- Las estaciones móviles atienden 60 mil automotores al año.
- La concesionaria oficial es de 60 meses al año para la gran mayoría de vehículos.
- Se estima la atención en el servicio en cada uno de los CVV por 240 días al año.
- La capacidad, debe adecuarse en función de la demanda. Cuando la demanda se acerca a la capacidad, se dice que hay un peligro.
- Si la demanda es menor a la capacidad, existe capacidad excedente.
- Si la demanda es superior a la capacidad, existe capacidad insuficiente.
- El horario de atención de los CVV, es de 15 horas diarias.
- El análisis de necesidades de capacidad instalada se realizó de manera separada para las estaciones fijas y las estaciones móviles.
- La proyección del servicio que se separa a partir del 2021 y hasta el 2062 se basa a su vez mediante la utilización de la fórmula de tendencia.
- Los valores del R^2 cuadrado en la mayoría de los CVV oscilan a 1.
- Se busca que la ampliación de la capacidad instalada genere en lo menor posible ajustes forzados en la tarifa actual del servicio.

Distribución de Mercado

MODELO CON TRES OPERADORES

	Operador	Cantidad de líneas actuales	Líneas solicitadas	Porcentaje de participación
REGIÓN CENTRAL REGIÓN BRUNCA	ZONA 1			
	San José Sur	0	2	10%
	San José Norte	0	0	0%
	Pinacatepec	2	1	4%
	Mérida Sur	1	1	5%
		3	3	15%
REGIÓN CENTRAL REGIÓN PACÍFICO CENTRAL	ZONA 2			
	Aguilón	0	2	10%
	Cartago	0	0	0%
	Puntarenas	2	1	4%
	Estación 9000	0	0	0%
		2	2	10%
REGIÓN CENTRAL REGIÓN CAJAL REGIÓN HUETAR NORTE REGIÓN CHIRIQUÍ REGIÓN VERDE	ZONA 3			
	Heredia	0	0	0%
	Alajuela	1	1	5%
	Licón	1	1	5%
	San Carlos	2	0	4%
	Alfaro Solís	1	1	5%
	Turkey	1	1	5%
	Caracas	1	0	5%
	San José (Aeropuerto)	0	0	0%
			8	8

Distribución de Mercado

MODELO CON CINCO OPERADORES

	Operador	Cantidad de líneas actuales	Líneas solicitadas	Porcentaje de participación
REGIÓN CENTRAL REGIÓN BRUNCA REGIÓN PACÍFICO CENTRAL	ZONA 1			
	San José Sur	0	0	0%
	San José Norte	0	0	0%
	Pinacatepec	2	1	4%
	Mérida Sur	1	1	5%
		3	3	15%
REGIÓN CENTRAL REGIÓN PACÍFICO CENTRAL	ZONA 2			
	Aguilón	0	0	0%
	Cartago	0	0	0%
	Puntarenas	2	1	4%
	Estación 9000	0	0	0%
		2	2	10%
REGIÓN CENTRAL REGIÓN CAJAL REGIÓN HUETAR NORTE REGIÓN CHIRIQUÍ REGIÓN VERDE	ZONA 3			
	Heredia	0	0	0%
	Alajuela	1	1	5%
	Licón	1	1	5%
	San Carlos	2	0	4%
	Alfaro Solís	1	1	5%
	Turkey	1	1	5%
	Caracas	1	0	5%
	San José (Aeropuerto)	0	0	0%
			8	8



Cuadro Comparativo ESTRUCTURA DE MERCADO



USUARIO	ADMINISTRACIÓN	CONCESIONARIO	PAÍS
<ul style="list-style-type: none"> El operador ofrece un solo operador por lo cual el concesionario no puede elegir una empresa diferente a donde acudir. No se visualiza mejoramiento en el precio del servicio a favor del usuario, ya que el ajuste tarifario lo establece la ASEPOM y está influenciado en un alto grado por los cambios en los costos de explotación (del 1) y por el tipo (de mantenimiento de la zona). 		<ul style="list-style-type: none"> No fijación del mercado 100%. El operador ofrece en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de explotación lo cual no beneficia al concesionario. 	<ul style="list-style-type: none"> La probabilidad de obtener en la calidad del servicio existente otro se ofrece una mejoría superior por parte del ente fiscalizador.
<ul style="list-style-type: none"> Mayor grado de migración entre operadores, se daña entre las CSE de Zapicho, San José Florio y El Coyol. No se visualiza mejoramiento en el precio del servicio a favor del usuario. 	<ul style="list-style-type: none"> Los costos de explotación serán menores para el operador de la zona 2 que el de la zona 1. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación del mercado 100 y 100%. Ambos operadores tendrán mejor una buena posición en el mercado actual en los días eficientes y competitivos. Disminuye la posibilidad de sufrir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de explotación de los operadores, pero no lo suficiente para beneficiar al concesionario. 	<ul style="list-style-type: none"> Existe alta probabilidad de calidad, ya que al aumentar la competitividad, los operadores tendrán un ambiente de trabajo a mejorar los costos, servicios, mediante actividades de promoción en el precio del servicio basadas en la tarifa sujeta.
<ul style="list-style-type: none"> La posibilidad de migración entre operadores, aumenta. No se visualiza mejoramiento en el precio del servicio a favor del usuario. 	<ul style="list-style-type: none"> Los costos de explotación serán mayor para el operador de la zona 2, toda vez que se aplican los impuestos al de la zona 2 (Derecho, Impuesto de ajuste en la tarifa que beneficia en menor medida al operador de la zona 1). Aumenta en los costos de explotación y fiscalización. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación del mercado 80 y 80 y 100%. Los operadores mantienen una buena posición en el mercado actual en los días eficientes y competitivos. Se incrementan las estrategias para atraer concesionarios. Disminuye la posibilidad de sufrir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de explotación de los operadores, pero no lo suficiente para beneficiar al concesionario. 	<ul style="list-style-type: none"> La probabilidad de obtener en la calidad del servicio aumenta con respecto a los niveles anteriores, ya que se requiere de mayor nivel de competitividad para atraer un mejor nivel de servicios y operaciones.
<ul style="list-style-type: none"> Existen alternativas entre los costos de explotación. La posibilidad de migración de demanda entre centros de explotación, aumenta. 	<ul style="list-style-type: none"> El Estado les asegura a los operadores mediante medios legales el beneficio de ser los únicos proveedores de servicios. ASEPOM realiza sus evaluaciones económicas a empresas involucradas en el proceso. Los costos de explotación y fiscalización aumentan por la cantidad de operaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación del mercado 25, 25 y 25%. La posición en el mercado de algunos de los operadores del servicio, para la regular y en otros disminuir, ya que aumenta la implementación de estrategias para atraer usuarios a los centros de explotación. Se incrementan las estrategias para atraer usuarios. Los operadores pueden sufrir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de explotación, lo cual no beneficia al concesionario. 	

Cuadro Comparativo ESTRUCTURA DE MERCADO

ENLARGOS	ADMINISTRACIÓN	CONCESIONARIOS	PAE
<ul style="list-style-type: none"> Clase de servicios entre las cuatro etapas La posibilidad de integración entre centros de operación vehicular, aumento de que se incrementa la mezcla de estaciones actuales y proyectadas a diferentes operadores. 	<ul style="list-style-type: none"> El Estado les asegura a los operadores mediante medidas legales el beneficio de ser cinco los proveedores del servicio. ABSEP realiza los estudios correspondientes a diferentes incrementos tarifarios. Los niveles de supervisión y fiscalización aumentan por la cantidad de operadores. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación del mercado 20, 20, 20, 20 y 20%. La posición en el mercado de los proveedores depende de la implementación de estrategias para atraer usuarios a sus centros de operación y al gran terminal. Bajo un incremento con respecto a la presencia de otros operadores. Los operadores pueden influir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de operación lo cual no favorece al consumidor. 	<ul style="list-style-type: none"> Mercado regulado. Aunque en menor grado, existe alta probabilidad de cambios, ya que el aumento de la oferta reduce el nivel de demanda que pueden integrar, lo que puede ser cubierto por nuevos proveedores a través de las mejores alternativas mediante aumento en el precio del servicio. La posibilidad de detección en la calidad del servicio aumenta con respecto a los niveles actuales, ya que se requiere de mayores recursos de parte del Estado para lograr una mejor fiscalización y supervisión.
<ul style="list-style-type: none"> Situaciones entre las cuatro etapas La posibilidad de integración entre centros de operación vehicular, aumento de que se incrementa la mezcla de estaciones actuales y proyectadas a diferentes operadores. 	<ul style="list-style-type: none"> El Estado les asegura a los operadores mediante medidas legales el beneficio de ser cinco los proveedores del servicio. ABSEP realiza los estudios correspondientes a diferentes incrementos tarifarios. Los niveles de supervisión y fiscalización aumentan por la cantidad de operadores. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación del mercado 10, 11, 16, 17, 17 y 17%. Los operadores pueden influir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de operación lo cual no favorece al consumidor. La posición en el mercado de los proveedores depende de la implementación de estrategias para atraer usuarios a sus centros de operación y al gran terminal. Bajo un incremento con respecto a la presencia de otros operadores. Debido a que se permite el mercado de cada uno de los operadores en paralelo, se incrementan las estrategias para generar usuarios de las demás proveedoras. Estas proveedoras pueden ser llamadas en algunos momentos, pero también los operadores pueden recurrir a otras prácticas para la atracción de usuarios a sus CIVL. 	<ul style="list-style-type: none"> Mercado regulado. La probabilidad de detección podría disminuir ya que es más difícil llegar a usuarios. La probabilidad de detección en la calidad del servicio aumenta con respecto a los niveles actuales, ya que se requiere de mayores recursos de parte del Estado para lograr una mejor fiscalización y supervisión. Posibles incrementos en recursos por parte de la Administración para la realización de estudios.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cómo entra el tema de las móviles en todos los cuadros que mostró?, ¿cuál es la lógica de las móviles?

La Licda. Yamileth Álvarez Delgado responde, que las móviles están incluidas en la demanda porque ellas tienen una demanda también, por lo que lógicamente se tiene que hacer una solución de las móviles de acuerdo al porcentaje de participación en el mercado, para que pueda alcanzar la demanda que podría tener.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿la creación de las móviles por lo menos será por región o por operador?

La Arq. Jessica Martínez Porras responde, que hay móviles que en su momento se proyectaron, hay otras que están proyectadas, que se detectó precisamente en establecer esos requerimientos para que la atención de esa demanda puede darse de manera específica, por lo que reitera está considerado dentro de las proyecciones. En la diapositiva del mapa que se vio anteriormente, hay dos colores identificados, uno es el de las estaciones actuales y otro es el de las estaciones que se proyectan y dentro de las que se proyectan hay algunas que son móviles en efecto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya agradece la respuesta.

Se continúa con la presentación.

Cuadro Comparativo COSTOS SOCIALES

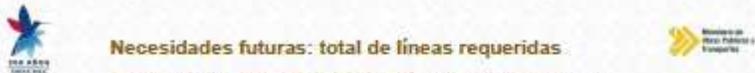
 Ministerio de
 Transporte Público y
 Tránsito

DEBILIDADES	ADMINISTRACIÓN	CONCEPCIONARIOS	ALC
1	Disminución en la calidad del servicio, si no se lleva a cabo una métrica Realizadora.		Aumento en costos sociales por accidentes de tránsito y contaminación del ambiente que existe una buena administración por parte de los operadores y no se implementa una métrica Realizadora. Depende en la generación del costo, si no existe una buena administración del riesgo por parte del operador, y se realiza una métrica Realizadora.
2	Disminución en la calidad del servicio, si no se lleva a cabo una métrica Realizadora. Aumento en los costos de Realización, se deben reflexionar para evitar el índice de calidad.	El modelo de operación evaluado se regionaliza. Podría ser necesario considerar la regionalización de número de planes.	Aumento en costos sociales por accidentes de tránsito y contaminación del ambiente que existe una buena administración por parte de los operadores y no se implementa una métrica Realizadora.
3	Aumento en los costos de Realización, se deben reflexionar para evitar el índice de calidad. Incremento de recursos por parte de la Administración, para atender posibles conflictos que se den entre los operadores.	Desarrollo de estrategias para atraer clientes lo cual puede generar un costo de operación. Se puede atraer una distribución en la calidad del servicio, si no se lleva a cabo una métrica Realizadora. Cálculo entre los tres operadores a fin de obtener el promedio en los ALC.	
4	Aumento en los costos de Realización, se deben reflexionar para evitar el índice de calidad. Aumento en los costos de supervisión y Realización ya que se requiere que el ALC Realizador exige una mayor cantidad de recursos a esta actividad. La resolución de conflictos puede requerir de mayores recursos.	Desarrollo de estrategias para atraer clientes lo cual puede generar un costo de operación. Se puede atraer una distribución en la calidad del servicio, si no se lleva a cabo una métrica Realizadora. Cálculo entre los tres operadores a fin de obtener el promedio en los ALC.	
5	La probabilidad de que exista en la calidad del servicio aumento sino se exige una métrica superior por parte del ALC Realizador.	Cálculo entre los contribuyentes operadores, para obtener el promedio en los ALC Realizadores en la banda urbana.	Aumento en costos sociales por accidentes de tránsito y contaminación del ambiente que existe una buena administración por parte de los operadores y no se implementa una métrica Realizadora. Aumento en los recursos destinados por la Administración a la resolución de conflictos.
6	Aumento en los costos de Realización, se deben reflexionar para evitar el índice de calidad del servicio, y se puede estar en el índice de los operadores Realizadores más eficientes. Aumento en los costos de supervisión y Realización ya que se requiere que el ALC Realizador exige una mayor cantidad de recursos a esta actividad. La probabilidad de que exista en la calidad del servicio aumento sino se exige una métrica superior por parte del ALC Realizador.	Desarrollo de estrategias para atraer clientes lo cual puede generar un costo de operación. Se puede atraer una distribución en la calidad del servicio, si no se lleva a cabo una métrica Realizadora.	

Cuadro Comparativo BENEFICIOS SOCIALES

 Ministerio de
 Transporte Público y
 Tránsito

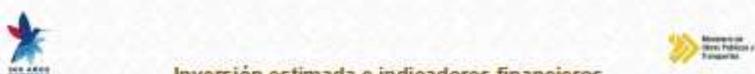
DEBILIDADES	CONCEPCIONARIOS	ADMINISTRADOR / ALC
Existe mejor aprovechamiento del espacio a nivel del operador.	Los costos de operación se reducen en un operador por lo cual pueden ser rebatidos a los usuarios y/o participantes en el mercado.	Puede haber un mejor aprovechamiento y resultados por parte del ALC Realizador, ya que los recursos (dineros) pueden ser usados de mejor forma las responsabilidades del índice de supervisión y productividad del servicio, depende principalmente de la cantidad empresarial. Por lo que una buena administración de la empresa, podría mejorar en la satisfacción del usuario.
Los usuarios pueden elegir entre empresas para asistir a la TV. No se perciben beneficios en cuanto a distribución de precios. No existen sanciones significativas en favor del consumidor con respecto al modelo de operación realista.	Si hacen una reducción participativa de operadores, pueden mejorar la calidad y la eficiencia en la prestación del servicio. Podría implementarse incentivos para atraer a los clientes.	Existencia de la eficiencia distribuida en los recursos en la rentabilidad y productividad del servicio, depende principalmente de la cantidad empresarial. Por lo que una buena administración de la empresa, podría mejorar en la satisfacción del usuario. No existe apertura del mercado.
Los usuarios pueden elegir entre tres empresas para asistir a la TV. No se perciben beneficios en cuanto a distribución de precios. No existen sanciones significativas en favor del consumidor con respecto al modelo de operación realista.	Si hacen una reducción participativa de operadores, pueden mejorar la calidad y la eficiencia en la prestación del servicio. Podría implementarse incentivos para atraer a los clientes (premios).	No existe apertura del mercado.
Los usuarios pueden elegir entre cuatro empresas para asistir a la TV. No se perciben beneficios en cuanto a distribución de precios. No existen sanciones significativas en favor del consumidor con respecto a los modelos anteriores.	Si hacen una mayor cantidad de operadores, estos pueden mejorar la calidad y la eficiencia en la prestación del servicio. Podría implementarse incentivos para atraer a los clientes (premios).	Disminuye la probabilidad de influir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de operación de los operadores, pero no es suficiente para fomentar el crecimiento. No existe apertura del mercado.
Los usuarios pueden elegir entre cinco empresas para asistir a la TV. Disminuye la probabilidad de influir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de operación, ya que la distribución basada en aumentar la probabilidad de ingresos, hace que algunos de los operadores se enfoquen a mejorar calidad de operación que los otros. Pueden elegir entre una empresa para asistir a la TV.	Las operaciones, pueden mejorar la calidad y la eficiencia en la prestación del servicio. Podría implementarse incentivos positivos para atraer a los clientes (premios).	Disminuye la probabilidad de influir en el precio del servicio por medio de ajustes en los costos de operación, ya que la distribución basada en aumentar la probabilidad de ingresos, hace que algunos de los operadores se enfoquen a mejorar calidad de operación que los otros. Puede elegir un grupo de operadores libre y otro operador lo cual podrá generar la cantidad de incentivos (premios) para convencer a los usuarios que elijan los servicios del operador del promedio.



Necesidades futuras: total de líneas requeridas

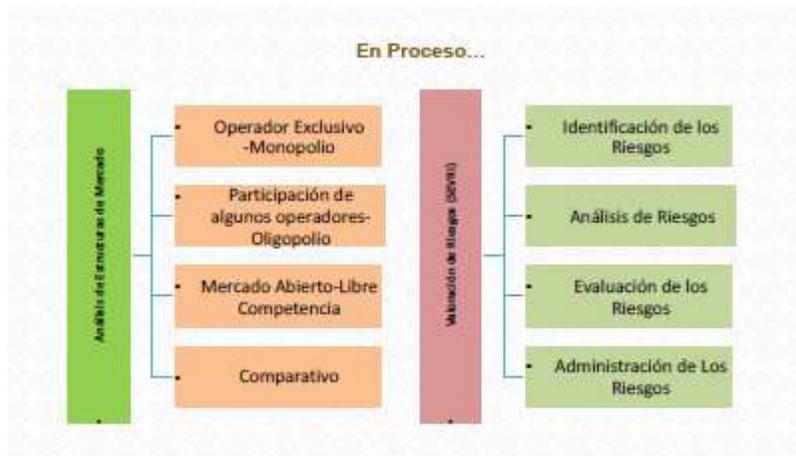
- Asumiendo el 2023 como el año 1 de operación, se tiene que para entonces se requieren 8 líneas fijas y la adquisición de tres móviles, mientras que para el 2027, se esperaría la ampliación de 2 líneas fijas.

CIVE	2023		2027	
	Fijas	Intervención	Móviles	Intervención
Alajuela	1	Ampliación		
El Cuyal	1	Ampliación		1
Hicoya	1	Ampliación		Ampliación
Libertad	1	Ampliación		
Guadalupe	1	Ampliación		
Litón	1	Ampliación		
Zona Sur	1	Construcción		
Puntarenas	1	Ampliación		
Móvil 4			1	
Móvil Sur			1	
Móvil Norte			1	
Total	8		3	2



Inversión estimada e indicadores financieros

- Los costos de inversión en ampliación de capacidad instalada se han estimado mediante valoraciones realizadas en la Secretaría de Planificación Sectorial e información aportada por RITEVE. Los costos de operación y mecanismos obedecen a actualización de costos incluidos en los estados financieros del RITEVE del 2009.
- El mecanismo de financiamiento se ha estructurado de acuerdo a la experiencia en evaluaciones de este tipo, llevadas a cabo para proyectos similares, peso (40 equity /60 deuda)
- Se contemplan supuestos fijos como: plazo de concesión de 10 años , tipo de cambio, 629.5 por us , impuesto de renta 30%, tasa de interés anual efectiva para créditos 8.95%, plazo de la deuda de 5 años, costo de capital de 20.73%, WACC=10.81%, TIR objetivo: 20.75%, Country Risk Premium: 5.33%, Equity Risk Premium: 10.05%, Beta transportation leveraged: 0.91, Eurobonos a 10 años: 6.25%





Una vez concluida la presentación, el Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente consulta: ¿la recomendación a la que se llegue finalmente puede tomarse como una base técnica y científica de la recomendación a seguir en un proceso nuevo de licitación?

La Arq. Jessica Martínez Porras responde que sí.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente señala el hecho de que haya un solo operador, los servicios regulados y el que sea una sola empresa, no es el criterio del monopolio, sino que ello obedece a la eficiencia que se logra en la sociedad a través de un servicio público realizado por una empresa privada, considera que eso tiene que quedar muy claro sobre todo en la comunicación social.

El Director Ejecutivo Ing. Edwin Herrera Arias, consulta: ¿la demanda con la que se está haciendo la estimación de líneas adicionales necesarias fue facilitada por Riteve? y ¿hasta qué año les dieron la información para conocer el dato?

La Arq. Jessica Martínez Porras responde que sí, está actualizado en tiempo real al día de hoy.

El Director Ejecutivo Ing. Edwin Herrera Arias, indica, que el otro el otro tema que quería señalar, es definitivamente indicar que el Coyoil no se va a poder ampliar, y recomienda realicen las conversaciones para su valoración con los compañeros de ruta 1, ya que eso se va a expropiar, de ahí la importancia de dicha valoración.

El otro tema que les debe mencionar es el de Alajuelita, ya que se habla de una ampliación de hasta dos líneas, por lo que considera que sería muy importante conocer la huella actual de construcción y mostrar la valoración, es decir realmente dónde trabaja esa línea, para que lo tomen en cuenta en el desarrollo que están haciendo.

La Arq. Jessica Martínez Porras responde, que de hecho prácticamente está descartado poder ampliar precisamente por las expropiaciones de ruta 1, que habría que ver la funcionalidad efectiva y operativa, una vez hechas esas ampliaciones de lo que ya está en este momento construido, eso hay que revisarlo con cuidado y coordinación con la unidad ejecutora de ruta 1 .

El Director Ejecutivo Ing. Edwin Herrera Arias indica, que recomendaría la valoración como lo están haciendo en un tema de análisis también no gráfico y además el valorar esas líneas y construirlas no necesariamente en Alajuela, ya que San Ramón es una región muy grande, por lo que solicita se realice una valoración de consumo de algo que se pueda ubicar más hacia Occidente, eso sí sin llegar a Puntarenas, analizar San Ramón, Naranjo, y que esa sería otra recomendación.

La Arq. Jessica Martínez Porras responde con relación al tema de la Alajuelita, que tuvieron acceso a los planos constructivos, para poder establecer precisamente esta aproximación de inversión inicial pero que hay que hacer un trabajo en todas, sobre todo de parámetros urbanísticos de los planes reguladores en términos de cobertura para determinar cuáles efectivamente tienen alternativas, por lo que es un tema en el que tienen que trabajar en esta etapa y agradece las observaciones.

El Director Ejecutivo Ing. Edwin Herrera Arias, agradece las respuestas.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga consulta: ¿en el caso de que se haga una participación masiva de varias empresas, cómo sería la distribución de las existentes? y ¿cómo sería la entrega para las distintas empresas como criterio de selección que se usaría para hacer entrega de esas plantas? o ¿se establecerán estaciones que puedan ser utilizadas por los nuevos concesionarios?

La Arq. Jessica Martínez Porras responde que antes de hacer esas valoraciones, le parece que es importante antes de llegar a ese punto, de pensar en distribuir las instalaciones que ya se tienen, se deben establecer otros filtros, primero descartar que eventualmente esa sea una alternativa viable, y empezar a hacer el análisis un poco en la línea de lo que doña Yamileth explicó, por lo que reitera antes de llegar a pensar en cómo distribuir, hay que generar los filtros anteriores para determinar si en efecto se llega a esa alternativa.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga señala, que dentro del proceso de transición que se va a dar, los bienes pasan al Estado, por esa razón también realizó la consulta.

La Arq. Jessica Martínez Porras responde, que el tema es entre cuántos concesionarios sería que se debe dividir, por eso es que reitera que lo importante antes de pensar en cuántos se quiere dividir, es analizar cuántos son los concesionarios que se estaría recomendando tener, considera hay que aplicar otros filtros antes de llegar a ese punto de dividir.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que es trabajo muy preciso el que están desarrollando y además señala es muy pesado y que no tiene la menor duda que ciertamente hay que llegar a cuál es el número que de alguna manera maximiza el beneficio del consumidor y eso indica es realmente lo que debe de preocuparlos.

Consulta: ¿obtuvieron información fidedigna sobre la distribución de los automotores del país desde el punto de vista los propietarios y la localización geográfica de los propietarios?

La Arq. Jessica Martínez Porras responde que es una pregunta interesante, que tuvieron acceso dentro de este proceso a la base de datos general, esa base de datos está estructurada dependiendo de los filtros por ejemplo por número de placa por nombre del propietario, que se podría hacer el ejercicio y tratar a partir de los nombres de los verdaderos

propietarios a través de una búsqueda en el Registro, es decir cuáles son los domicilios, entre otros, lo que sucede es que esa base de datos del Registro tampoco está muy actualizada, pero se puede hacer el ejercicio.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que está bastante desactualizada en el sentido de que no se reporta inclusive ni cambio de domicilio.

La Arq. Jessica Martínez Porras responde que es una información que podría tener un margen de error importante, entonces de momento para este ejercicio que se les presentó hoy, son las predicciones que se tenían en principio, pero ese que consulta no era un factor que tuvieran mapeado como para realizarlo, pero que lo pueden considerar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que es complicado y está totalmente de acuerdo con ustedes, ya que sea porque la persona no quiso pagar el marchamo o porque el vehículo está muy viejo o casi no circula de ahí la importancia de la fidelización por proximidad a las estaciones que físicamente le son adecuadas de acuerdo casa de habitación.

Consulta: ¿a qué se refieren en la presentación cuando indican que todos los r cuadrados tienden a uno?

Licda. Yamileth Álvarez Delgado responde que lo que los datos que tenían para proyectar la demanda no son exactos, que lo que están indicando, es más que todo la coyuntura que están viviendo y que lo que hicieron para proyectar, es tomar la cara de la tendencia, para ver cómo se va a comportar la demanda.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que si ustedes tuvieran más información que sería lo ideal, se daría el escenario del crecimiento con ciertas variables socioeconómicas, con las características del país, y salirse de la tendencia, ya que de alguna forma hay una decisión al consumo, de estar comprando vehículos, otras en donde el vehículo casi no sale y va a realizar la última apreciación que le parece muy importante y es sobre las características monopolísticas donde si se da de manera natural, inclusive hay economías de escala con cantidades mayores, pero también se da en menores cantidades, por lo tanto puede que los precios sean marginales y que considera que es un trabajo muy fuerte que realmente es lo que necesitan para ellos o para quien venga.

La Arq. Jessica Martínez Porras señala, que tomó nota de todos los puntos de los comentarios y de las observaciones realizadas e indica que las agradece mucho y en efecto toda la información que se brinda es válida y por eso la encuesta fue muy interesante ya que menciona que casi 2.000 personas fueron las que finalmente la terminaron de llenar y eso les permitió tener una valoración de los datos y reitera agradece los comentarios.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente agradece la información y solicita continuar con la agenda por factor tiempo.

Al ser las 20 horas con 40 minutos se retiran de la sesión la Arq. Jessica Martínez Porras y a la Licda. Yamileth Álvarez Delgado de la Secretaría Técnica.

Los señores miembros agradecen la presentación y determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1** Se tiene por conocida la presentación realizada por la Secretaría Técnica referente al Análisis financiero y económico-social del modelo para la futura contratación de la Inspección Técnica Vehicular.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO NOVENO

Estrategia de transición del servicio de IVE 2021. Retomar el Informe DFOE-CIU-IF-00004-2021, relacionado con el proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de inspección técnica vehicular.

A continuación se recibe a los Ingenieros, Pablo Álvarez Garay, Edwin Vega Ureña, Alexis Espinoza Chaves y José Manuel Chaves Cordero de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular, quienes se refieren al tema, mediante la presentación que se aporta a continuación:



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

**ESTRATEGIA PARA LA
TRANSICIÓN DEL SERVICIO DE
INSPECCIÓN TÉCNICA
VEHICULAR (Versión 2)**

Dirección de Proyectos
Asesoría Técnica de Fiscalización

7.4 Formalización de cierre.

Esta etapa comprendería la ejecución de las distintas actividades asociadas al cierre contractual, como, por ejemplo, la firma del finiquito de contrato.

Se establecería por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en coordinación con el Consejo de Seguridad Vial, las distintas actividades asociadas a la formalización del cierre, considerando siempre la responsabilidad del Ministerio que es quien suscribió el contrato vigente.

(...)

Asesoría Técnica de Fiscalización
www.csy.go.cr



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

7.4 Formalización de cierre.

(...)

De forma previa el MOPT debe asegurar el cumplimiento de todas las responsabilidades contractuales tanto para el Ministerio como para el actual operador.

Para la realización de esta etapa se maneja un plazo de 8 meses y el producto final de este proceso es la finalización del contrato de IVE con la actual prestataria del servicio.

7.4 Formalización de cierre.

Etapa de Finalización de Contrato		
Actividades	Productos esperados	Proyección de tiempo para ejecución
Revisión de cumplimientos legales.	Finalización de contrato de IVE	8 meses
Adquisición de base de datos		
Traspaso de activos		
Formalización de cierre.		

Diagrama de Grantt: Cronograma de etapas de cierre y orden de inicio de la IVE



¡MUCHAS GRACIAS!

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que en la simbología de la filmina anterior falta el rojo y el verde.

El expositor Ing. Pablo Álvarez Garay indica que se va a incorporar.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que a partir de enero tendríamos que aceptar la agenda de diálogo con el operador actual.

El Director Ejecutivo, Edwin Herrera Arias, indica que sería entre el MOPT, RTV y COSEVI.

Desde la vía legal se puede definir, que como el contrato no terminaría sino hasta el 2026 las propiedades no se trasladen a nombre de la Administración.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, considera que eso hay que indicarlo para conocer la posición de la Contraloría General de la República.

El Director Ejecutivo, Edwin Herrera Arias, responde que no cree que la Contraloría General de la República les indique qué hacer.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, considera que se deben plantear lo más claro que se puedan las nomas para que ellos vean cómo se está llevando con una temática muy bien definida.

El Director Ejecutivo, Edwin Herrera Arias, solicita al señor Alexis Espinoza Chaves, presentar la prosa del informe en donde se detalla específicamente el punto 5 del documento respecto a la continuidad del servicio.

El Ing. Alexis Espinoza Chaves, realiza la presentación del informe que se adjunta a continuación:

5. Continuidad el servicio

Dado que la finalización del contrato para brindar el servicio de la IVE es el 15 de julio del 2022, es necesario tomar las medidas efectivas que permitan garantizar la continuidad del servicio, por lo que resulta necesario valorar las formas legalmente establecidas que lo permitan. Como una alternativa viable en su momento, se consideró la realización de una Contratación Directa por Excepción, Sin embargo, producto de la Acción de Inconstitucional expediente N° 21-021385-0007-CO, fue necesario tomar medidas de contingencia para no generar una afectación al servicio de IVE, por lo que se optó por desarrollar una modificación del contrato, lo cual se desarrolla en la sección "medidas de contingencia". Sin embargo, con el fin de informar y de mantener el hilo de las etapas de la estrategia originalmente planteadas, se realiza una explicación de las implicaciones y actividades de la realización de una Contratación Directa por Excepción

El trámite de Contratación Directa por Excepción, se realiza según lo establecido en el Artículo 209 del Reglamento N° 33411 "Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa", donde se establece lo siguiente

"(...) Artículo 209.-Contrato adicional. Si ejecutado un contrato, la Administración requiere suministros o servicios adicionales de igual naturaleza, podrá obtenerlos del mismo contratista, siempre que éste lo acepte y se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el nuevo contrato se concluya sobre las bases del precedente.
- b) Que se mantengan los precios y condiciones con base en los cuales se ejecutaron las obligaciones, pudiendo el contratista mejorar las condiciones iniciales.
- c) Que el monto del nuevo contrato no sea mayor al 50% del contrato anterior, contemplando los reajustes o revisiones y modificaciones operadas. Cuando el objeto del contrato original esté compuesto por líneas independientes, el 50% se calculará sobre el objeto y estimación general del contrato y no sobre el monto o cantidad de alguna línea en particular. En los contratos de objeto continuado el 50% se considerará sobre el plazo originalmente convenido sin considerar las prórrogas.
- d) Que no hayan transcurrido más de seis meses desde la recepción provisional del objeto. Cuando la recepción provisional del objeto coincida con la definitiva, el plazo comenzará a contar a partir de esta fecha. En contratos con plazos de entrega diferidos, contará a partir de la última entrega de bienes.

Se excluyen del cómputo de este plazo la ejecución de prestaciones subsidiarias de la principal, como el plazo de garantía sobre bienes o servicios de soporte y mantenimiento derivado del principal.

- e) Que en el contrato precedente no se hubiera incurrido en ningún incumplimiento grave.

Para utilizar esta modalidad, será requisito que, dentro del plazo de los seis meses, conste en el expediente la debida motivación y promulgación, por quien tenga competencia para adjudicar, del acto administrativo que contenga la decisión en que se funde el nuevo contrato.

La sumatoria del contrato precedente y del nuevo podrá exceder el límite económico del tipo de procedimiento originalmente utilizado. Esta modalidad no es aplicable a contratos de obra. Para lo anterior se deberá considerar los alcances del artículo 37 de la Ley de Contratación Administrativa y lo establecido en el presente Reglamento.

Es importante señalar, que es deber de la Administración acreditar en el respectivo expediente, la existencia de cada uno de los supuestos que hacen posible la utilización de este artículo. Así también se deben contemplar los requerimientos solicitados por el artículo 148 del Reglamento N° 33411 "Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa"

Con la finalidad de gestionar todos los requisitos necesarios para realizar una Contratación Directa por Excepción, es que se realiza una planificación por actividades, esto permite la gestión y seguimiento del avance de cada una de ellas y mantener una trazabilidad de los productos a generarse en cada una de las mismas.

Dado lo anterior, y luego de una revisión de los procedimientos y pasos a seguir realizarse en este tipo de contratación, se llegó al consenso de diseñar cuatro actividades principales, las cuales se detallan a continuación:

5.1 Planificación y ajuste.

Esta actividad es la base para la ejecución de la estrategia, ya que es necesario analizar el contexto en que se está desarrollando y todos aquellos cuestionamientos relacionados con el modelo de Contratación Directa por Excepción, de forma tal que se pueda designar una línea base que permita delimitar el punto de partida de la ejecución de esta estrategia de una forma segura. Así también, se realiza un análisis de los riesgos existentes, el cual fueron analizados y serán presentado en el mes tres de acuerdo a los lineamientos del Informe DFOE-CIU-IF-00004-2021.

Como parte de las primeras acciones, se encuentra la formalización de aspectos relacionados con la responsabilidad del COSEVI como gestor directo de la totalidad de la estrategia de continuidad del servicio. Para ello, la Junta Directiva de dicha institución, en las Sesiones del 20 y 27 de octubre del 2021 envió todas las consultas a las entidades correspondientes mediante oficio, esto con la finalidad de designar los responsables de la gestión de la estrategia. Una vez realizada la formalización, se generan acciones para la asignación de los responsables por parte de la Administración y en caso de que sea necesario, realizar consultas y acercamientos a partes interesadas como la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y la Contraloría General de la República (CGR), generando los enlaces estratégicos que permitan una comunicación fluida.

Para la realización de las actividades indicadas anteriormente, se tiene previsto un plazo de 25 días hábiles para la ejecución, por lo cual se intenta ajustarlos a los tiempos de las diferentes gestiones administrativas tanto internas como externas a la institución.

Dentro de los productos esperados en esta actividad, se encuentran la asignación de responsables y la conformación de los equipos de trabajo.

5.2 Valoración tarifaria

Dado que se estaría realizando un nuevo contrato con el proveedor actual del servicio de IVE, el contrato firmado en el año 2002 dejaría de estar vigente, por lo que de acuerdo con el Punto 12.6 "Donación de los Activos", del Contrato de Prestación de Servicios para la Creación y Funcionamiento de Estaciones para la Revisión Técnica Integrada Vehicular, celebrado entre el Consejo de Transporte Público y el Consorcio RITEVE-SYC, integrado por las empresas Transal S.A. y Supervisión y Control S.A., los activos de la empresa actual pasarían a formar parte del Estado. Al presentarse esta condición, surge la necesidad de realizar un ajuste tarifario en donde no se vea afectada por los rubros de instalaciones y equipos, por lo que es necesario realizar un acercamiento a la ARESEP, para establecer el cronograma de trabajo y posteriormente la realización de un nuevo modelo tarifario, adecuado al contexto en que se va a desarrollar la IVE en esta contratación directa por excepción.

Una vez definido el modelo tarifario, sería necesario realizar la consulta a la empresa prestataria del servicio de IVE respecto a su interés en continuar brindando este servicio, para lo cual sería necesario indicarle las condiciones en las que se brindara el servicio y el periodo de tiempo.

Para esta actividad se realiza una proyección total de 145 días hábiles, dado que el desarrollo del modelo tarifario conlleva un tiempo estimado de cinco meses para su elaboración.

Dentro de los productos a obtener, se encuentran el Modelo Tarifario y la aceptación de condiciones presentadas, por parte de la empresa prestataria del servicio de IVE.

5.3 Solicitud de autorización

Una de las características de un proceso de compra directa por excepción, sería la solicitud de autorización del proceso por parte de la Contraloría General de la República. Para esto sería necesario realizar una evaluación del contexto de la IVE en la actualidad y plasmar los aspectos que justifiquen la realización de esta contratación, por lo que se ejecutaría una actividad en donde se realizaría la revisión de documentación y elaboración de la justificación. Posterior a esa actividad, sería

necesario enviar la documentación respectiva a la División de Contratación Administrativa de la Contraloría General de la República, por lo que, para brindar un seguimiento de este trámite, se contemplaría una actividad de consulta sobre el avance y atención de posibles dudas que se tengan sobre la solicitud.

De acuerdo a los plazos establecidos en el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa y a los tiempos establecidos por la Administración para este tipo de tramitología, se consideraría un plazo de 55 días hábiles para su ejecución.

Como principal producto a generar sería la autorización por parte de la Contraloría General de la República.

5.4 Contratación Directa

Una vez recibida la autorización por parte de la Contraloría General de la República, se realizaría el proceso de contratación directa por excepción (CDE), el cual de acuerdo con información suministrada por el Departamento de Proveduría del COSEVI, estaría compuesto de las siguientes siete actividades:

1. Documentación de la Unidad Solicitante
2. Revisión solicitud y cartel (CDE)
3. Invitación y apertura (CDE)
4. Análisis de ofertas (CDE)
5. Recomendación y adjudicación
6. Verificación de condiciones
7. Confección y aprobación de contrato

Para la realización de esta etapa se manejaría un plazo de 10.7 meses y el producto final de este proceso es la formalización del nuevo contrato de IVE por el periodo que se considere necesario.

Etapa de Continuidad del Servicio		
Actividades	Productos esperados	Proyección de tiempo para ejecución
Planificación y ajuste.	-Nuevo contrato temporal para servicio de IVE para garantizar la continuidad del servicio.	10.7 meses.
Valoración tarifaria		
Solicitud de autorización		
Proceso de Contratación Directa		

Seguidamente el Ing. Alexis Espinoza Chaves, se refiere al artículo 208 del reglamento, plasmado en el informe como se detalla a continuación:

Artículo 208.- **Modificación unilateral del contrato.** La Administración podrá modificar unilateralmente sus contratos tan pronto éstos se perfeccionen, aún antes de iniciar su ejecución y durante ésta, bajo las siguientes reglas:

- a) Que la modificación, aumento o disminución del objeto, no le cambie su naturaleza, ni tampoco le impida cumplir con su funcionalidad o fin inicialmente propuesto.
- b) Que en caso de aumento se trate de bienes o servicios similares.
- c) Que no exceda el 50% del monto del contrato original, incluyendo reajustes o revisiones, según corresponda.
- d) Que se trate de causas imprevisibles al momento de iniciar el procedimiento, sea que la entidad no pudo conocerlas pese a haber adoptado las medidas técnicas y de planificación mínimas cuando definió el objeto
- e) Que sea la mejor forma de satisfacer el interés público.
- f) Que la suma de la contratación original, incluyendo reajustes o revisiones de precio, y el incremento adicional no superen el límite previsto para el tipo de procedimiento tramitado.

En contratos de prestación continua se podrá modificar tanto el objeto como el plazo. En este último supuesto el 50% aplicará sobre el plazo originalmente contratado, sin contemplar las prórogas.

Cuando el objeto esté compuesto por líneas independientes, el 50% se calculará sobre cada una de ellas y no sobre el monto general del contrato.

El incremento o disminución en la remuneración se calculará en forma proporcional a las condiciones establecidas en el contrato original. En caso de disminución, el contratista tendrá derecho a que se le reconozcan los gastos en que haya incurrido para atender la ejecución total del contrato.

En caso de contratos de obra, podrán ser objeto de incremento solo aspectos que no sean susceptibles de una contratación independiente sin alterar, perjudicar o entorpecer la uniformidad, la secuencia, la coordinación y otros intereses igualmente importantes.

Modificaciones que no se ajusten a las condiciones previstas en este artículo, sólo serán posibles con la autorización de la Contraloría General de la República, la cual resolverá dentro del décimo día hábil posterior a la gestión, basada, entre otras cosas, en la naturaleza de la modificación, estado de ejecución y el interés público. La Contraloría General definirá reglamentariamente el procedimiento aplicable para lo previsto en este artículo.

La Administración deberá revisar el monto de las garantías rendidas a efecto de disponer cualquier ajuste que resulte pertinente.

Tenemos, por lo tanto, ambas regulaciones para apoyar la decisión de la Administración y lo señalado en el contrato mismo en la cláusula 12.5.

La modificación tal como lo autoriza el numeral 208 mencionado, operaría sobre el plazo, no se cambiaría la naturaleza del contrato, pues se trataría del servicio de inspección técnica vehicular; es el mismo servicio contratado, estaremos ante la mediación de una causa imprevisible cual es la reciente interposición de la acción de inconstitucionalidad analizada; la modificación del plazo contractual ampliándolo, será la mejor y más viable forma de satisfacer el interés público asegurando la continuidad del servicio que nos ocupa y el plazo de la modificación no podrá ir más allá del 50% de los diez años originales del contrato, es decir cinco años.

Con esa determinación se respetaría también el artículo 74 de la Ley de Contratación Administrativa, que establece que la duración de servicios como el que nos ocupa no podrá superar los 25 años:

Artículo 74.- Concesión de gestión de servicios públicos

Supuestos y régimen.

La administración podrá gestionar, indirectamente y por concesión, los servicios de su competencia que, por su contenido económico, sean susceptibles de explotación empresarial. Esta figura no podrá ser utilizada cuando la prestación del servicio implique el ejercicio de potestades de imperio o actos de autoridad.

La administración siempre conservará los poderes de supervisión e intervención, necesarios para garantizar la buena marcha de los servicios.

La concesión de gestión de servicios públicos no podrá tener carácter indefinido.

Según la naturaleza del servicio, en el reglamento se fijará su duración, que no podrá exceder de veinticinco años (...)

La gestión de este proceso de modificación, es tarea que debe ser llevada adelante por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y coordinada con el Cosevi en materia técnica, ya que el Ministerio es el titular del servicio y el superviviente de la firma del contrato.

Las ventajas derivadas de esa ampliación del contrato, se asocian a que se trabajaría esencialmente bajo el mismo escenario actual, al margen de lo que eventualmente se pueda negociar al tiempo en que se suscriba la adenda respectiva.

Ello incidiría en el tema de la tarifa, la cual no tendría que ser variada en lo que se refiere al modelo tarifario actual, pues las condiciones contractuales base son las vigentes.

Tal y como señala la cláusula citada, el documento debe ser sometido al aval de la Contraloría General de la República.

La otra alternativa reside en la contratación directa, previa autorización a la Contraloría General de la República, a la cual habría que plantear la solicitud.

Para tal efecto repasamos la normativa involucrada.

Primero tenemos el artículo 2 bis y su inciso c) de la Ley de Contratación Administrativa Nº 7494:

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.

La solicitud que dirija la administración deberá contener una justificación detallada de las circunstancias que motivan la aplicación de las excepciones establecidas en este artículo, así como el detalle de la forma que se ha previsto para seleccionar al contratista.

La Contraloría General resolverá la solicitud en el término de diez días hábiles y podrá establecer procedimientos sustitutivos a los

ordinarios. Asimismo, especificará la vía recursiva que proceda en estos casos, así como los plazos aplicables al trámite respectivo.

Las autorizaciones contempladas en este artículo no exoneran a la administración solicitante por los resultados de la contratación, ni por la calificación errónea de las circunstancias que, eventualmente, puedan servir de justificación para la solicitud de excepción de los procedimientos ordinarios de contratación.

El inciso c) nos ubicaría en la situación actual, donde dada la inminencia de la llegada de la expiración del plazo contractual prorrogado, la contratación con la actual prestataria de la revisión técnica vehicular, sería el mecanismo inmediato para satisfacer la continuidad del servicio que nos ocupa.

Los señores miembros agradecen la presentación.

Al ser las 21 horas con 12 minutos se retiran de la sesión los Ingenieros, Pablo Álvarez Garay, Edwin Vega Ureña, Alexis Espinoza Chaves y José Manuel Chaves Cordero de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 9.1 Se aprueba y oficializa la estrategia presentada por la Administración, para atender la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, atendiendo así los términos de la disposición 4.7 del Informe DFOE-CIU-IF-00004-2021 de la Contraloría General de la República.
- 9.2 Se insta de manera respetuosa al Señor, Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que considerando que el contrato de inspección técnica vehicular expira el próximo 15 de julio del 2022, y con el fin de garantizar la continuidad del servicio, para ese entonces, se sirva ordenar el inicio de las negociaciones del caso para una ampliación del plazo del contrato, según lo autoriza el mismo y el ordenamiento jurídico y luego someter la agenda respectiva al aval de la Contraloría General de la República.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO DÉCIMO

Asuntos de Director Ejecutivo.

No se conocen asuntos del Director Ejecutivo.

ARTICULO UNDÉCIMO

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

Se cierra la sesión a las 21 horas con 23 minutos.