

Sesión Ordinaria 2802-15

Acta de la Sesión Ordinaria 2802-15 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 11 de mayo del 2015 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:55 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Dr. Fernando Llorca Castro	Representante M.S.
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.

Directores Ausentes: Lic. Enrique Tacsan Loría, por tener una licencia y Licda. María Lorena Vargas Víquez, al disponer de permiso de acuerdo con lo estipulado en el artículo 32 del Código Municipal, Ley 7794.

Participan además:

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Cindy Coto Calvo	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria de Actas

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2801-2015
- III. Presentación del Informe de Labores de Riteve 2015
- IV. Proyecto de Resolución del Procedimiento Administrativo de resolución Contractual seguido en contra de la empresa Meco S.A., a partir de la Contratación Directa 2012CD-000213-00100 "Contratación de una empresa para la demarcación vertical y horizontal de 372 centros educativos en todo el país
- V. Propuesta Agenda Celebración Semana de Seguridad Vial 2015
- VI. Proyecto Resolución para Reubicar al Servidor Oscar Érico Benavides Segura
- VII. Asuntos de la Presidencia
- VIII. Asuntos de los Directores de Junta Directiva

IX. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Ing. Sebastián Urbina Cañas, Presidente, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

El Director Ejecutivo propone que la presentación del Informe de Riteve R&C sea trasladado para una próxima sesión, debido a que el Lic. Fernando Mayorga Castro, Gerente de la empresa, le solicitó que se le concediera alrededor de hora y media para hacer la presentación y no habría oportunidad de conocer otros puntos urgentes que están vistos en el orden del día.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2802-2015 del 11 de mayo del 2015, con la modificación solicitada por el Director Ejecutivo.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2801-2015

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2801-2015 del 27 de abril del 2015.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2801-2015 del 27 de abril del 2015.

ARTÍCULO TERCERO

Presentación del Informe de Labores de Riteve 2015

De acuerdo con lo planteado por el Director Ejecutivo de trasladar la presentación del Informe de Labores de Riteve año 2015, se resuelve:

Acuerdo Firme:

Trasladar la presentación del Informe de Labores de Riteve año 2015 para la sesión de Junta Directiva programada para el lunes 25 de mayo del 2015 a las 4:30 p.m.

ARTÍCULO CUARTO

Proyecto de Resolución del Procedimiento Administrativo de resolución Contractual seguido en contra de la empresa Meco S.A., a partir de la Contratación Directa 2012CD-000213-00100 “Contratación de una empresa para la demarcación vertical y horizontal de 372 centros educativos en todo el país

Se conoce oficio No. AL-1208-2015-1321(2), suscrito por el Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal del Cosevi, relativo al procedimiento administrativo de resolución contractual, seguido en contra de la empresa Meco S.A., a partir de la evaluación de la Contratación de una empresa para la demarcación vertical y horizontal de 372 centros educativos en todo el país y el informe de instrucción y sus recomendaciones rendido por el órgano director del procedimiento.

A continuación se incluye el texto del oficio AL-1208-2015:

“...Con motivo del procedimiento administrativo de resolución contractual, seguido en contra de la empresa MECO S.A., a partir de la evaluación de la Contratación Directa N° 2012CD-000213-00100 denominada originalmente Contratación de una empresa para la demarcación vertical y horizontal de 372 centros educativos en todo el país y el informe de instrucción rendido y sus recomendaciones, me permito rendir las siguientes consideraciones.

Primero: En materia de contratación administrativa, la premisa básica es que si la administración licitante entra en relación con un particular para satisfacer determinada necesidad asociada a su giro y aquel conviene en los términos formulados para cumplir ese objetivo, es que la obra o el servicio se ejecuten satisfactoriamente; o se entregue el bien adquirido mediante un acto de adjudicación.

Ahora bien, es claro que una contratación puede presentar contingencias durante su ejecución, que pueden dar al traste con la misma.

De igual manera, pueden presentarse eventos, que por la particularidad de la contratación obligan a evaluaciones previas, para disponer del insumo necesario dirigido a estimar que se cumplieron las expectativas de la contratación y así alcanzar aquel objetivo que mencionamos líneas atrás.

Para este último aspecto, es que se establece la figura de la recepción provisional, desarrollada en los siguientes términos, en el artículo 194 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa:

Artículo 194.—**Recepción provisional.** El contrato administrativo se ejecutará conforme a las reglas de la buena fe y a los términos acordados por las partes.

La recepción provisional, del objeto se entenderá como el recibo material de los bienes y servicios, en el lugar estipulado, o en su defecto en el fijado en el cartel. Para ello, el contratista deberá coordinar con la Administración, la hora y demás condiciones necesarias para la recepción, cuando sea pertinente, o bien informar cuando se ha procedido con la entrega, en aquellos casos en que se utilice una modalidad distinta. El funcionario encargado del trámite, acompañado de la respectiva asesoría técnica, deberá levantar un acta en la cual consignará las cantidades recibidas, la hora, fecha y la firma de los presentes. Para esta diligencia podrá utilizarse como acta una copia del detalle del pedido u orden de compra.

La recepción provisional podrá darse sin condicionamiento alguno o bien bajo protesta, en cuyo caso, la Administración indicará al contratista por escrito, con el mayor detalle posible los aspectos a corregir y el plazo en que deberá hacerlo, el cual no podrá exceder de la mitad del plazo de ejecución original. La recepción provisional excluye el cobro de multas, salvo que se haya hecho bajo protesta.

Una vez concluida la recepción provisional, la Administración dentro del mes siguiente o dentro del plazo estipulado en el cartel, procederá a revisar los bienes y servicios recibidos y a realizar cualquier prueba o análisis necesarios, requiriendo el aval técnico de sus unidades internas o incluso de asesoría externa. En caso de advertir problemas con el objeto, la Administración lo comunicará de inmediato al contratista, con el fin de que éste adopte las medidas necesarias para su corrección, dentro del plazo indicado en el párrafo anterior, asimilándose la situación a una recepción provisional bajo protesta. Tratándose de incumplimientos graves la Administración podrá iniciar el procedimiento de resolución contractual, si así lo estima pertinente, sin necesidad de conceder un plazo adicional para corregir defectos.

Vencido el plazo para corregir defectos, sin que éstos hayan sido atendidos a satisfacción, la Administración decidirá de frente a su gravedad y al interés público si solo ejecuta la garantía de cumplimiento o si también inicia el respectivo procedimiento de resolución contractual. Si los daños sufridos exceden el monto de la garantía, la entidad adoptará las medidas administrativas y judiciales pertinentes para su plena indemnización.

Como se observa de la lectura de esa norma, es factible que la administración contratante, si bien en principio se muestre como no totalmente satisfecha con la ejecución del contrato, inste al contratista a que corrija aspectos no desarrollados a

cabalidad, pues el propósito final es no generar una situación de conflicto, sino alcanzar la necesidad que origino la contratación.

Incluso la norma abre la posibilidad de que esa instancia de enmienda se efectúe en dos momentos.

Finalmente reza la norma, que *tratándose de incumplimientos graves la Administración podrá iniciar el procedimiento de resolución contractual, si así lo estima pertinente, sin necesidad de conceder un plazo adicional para corregir defectos.*

Tal es lo que ha acontecido en la contratación que nos ocupa.

Segundo: Para la adopción de la decisión de resolver la contratación, repasamos los siguientes aspectos de relevancia.

La descripción del proyecto y el objeto de la contratación planteado de acuerdo a los términos de referencia, fue el siguiente:

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Se realizará la demarcación horizontal con pintura de tránsito TTP-1952-E TIPO III, de líneas continuas, líneas intermitentes, letreros de escuela, letreros de velocidad, además de la confección e instalación de señales verticales, en 372 centros educativos a nivel nacional. Esto con la finalidad de mejorar la seguridad vial en las zonas escolares de los diferentes centros educativos, así mismo informar y prevenir a los conductores que transitan por estas vías.

Lo anterior, conforme a las especificaciones técnicas, el listado de los centros educativos con el respectivo sumario de cantidades contenido en el presente cartel, las “Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras”(IT-91), el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, Decreto N°26041-MOPT (Normas para la colocación de dispositivos de seguridad en protección de obras) y demás disposiciones contractuales.

El contratista deberá realizar la demarcación horizontal con pintura TTP-1952 E TIPO III y la confección e instalación del señalamiento vertical, en cada uno de los centros educativos incluidos en la presente licitación, una vez recibida la orden de inicio por parte del ingeniero de proyecto, de acuerdo con el sumario de cantidades que se incluye en el presente cartel.

1.2 OBJETO Y ALCANCE DE LA CONTRATACIÓN

El Consejo de Seguridad Vial promueve el presente concurso con el objeto de seleccionar al oferente que cuente con la experiencia técnica y capacidad financiera para demarcar horizontalmente con pintura de tránsito TTP-1952-E TIPO III, líneas continuas, líneas intermitentes, letreros de escuela, letreros de velocidad, además de la confección e instalación de señales verticales, en 372 centros educativos a nivel nacional.

Luego tenemos, que como único oferente en participar en definitiva, lo fue la empresa MECO S.A., que resultó beneficiado con la adjudicación por acuerdo de la Junta Directiva del COSEVI, adoptado en el artículo VI de la Sesión 2697-12 del 20 de noviembre del año 2012.

El monto de la adjudicación fue por la suma de \$ 930.327,07, ajustado a un deber de demarcar 280 centros educativos, por un tema presupuestario.

Como otro aspecto de interés, tenemos que el plazo de la contratación se estableció en 80 días naturales sin incluir días de lluvia; plazo contado a partir de la emisión de la orden de inicio.

La orden de inicio se dictó el 6 de febrero del año 2013, por lo que en principio el proyecto debió estar concluido entre el 6 de febrero y el 26 de abril del año 2013.

Por el tema de los días de lluvia y otros eventos, se produjeron 46 órdenes de suspensión debidamente documentadas, por lo que el proyecto vendría a estar concluido el 19 de agosto del 2013.

El proyecto se entregó para una revisión del primer 50% de ejecución el 23 de agosto del 2013, con lo que entraría en juego lo señalado en el artículo 194 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa que antes mencionamos, de la recepción provisional, constatación de eventuales deficiencias o la conformidad de la administración. Ese porcentaje representaba 140 centros educativos.

Para ese entonces, según la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, se contabilizarían 4 días de multa por atraso.

De acuerdo a los términos de referencia esa circunstancia se penalizaba con un 1% del monto total del contrato.

Se le otorgó al contratista la posibilidad de realizar correcciones, que deberían ejecutarse entre el 18 de septiembre y el 7 de octubre, pero las mismas no se efectuaron.

Ese evento daba pie para haber solicitado acciones resolutorias por parte del fiscalizador del contrato.

La revisión del segundo 50% se efectuó entre el 8 de octubre y el 11 de noviembre, determinándose de nuevo que debían hacerse correcciones entre el 13 de noviembre y el 27 de noviembre del 2013, concretamente en 123 centros educativos.

A esa fecha se habrían concluido de forma satisfactoria 31 escuelas según el contratista; y el proyecto debía concluirse el 19 de diciembre del 2013, momento en que se hizo por parte del contratista la segunda entrega del proyecto.

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito, identificó para ese entonces un atraso de 22 días, objeto de multa.

Luego, en informe rendido mediante oficio DGIT-0241-2014 del 24 de marzo del año 2014, se determinó en síntesis que, una vez concluida la revisión el 18 de marzo anterior:

a) solamente 22 centros educativos, de un total de 280 podían ser recibidos satisfactoriamente, al ajustarse a la totalidad de lo requerido.

b) esa cantidad de centros educativos, no alcanzaría el 50% de la contratación, según el numeral 16.1 del cartel.

c) los aspectos revisados fueron los siguientes:

- c.1: ubicación del señalamiento horizontal y vertical
- c.2: altura de las señales verticales
- c.3: retroreflexión del señalamiento horizontal y vertical
- c.4: dimensiones de señales verticales y letreros horizontales
- c.5: cantidades contratadas del señalamiento horizontal y vertical

Se concluyó la mediación de un total de 26 días de atraso, que representarían una suma de \$241.885,04, según el criterio del fiscalizador.

Tercero: Con fundamento en ese material fáctico, se decidió la apertura de un procedimiento administrativo resolutorio en contra de MECO S.A., por incumplimiento

Recordamos los alcances de la resolución en materia de contratación administrativa, establecido en el artículo 204 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa:

Artículo 204.—**Resolución contractual.** La Administración, podrá resolver unilateralmente los contratos por motivo de incumplimiento imputable al contratista. Una vez firme la resolución contractual se procederá a ejecutar la garantía de cumplimiento y cualesquiera otras multas, si ello resulta pertinente, sin ningún procedimiento adicional. En el evento de que la Administración haya previsto en el cartel cláusulas de retención, se podrán aplicar esos montos al pago de los daños y perjuicios reconocidos. De ser las garantías y retenciones insuficientes, se adoptarán las medidas en sede administrativa y judicial necesarias para obtener la plena indemnización.

Como actuaciones del procedimiento, se identificaron las siguientes:

- a) la comunicación al contratista del traslado de cargos
- b) realización de inspecciones en los lugares de la demarcación
- c) descargo de las imputaciones por parte del contratista
- d) celebración de la audiencia oral y privada, donde se evacuó prueba pericial, testimonial y documental

El contratista en su defensa, en términos generales estableció lo siguiente, en lo que es de interés para este criterio:

- a) la pintura requerida en el cartel no es idónea, para mantener una duración de al menos dos años como se exige, debiendo realizar demarcaciones para poder intentar atender lo requerido.
- b) agregan que ofrecieron demarcación con pintura termoplástica y no a base de agua, pero no fue aceptado.
- c) la demarcación y su retroreflectividad sí se cumplió inicialmente en lugares como San Ramón, Limón, Puntarenas, San Carlos y Liberia, pero luego presentó un deterioro acelerado.
- d) se apuntaron discrepancias en lo relativo a la demarcación vertical y lo exigido utilizando como referente el manual de la SIECA, que estiman para algunos casos era respetado por el grupo técnico contraparte y para otros no.
- e) rechazaron que las cuadrillas no estuviesen acompañadas en su labor de un ingeniero, pues la obligación era disponer de un ingeniero de proyecto y no de uno para cada cuadrilla.
- f) insistieron que las especificaciones o parámetros a cumplir conforme al pliego de condiciones para la demarcación horizontal, es de imposible cumplimiento, pues los parámetros retroreflectividad y el tipo de esferas requeridas, a partir de la exposición a que se ven sometidos, hacen que las esferas no soporten la

dinámica en tiempos muy cortos. No se le puede exigir lo imposible al contratista, fue su argumento central.

- g) el señalamiento vertical se ha cumplido, pues si bien convienen en que originalmente se presentaron defectos, se dieron a la tarea de corregirlos o subsanarlos luego.
- h) insisten que en el tema de la retroreflectividad, donde se dieron a la tarea de demarcar y remarcar siguiendo en su criterio todos los criterios técnicos del caso, pero los resultados no fueron satisfactorios.

Acotan, que la administración en otras contrataciones del mismo objeto, ha modificado los parámetros en ese sentido.

Apoyan su afirmación en un criterio técnico, concretamente del Ing. Jorge Chaves Salas, que apunta que la retroreflectividad se pierde rápidamente por el desprendimientos de las microesferas en la película de la pintura, generalmente por la fricción, lo que se produce en muy pocos días.

Apuntan que la esfera tipo I es la idónea para utilizarse en carretera y no la tipo II, pues el desprendimiento y la disminución de retroreflectividad, derivan de la presencia de superficies de asfalto que son mucho más rugosas, porosas e irregulares, que como acontece en las superficies de concreto.

- i) Adjunta criterio técnico extendido por Pinturerías de Costa Rica S.A., que textualmente indica:

(...) Por este medio emitimos criterio técnico sobre el uso adecuado de esferas de vidrio en nuestra pintura acrílica TTP1952 E Tipo III. Este tipo de pintura se recomienda para la señalización horizontal de pistas de aterrizaje en aeropuertos así como también en carreteras de circulación vehicular.

Para este uso se requiere la adición de microesferas de vidrio, dichas microesferas son del tipo I ó tipo III. Lo importante es el uso de microesferas apropiadas en cada caso.

Para el caso particular de la señalización en aeródromos se debe adicionar la microesfera tipo III. Por ser de un tamaño mayor al tipo I, incrementando los índices de retro reflectividad necesarios para este uso en particular, lo cual desarrolla una referencia visual para los pilotos de aeronaves al momento de realizar las maniobras de aterrizaje.

La microesfera de tipo I, se recomienda el uso en carreteras por tener un tamaño menor al tipo III y por su tolerancia a la fricción generada por el rodamiento de vehículos y tractocamiones.

Por lo que el uso de la microesfera tipo III no se recomienda para carreteras por su tamaño, ya que su funcionalidad estará limitada por las siguientes razones:

- 1) Se desprenderá fácilmente de la película aplicada.*
- 2) Los niveles de retro reflectividad disminuirán dramáticamente en tiempos muy cortos de funcionamiento.*
- 3) El desempeño será limitado y funcionalidad no será la más óptima.*

- i) la circunstancia de que en algunas demarcaciones se alcanzara la retro reflectividad requerida, no es motivo suficiente para señalarles un incumplimiento por falta de pericia; ya que en esos supuestos la inspección bien pudo realizarse en fecha cercana a la demarcación; no estando aún expuestos a niveles altos de fricción o a las inclemencias del tiempo, como para mantenerse por dos años.

Lo anterior, implicaría el llegar al absurdo de tener que demarcar nuevamente por dos años, generando un perjuicio evidente al contratista.

- j) invocan más bien la mediación de daños y perjuicios en su contra, que tasaron en la suma de \$2.456.965,00, por los atrasos incurridos desde que se facturó.
- k) adjuntaron piezas de los carteles de las licitaciones 2014LA-000023-005870001, y N° 2013LA-000033-00100, donde en su criterio se varían en temas de demarcación, puntos como los aquí discutidos.

Para la primera contratación se observa lo siguiente:

Partida UNO (línea No.1): Contratación de una persona física o jurídica para que realice el servicio de demarcación horizontal, confección, instalación y eliminación de señales verticales y suministro y colocación de postes delineadores abatibles, según se detalla en los ítems a continuación:

Ítem 1: Demarcación Horizontal con pintura de tránsito TTP-115-E TIPO II (líneas de centro, líneas de borde, letreros, flechas direccionales e islas).

C. Esferas de vidrio:

1. Sacos de 25 Kilogramos (Kg) de esfera de vidrio para adicionar a la pintura de carreteras, que cumpla con la norma INTECO 11-02-02:2012 para microesferas Tipo I, específicamente para los ensayos de granulometría a las microesferas (ASTM D 5444).

En la Licitación Abreviada N° 2013LA-000033-00100 que corresponde a la Demarcación Horizontal de hasta por 1250 metros cuadrados de pasos peatonales, se plantea como requerimiento lo que sigue:

1.- OBJETO DE LA LICITACION

III.

1.1.- La siguiente contratación tiene como fin realizar el proyecto de demarcación horizontal con pintura para tránsito alquídica TTP-115-E-TIPO III de hasta 1250 metros cuadrados en pasos peatonales con las respectivas líneas de paro en 41 lugares, con la finalidad de mejorar la seguridad de los usuarios de la vía, primordialmente en los niños y jóvenes, además de informar y prevenir a los conductores que transitan por estas vías nacionales.

1.1.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

II. Demarcación horizontal con pintura de tránsito alquídica TTP-115-E-TIPO III de hasta por 1250 m² en pasos peatonales con sus respectivas líneas de paro. Esto con la finalidad de darles mayor seguridad a los niños, ancianos y peatones en general al cruzar una vía, además de que el conductor tenga una mayor apreciación de donde existe un semáforo peatonal y por ende respetar la luz roja, y a los peatones indicarles la zona de seguridad por donde deben cruzar, contribuyendo así a disminuir accidentes y dolor humano en las familias costarricenses.

Lo anterior, conforme a las especificaciones técnicas, el listado de los lugares con el respectivo sumario de cantidades contenido en el presente cartel, a los cuales se les va a realizar el señalamiento vial, las "Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras"(IT-91), el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, Decreto n°26041-MOPT(Normas para la colocación de dispositivos de seguridad en protección de obras) y demás disposiciones contractuales. Deberá realizar la demarcación horizontal con pintura de tránsito alquídica TTP-115-E TIPO III , en cada uno de los pasos peatonales incluidos en la presente licitación, una vez recibida la orden de inicio por parte del ingeniero de proyecto, de acuerdo con el sumario de cantidades que se incluye en el presente cartel en el punto 11.1.

1.2.- ESPECIFICACIONES ESPECIALES

(...)

A. La Demarcación Horizontal

Los trabajos de demarcación horizontal a realizar de hasta por 1250 metros cuadrados de pasos peatonales con su respectiva línea de paro, deberán ajustarse a las “Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras” (IT-91), el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, Decreto n°26041-MOPT (Normas para la colocación de dispositivos de seguridad en protección de obras) y demás disposiciones que a continuación se detallan:

A.1 Características de la Pintura

El proyecto se debe realizar con pintura de tránsito alquídica base solvente TTP-115-E-TIPO III, para demarcación de carreteras, debe cumplir con la norma y especificaciones que se describen posteriormente.

En similar sentido refieren el cartel de la Licitación Abreviada N° 2013LA-0000036-000100, que es Contratación para la demarcación vertical y horizontal de 120 centros educativos a nivel nacional, donde se indica lo siguiente:

LINEA ÚNICA: Demarcación Vertical y Horizontal de 120 Centros Educativos en todo el país.

1.1.-DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Demarcación vertical y horizontal con pintura de tránsito TTP-115-E TIPO III, de líneas continuas, líneas intermitentes. Esto con la finalidad de mejorar la seguridad de los niños y jóvenes que asisten a los diferentes centros educativos, así mismo informar y prevenir a los conductores que transitan por estas vías.

Lo anterior, conforme a las especificaciones técnicas, el listado de los lugares con el respectivo sumario de cantidades contenido en el presente cartel, a los cuales se les va a realizar el señalamiento vial, las “Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras”(IT-91), el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, Decreto n°26041-MOPT(Normas para la colocación de dispositivos de seguridad en protección de obras) y demás disposiciones contractuales. Deberá realizar la demarcación vertical y horizontal con pintura TTP 1952 E TIPO III, en cada uno de los centros

educativos incluidos en la presente licitación, una vez recibida la orden de inicio por parte del ingeniero de proyecto, de acuerdo con el sumario de cantidades que se incluye en el presente cartel en el punto.

CONDICIONES ESPECIALES

A. La Demarcación Vertical y Horizontal

Los trabajos de demarcación vertical y horizontal a realizar en los 120 centros educativos en todo el país, deberán ajustarse a las “Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras” (IT-91), el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, Decreto n°26041-MOPT (Normas para la colocación de dispositivos de seguridad en protección de obras) y demás disposiciones que a continuación se detallan:

A.1 Características de la Pintura El proyecto se debe realizar con pintura de tránsito **TTP 115E TIPO III**, base alquídica de secado rápido para demarcación de carreteras, debe cumplir con la norma y especificaciones que se describen en el párrafo siguiente. Debe ser diseñada con tecnologías de polímeros acrílicos que le brindan varias características, entre éstas: la durabilidad y la visibilidad. Pintura de tránsito TTP 115-E Tipo III: el tipo de pintura de carretera deberá ser TTP 115 E TIPO III, cumplir con las pruebas descritas en las Normas Federales vigentes en los Estados Unidos de América (USA) y con las especificaciones ASTM para pintura de tránsito. Esferas de vidrio: La cantidad de esferas de vidrio a aplicar sobre la pintura húmeda deberá ser de 0,70 – 0.95 kilos por cada litro de pintura. La esfera de vidrio a utilizar deberá ser AASHTO M247 Tipo I. La esfera de vidrio a utilizar deberá cumplir con los requisitos establecidos en las Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal de Carreteras (IT-91). Los trabajos de demarcación horizontal deberán ajustarse a lo establecido en las Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal de Carreteras (IT-91), en el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito (SIECA 2000) y en las especificaciones contenidas en este cartel. El borrado de las líneas erróneas, deberá realizarse con la máquina borradora de pintura solicitada en este cartel. Cuando el contratista se encuentre realizando las actividades de replanteo con pintura de agua o cal, conocidas como: “caleo” y “punteado”, es estrictamente necesario que el ingeniero designado supervise los trabajos. Por ello, el ingeniero deberá permanecer en la obra durante todo este proceso y será quién asuma la responsabilidad por los trabajos elaborados en el campo. Caso contrario, se castigará con un día multa por la falta del personal en obra. Las dimensiones y geometría de los letreros de escuela y velocidades, así

como las flechas direccionales y líneas de centro, deben ajustarse a lo indicado en el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito. El equipo de aplicación de la pintura deberá contar con un sistema de aplicación de esfera de vidrio tipo chorreado, por gravedad o a presión. La máquina demarcadora deberá aplicar las microesferas de tal manera que se implanten hasta en un 60% de su diámetro. En ningún caso se aceptará la aplicación de esfera de vidrio en forma manual, con excepción de los rótulos o figuras. La cantidad de esferas de vidrio a aplicar sobre la pintura húmeda deberá ser de 0,70 – 0.95 kilos por cada litro de pintura. La esfera de vidrio a utilizar deberá ser AASHTO M247 Tipo I. El pintado de todo letrero se deberá realizar con la máquina de aplicación de pintura manual, esto con el propósito de asegurarse el espesor mínimo de 28 milésimas de pulgada de pintura; para lo cual deberá utilizar los moldes correspondientes que permitan efectuar esta labor y adicionar la esfera de vidrio en forma manual (con pascón). El espesor de aplicación deberá ser de 18 ± 2 milésimas de pulgada de pintura húmeda sin esfera de vidrio. Como parte de su plan de control de calidad, el Contratista deberá realizar al menos una medición de espesor por cada 500 m en líneas, y al menos una medición por cada 10 letreros. El contratista tiene la obligación de limpiar toda el área de la zona a demarcar de cualquier objeto o material que afecte la visibilidad posterior de lo demarcado, a saber: tierra, polvo, piedras u otros materiales. Para ello, deberá proceder según lo establecido en este cartel, respecto al manejo de desechos. Antes de emitirse la orden de inicio de los trabajos, el contratista deberá presentar las certificaciones de calidad de los materiales a utilizar en el proyecto, a saber, pintura. La pintura a utilizar (tipo TTP-115 E TIPO III) deberá cumplir con las pruebas descritas en las normas federales de los Estados Unidos de América. Esta garantía se refiere a la garantía de calidad de los materiales dada por el fabricante y es un requisito mínimo que el contratista deberá presentar para que la unidad supervisora autorice la utilización de ese material en la obra y otorgar la orden de inicio correspondiente. Esta garantía no excluye la responsabilidad del contratista por los trabajos por realizar, quien deberá garantizar una durabilidad de los trabajos de 180 (ciento ochenta) días naturales como mínimo. Aplicación de la pintura: la pintura deberá ser aplicada con la maquinaria y el equipo detallado con anterioridad. Los espesores de aplicación de pintura aceptados son los siguientes:

El espesor de aplicación deberá ser de 18 ± 2 milésimas de pulgada de pintura húmeda sin esfera de vidrio.

28 milésimas de pulgada de pintura húmeda con esfera de vidrio (como mínimo).

Estos espesores deberán cumplirse en la demarcación realizada en líneas con la máquina autopropulsada y en figuras y letreros realizados con la máquina manual y deberán ser corroborados frecuentemente por la unidad supervisora del contrato. Las correcciones que se deban hacer, según indiquen los fiscalizadores, deberá borrarse con la máquina borradora y demarcarse de nuevo. Los trabajos de demarcación horizontal a realizar deberán ajustarse a las “Especificaciones Técnicas para Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras” (IT-91), el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, Decreto n°26041-MOPT (Normas para la colocación de dispositivos de seguridad en protección de obras) y demás disposiciones que a continuación se detallan:

El proyecto se debe realizar con pintura de tránsito alquídica base solvente TTP-115-E-TIPO III, para demarcación de carreteras, debe cumplir con la norma y especificaciones que se describen posteriormente. **La pintura debe ser Tipo Genérico:** Elaborado a partir de resina alquídico-caucho clorado, y pigmentos especiales.

El tipo de pintura de carretera deberá ser pintura alquídica base solvente, para tránsito TTP-115 E TIPO III, y cumplir con las pruebas descritas en las Normas Federales vigentes en los Estados Unidos de América (USA) y con las especificaciones ASTM para pintura de tránsito, dicha norma se confirmará realizándole pruebas a través de la Dirección de Geotecnia y materiales del MOPT, las cuales deben cumplir con los rangos establecidos.

...

El contratista deberá **garantizar una durabilidad mínima de la pintura de 2 años** contados a partir del recibido conforme por parte de la DGIT. En estos 2 años, la pintura blanca, deben estar 100% visible. La retroreflectividad inicial para la pintura blanca debe ser mínimo de 300 mcd/m²/lux y para pintura amarilla de 250 mcd/m²/lux. No se aceptará una retroreflectividad menor a 180 mcd/m²/lux durante los dos años. Aunque la pintura sea perfectamente visible, si no cumple con los parámetros de retroreflectividad establecidos anteriormente, debe de proceder el contratista a redemarcar las áreas no aceptadas. **A.2) Microesferas de Vidrio:** La esfera de vidrio a utilizar deberá cumplir con la norma AASHTO M247 Tipo I. El contratista debe presentar certificado de Calidad donde indique que cumple con esta norma La cantidad de esferas de vidrio a aplicar sobre la pintura húmeda deberá ser de 0,70 – 0.95 kilos por cada litro de pintura.

También citan los carteles de las licitaciones 2014LA-000026-0058700001 y 2012LA-000278-00100 promovidos por el COSEVI.

Finalmente, el órgano director consideró lo siguiente a partir de estos hallazgos, en lo que es de interés aquí:

- a) la empresa no realizó a satisfacción la totalidad de los trabajos de señalización horizontal y vertical, de acuerdo a los términos cartelarios, según el criterio del grupo técnico contraparte.
- b) específicamente apuntó el grupo técnico contraparte, que no se atendieron los parámetros de retro reflectividad exigidos en el cartel, arrojando un desprendimiento drástico de la pintura y de las esferas de vidrio.
- c) en el caso del señalamiento vertical, la totalidad de los centros educativos no fue cumplido a satisfacción, por la ubicación inadecuada de señales, postes flojos por inadecuada cimentación, señales desplomadas o la ausencia pura y simple de las mismas.
- d) la empresa sostiene que aplicó el señalamiento horizontal, de acuerdo a las especificaciones cartelarias, pero que se vio obligada a demarcar de nuevo, al considerar que las condiciones no permitían cumplir lo que solicitaba la administración licitante.
- e) se generan dudas técnicas, respecto de si las microesferas de vidrio TIPO III son las correctas para ser utilizadas en las condiciones de nuestras carreteras, en las que se ubican centros educativos. Al respecto no se dispuso de pruebas periciales concluyentes, respecto de las causas del desprendimiento progresivo o posterior de la pintura y de la esfera de vidrio sembrada en la misma, como tampoco, que ello deriva de la acción combinada de la pintura acrílica y las esferas de vidrio requeridas en el cartel. La empresa aporta criterio técnico y los testimonios de los señores Jorge Alejandro Chaves Salas y Lubin Barahona Paniagua, que apoyan su posición y hacen sembrar dudas en el tema.
- f) no tuvo por comprobado que existieran actos de negligencia, culpa o dolo acreditado en el tema del señalamiento horizontal, como la única causa de las deficiencias detectadas, en los términos del artículo 11 de la Ley de Contratación Administrativa, que prevén los remedios ante incumplimientos contractuales acreditados.
- g) se afirma que el contratista disponía del instrumento de la objeción al cartel, para no incurrir eventualmente en las dificultades que luego incurrió, pero en la balanza debe considerarse también la pericia esperable por parte de la administración al formular sus términos cartelarios.

- h) no hay ninguna conducta atribuible a la Administración, de acción u omisión directa, que motive el que deba indemnizar al contratista, más allá de lo que son sus obligaciones contractuales.
- i) debe la Administración valorar, si ha mediado algún tipo de ligereza o negligencia en la formulación de las especificaciones cartelarias, en el tema de la demarcación horizontal, que dieran al traste con la ejecución contractual.
- j) plantea la ejecución forzosa de la demarcación vertical, para concluir las labores pendientes.
- k) establece la posibilidad de atender una medida alternativa como la conciliación o el arbitraje; o bien se opte por recibir la demarcación vertical satisfactoria y cancelar el importe de la misma, a partir de los estudios técnicos del caso para tal decisión.

Sobre la demarcación horizontal, se aceptaría la propuesta del contratista, de no generar controversia sobre la misma, no planteando ningún tipo de reclamo, aprovechando la administración la demarcación efectuada, sin entrar a valorar su calidad.

Cuarto: Ahora bien, analizamos el planteamiento del contratista, una vez realizado el recuento anterior, para que se rescinda el contrato en el aspecto del señalamiento horizontal sin responsabilidad alguna, renunciando al pago de los trabajos realizados por ese concepto, aunque no se ajuste literalmente a lo requerido en el cartel, lo que ha sido un punto debatido.

Luego, plantea que se disponga el pago de la señalización vertical, pues en definitiva se ajustó – en los centros educativos debidamente identificados - a lo solicitado en el cartel, que ha sido aceptado y está en uso.

Estiman que el no disponer ese pago, implicaría un enriquecimiento sin causa, a pesar del provecho obtenido.

Finalmente, solicitan que se deje sin efecto cualquier penalización por entrega tardía, pues la entrega de la demarcación horizontal, consideran que es de imposible cumplimiento.

Este planteamiento se enmarca dentro de lo previsto en el artículo 207 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, que tiene el siguiente texto:

Artículo 207.—**Rescisión por mutuo acuerdo.** La rescisión contractual por mutuo acuerdo únicamente podrá ser convenida cuando existan razones de interés público y no concurra causa de resolución imputable al

contratista.

En este caso la Administración podrá acordar los extremos a liquidar o indemnizar, que en ningún caso podrá exceder los límites señalados en el artículo anterior, siempre dentro de los límites de razonabilidad y proporcionalidad.

Acordada la rescisión sin mayor trámite, se enviará la respectiva liquidación a aprobación de la Contraloría General de la República de la República, quien contará con veinticinco días hábiles para emitir su resolución.

Es harto demostrado que el tema álgido en la contratación, ha sido el de la demarcación horizontal.

Se han invocado circunstancias de fuerza mayor, como son las particularidades de lugares a demarcar, incluyendo las circunstancias climáticas, las características de la superficie de ruedo y sobretodo el de las características técnicas de la pintura.

Al respecto recordamos lo que señaló el cartel:

1.2. ESPECIFICACIONES DE LA PINTURA:

1.2.1. El proyecto se debe realizar con pintura de tránsito **TTP-1952 E TIPO III**, base agua de secado rápido para demarcación de carreteras, debe cumplir con la norma y especificaciones que se describen. La pintura debe cumplir con el análisis que realiza la Dirección de Geotecnia y Materiales del MOPT.

1.2.2. La pintura debe ser diseñada con tecnologías de polímeros acrílicos que le brindan varias características, entre éstas: la durabilidad y la visibilidad.

1.2.3. El contratista deberá **garantizar una durabilidad mínima de la pintura TTP-1952 E Tipo III de 2 años** contados a partir del recibido conforme por parte de la DGIT. En estos 2 años, la pintura blanca, deben estar 100% visible. La retrorreflectividad inicial para la pintura blanca debe ser mínimo de 300 mcd/m²/lux y para la pintura amarilla deberá ser de 250 mcd/m²/lux. No se aceptará una retrorreflectividad menor a 180 mcd/m²/lux durante los dos años. Aunque la pintura sea perfectamente visible, si no cumple con los parámetros de retrorreflectividad establecidos anteriormente, debe de proceder el contratista a redemarcar las áreas no aceptadas.

Durante la audiencia final y en los descargos por escrito del contratista, este insistió en que la realidad demostró que no podía ejecutarse la demarcación tal y como lo solicitó el cartel y que luego se mantuviera durante el periodo que se indicó la misma calidad.

La posición de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, a saber la visible en el oficio DGIT-DR-0081-2015 es una sobre el particular y se hace referencia al informe visible en su similar DGIT-0241-2014 del 25 de marzo del 2014, donde en el tema de la verificación de la demarcación horizontal en cada centro educativo, se utilizó reiteradamente el apelativo para las correcciones solicitadas de: Borroso o no visible para algunos de los letreros o regular; y se observaron valores disímiles en la retroreflexión de la línea de centro, en la ESC-1-2, en la indicación ESC 2-1, en los KPH 1-2 y en los KPH 2-1; o incluso valores no determinados.

Como también en algunos casos se hizo la denominación de correcto.

Lo cierto es que el órgano director no dispone de un estudio técnico imparcial, que defina si lo que se plantea en el cartel era posible o implicaba alguna carga adicional al contratista.

El no apelar a la figura de la objeción al cartel, estimamos que no es proporcionado.

Recordemos que en el tema del cartel, el artículo 52 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, postula que no se podrán imponer restricciones, ni exigir el cumplimiento de requisitos que no sean indispensables o resulten convenientes al interés público, si con ello limita las posibilidades de concurrencia a eventuales participantes.

Es concebible, que de acuerdo al Principio de Eficiencia y Eficacia consagrado en el artículo 4º de la Ley de Contratación Administrativa, la administración al formular sus condiciones, también debe disponer de la pericia necesaria, de modo que sus propias estipulaciones no se conviertan luego en limitantes para la ejecución de un contrato, aunque en ellas no haya reparado un potencial oferente.

Ello se vincula con el artículo 15 de la misma ley, donde se indica que la administración debe prestar colaboración al contratista, para que ejecute en forma idónea el objeto pactado.

Si un cartel se constituye precisamente en un freno para ese objetivo aún por mediación de dudas, no consideramos que deba penalizarse al contratista.

En el tema de la demarcación horizontal, se han generado dudas insalvables a la fecha, como se deriva incluso de variaciones en el criterio vertido en carteles sucesivos.

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito, afirma que la calidad final del producto estaba determinada no solo por la pintura y las esferas de vidrio utilizadas, sino por el proceso de aplicación y demarcación.

Citan los factores de la presión de aplicación, altura de las pistolas, velocidad del camión, buen estado de los equipos, limpieza de las mangueras y boquillas, experiencia del operador.

Enfatizaron también, sobre la ausencia de un documento técnico que indique la incompatibilidad entre la pintura y la esfera utilizada en el proyecto.

En pocas palabras, no existe un criterio pacífico sobre el particular, existiendo una línea muy delgada entre quedarse con el criterio de la Dirección de Ingeniería de Tránsito y no darle ningún valor a lo afirmado por el contratista en su defensa.

Por lo tanto, estimamos que no es dable insistir en el tema de la demarcación horizontal, llegando a medidas desproporcionadas de exigir redemarcaciones *ad infinitum* o afirmar categóricamente la ausencia de justificante alguno.

Asimismo, en otro orden de aspectos, tenemos que los informes de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, señalan que el señalamiento vertical y horizontal correcto, solo se alcanzó en 22 escuelas.

No coinciden en realizar estimaciones con miras al pago de la demarcación vertical, para supuestos de una demarcación vertical correcta y una horizontal incorrecta, que es el punto aquí analizado, pues el cartel de la contratación solo permite una recepción integral.

Recordamos que en el numeral 16.1 del cartel, se hace mención a que (...) *el rubro de pago es el de escuela completa.*

Ahora bien, en este momento de la decisión de la autoridad superior, estamos ante una etapa de mediación de una forma anormal de finiquitar la situación contractual y no de la señalada en el cartel, para lo cual deberá llegarse a la figura del finiquito, de optarse por esa decisión.

De manera consecuente, en ese momento se deja de lado el parámetro de la escuela completa, como limitante.

Con ello también se procura llegar al equilibrio económico respecto de la situación del contratista, que en definitiva ha realizado una labor de demarcación vertical, que la ha aprovechado la administración y debe ser resarcida, por el trabajo empeñado en ello por el contratista.

En apoyo a lo descrito tenemos el artículo 151 del reglamento a la ley de la materia, que indica lo que sigue:

Artículo 151. Cuando surgiere discrepancia entre la Administración y el contratista sobre el cumplimiento de los términos contractuales o sobre las condiciones de la obra, la Administración podrá recibirla bajo protesta, y así se consignará en el acta respectiva. La discrepancia podrá resolverse en los términos que lo determine el cartel o mediante arbitraje, de conformidad con las regulaciones legales y los instrumentos de derecho internacional vigentes, sin perjuicio de las acciones legales que procedan, entre ellas la ejecución de la garantía de cumplimiento en sede administrativa, previa audiencia al interesado.

No está por lo tanto excluida la decisión consensuada que aquí se analiza.

El contratista hace una valoración porcentual de lo que estima le debe ser cancelado, a partir de la demarcación vertical.

Observamos que hay un costo diferenciado por escuela de acuerdo a los términos de referencia, de modo que de aceptarse este criterio, debe requerirse a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, para que establezca en cada caso, la relación porcentual del valor correspondiente a la demarcación vertical efectuada y eso sea lo que se cancele.

En ese momento se verificará si corresponde o no a la propuesta económica del contratista.

Finalmente, en el tema de la aplicación de multas por atraso, estimamos que únicamente deben ser objeto de cobro los cuatro días acumulados al 23 de agosto del año 2013, pues al encontrarse en etapa de correcciones de ahí en adelante, no es posible penalizar al contratista.

Ello representaría la suma de \$ 37.213,08, correspondiente a la dilación en la entrega el proyecto concluido..." (SIC)

Se recibe a la Ing. Alejandra Acosa Gómez, Encargada del Departamento de Regionales de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y del Proyecto de Demarcación, para brindar algunos detalles del informe.

El Asesor Legal Institucional comenta, la premisa que expone en el oficio es que en teoría las instituciones públicas contratan a un particular con el objetivo de la compra o adquisición de lo que le interesa a la institución, en este caso es la demarcación horizontal y vertical que son servicios que se contratan para que sean ejecutados por Ingeniería de Tránsito. Si este objetivo no se cumple existen tres posibilidades. Una resolver el contrato, si se verifica que hay incumplimiento del contratista, otro rescindirlo si hay una circunstancia ajena de interés público para la administración en el cual de una u otra manera se le plantea la voluntad del contratista de dejar sin efecto la contratación y se le reconoce eventualmente la inversión o algún gasto que haya hecho o bien la rescisión consensuada que se da cuando ambas partes reconocen que han fallado y se busca una solución. En vista de las circunstancias que han acontecido, la Junta Directiva anterior optó por la resolución contractual, al haber indicios de que había un incumplimiento grave en la contratación.

A continuación se incluyen las diapositivas con la historia de la contratación:



PREMISAS DE INTERÉS

- 1 • Objeto: demarcación vertical y horizontal de 372 centros educativos
- 2 • Oferente único: CONSTRUCTORA MECO S.A.
• Adjudicación: Artículo VI Sesión 2697-12 20/11/2012
- 3 • Monto de la adjudicación: \$ 930.327,07

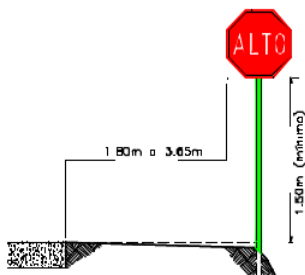
SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

- 1 • Orden de inicio: 6 de febrero 2013
• Duración del proyecto: 80 días naturales: estimado 26 abril 2013
- 2 • Órdenes de suspensión emitidas: 46
• Fecha final de nuevo término: 19 de agosto 2013
- 3 • Entrega de proyecto concluido: 23 de agosto 2013: 4 días de atraso
• Inicio de revisión de primer 50%: 24 agosto - 17 setiembre 2013

SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

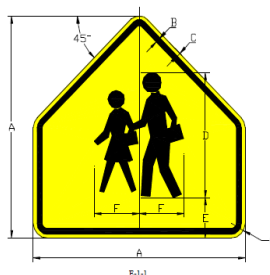
- 1
 - Primer periodo de correcciones: 18 set - 7 octubre (20 días)
 - Meco no realizó correcciones en este periodo de correcciones
- 2
 - Primer gran hallazgo: deficiencias reiteradas en la ejecución
- 3
 - Inicio de revisión de segundo 50%: 8 octubre-11 noviembre/13
 - Segundo periodo de correcciones: 13 nov. -27 nov. (15 días)

Puntos a revisar: Señalamiento vertical



Altura de poste

Ubicación respecto a borde carretera



Dimensiones: plantilla, letras y figuras

Retroreflexión



Soporte de plantilla

Cimentación

Puntos a revisar: demarcación horizontal



CONDICIÓN CARTELARIA DEMARCACIÓN HORIZONTAL

- ▶ 1.2.1. El proyecto se debe realizar con pintura de tránsito TTP-1952 E TIPO III, base agua de secado rápido para demarcación de carreteras, debe cumplir con la norma y especificaciones que se describen. La pintura debe cumplir con el análisis que realiza la Dirección de Geotecnia y Materiales del MOPT.
- ▶ 1.2.3. El contratista deberá garantizar una durabilidad mínima de la pintura TTP-1952 E Tipo III de 2 años contados a partir del recibido conforme por parte de la DGIT. En estos 2 años, la pintura blanca, deben estar 100% visible. La retroreflectividad inicial para la pintura blanca debe ser mínimo de 300 mcd/m²/lux y para la pintura amarilla deberá ser de 250 mcd/m²/lux. No se aceptará una retroreflectividad menor a 180 mcd/m²/lux durante los dos años. Aunque la pintura sea perfectamente visible, si no cumple con los parámetros de retroreflectividad establecidos anteriormente, debe de proceder el contratista a redemarcar las áreas no aceptadas.

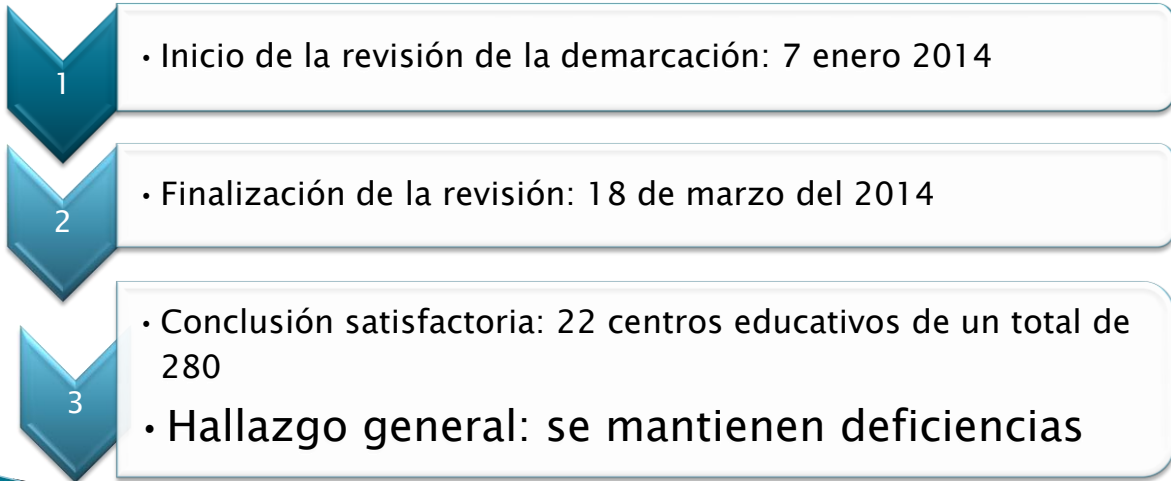
MICROESFERAS DE VIDRIO

- ▶ 1.3. ESPECIFICACIONES DE LA MICROESFERAS DE VIDRIO
- ▶ Microesferas tamaño tipo sembrado (Drop-on), visibead L-511 300.
- ▶ TABLA N°2 ESPECIFICACIONES DE LA MICROESFERA DE VIDRIO ESPECIFICACIONES DE ESFERAS DE VIDRIO, VISIBEAD L-511 300 PARA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS CON PINTURA DE TRÁNSITO TIPO TTP-1952-E TIPO III (...)

CONDICIÓN CATELARIA PARA EL PAGO

- ▶
- ▶ *“16.1. La suma total que por la completa ejecución, se efectuará con recursos presupuestarios del COSEVI, por el 100% del monto adjudicado al contratista o a quién éste disponga en dos pagos parciales:*
- ▶
- ▶ *a.- Un primer pago por el 50% de avance de la obra.*
- ▶ *b.- Un segundo pago por el 50% restante de la obra.*
- ▶
- ▶ *En todos los casos contra orden escrita por parte del grupo contraparte, donde se indique que los servicios fueron recibidos a satisfacción. El rubro de pago es el de escuela completa.”*

SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO



RESUMEN DE LAS DEFICIENCIAS

- ▶ Ubicación del señalamiento horizontal y vertical
- ▶
- ▶ Altura de las señales verticales
- ▶
- ▶ Retrorreflexión del señalamiento horizontal y vertical
- ▶
- ▶ Dimensiones de señales verticales y letreros horizontales
- ▶
- ▶ Cantidades contratadas del señalamiento horizontal y vertical

EJEMPLOS DE RESULTADOS VERIFICACIÓN

REGIÓN DE GUANACASTE										
Cantidad	Fecha inspección	Centros educativos	Estado horizontal	Retroreflexión centro	Retroreflexión ESC 1-2	Retroreflexión ESC 2-1	Retroreflexión KPH 1-2	Retroreflexión KPH 2-1	Estado vertical	Recibida
1	10/02/2014	Porfirio Ruiz Navarro	Borroso	98	258	249	214	165	Correcto	No
2	10/02/2014	Lider de Guayabo	Borroso	91	239	202	312	No se contrató	Correcto	No
3	10/02/2014	Lider Fausto Guzmán C	Borroso	172	554	376	307	No se obtuvo valor debido a lo borroso	Correcto	No
4	12/02/2014	Pacifica Fernández García	Borroso	125	286	212	202	213	Correcto	No
5	14/02/2014	C.T.P Carrillo	Borroso	70.7	160	76	129	105	Correcto	No
6	13/02/2014	Escuela Jocote	Borroso	98	123	158	112	180	Correcto	No
7	14/02/2014	Brasilito	Borroso	89	348	292	189	233	Correcto	No
8	12/02/2014	C.T.P. Santa Cruz	Borroso	99	210	363	110	58	Correcto	No
9	11/02/2014	Escuela Leónidas	Borroso	131	183	157	183	280	Correcto	No
10		Liceo de Nicoya								
11	11/02/2014	Valedor Martinez	Borroso	128	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	Correcto	No
12	11/02/2014	Cupertino Briceno B	Borroso	122	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se contrató	Correcto	No
13	11/10/2014	C.T.P Nandayure	Borroso	270	233	220	178	166	Correcto	No

REGIÓN DE SAN CARLOS										
Cantidad	Fecha inspección	Centros educativos	Estado horizontal	Retroreflexión centro	Retroreflexión ESC 1-2	Retroreflexión ESC 2-1	Retroreflexión KPH 1-2	Retroreflexión KPH 2-1	Estado vertical	Recibida
1	19/12/2013	Ujarrés	Borroso	96	198	600	372	378	Correcto	No
2	08/01/2014	Cariblanco	Línea centro borrosa	160	551	260	398	600	Correcto	No
3	08/01/2014	Luis Demetrio Tinoco	Borroso	72	51	197	183	143	Correcto	No
4	13/01/2014	Las Palmitas	Borroso	136	285	253	288	276	Correcto	No
5	13/01/2014	Chilamate	Borroso	81	161	265	215	234	Incompleto	No
6	14/01/2014	La Guania	No efectuaron demarcación horizontal contrastada							Se trasladó
8	14/01/2014	Cristo Rey	Borroso	70	276	281	172	255	Correcto	No
9	14/01/2014	Liceo La Virgen	Borroso	79	398	386	281	165	Correcto	No
9	15/01/2014	Viento Fresco	Borroso	173	345	276	292	232	Correcto	No
10	15/01/2014	Mario Salazar	Borroso	147	82	69	No estaba contrastado	No estaba contrastado	Correcto	No
11	15/01/2014	Los Chiles de Aguas Zarcas	Borroso	25	294	142	296	120	Correcto	No
12	17/01/2014	Las Delicias	Borroso	171	266	250	293	158	Correcto	No
13	22/01/2014	San José de Aguas Zarcas	Borroso	165	255	91	279	75	Correcto	No
14	22/01/2014	Juan Bautista Solís	Borroso	80	259	177	233	189	Correcto	No
15	22/01/2014	Juan Chaves Rojas	Borroso	113	211	182	No estaba contrastado	No estaba contrastado	Correcto	No
16	22/01/2014	Santa Cecilia	Borroso	129	175	161	145	117	Correcto	No
17	21/01/2014	Los Ángeles	Borroso	146	65	62	101	99	Correcto	No
18	20/01/2014	El Jobo	Borroso	293	236	224	173	199	Correcto	No
19	23/01/2014	Escuela Los Ángeles	Borroso	335	312	215	193	305	Correcto	No
20	23/01/2014	Z Truco	Borroso	160	331	209	291	220	Correcto	No
21	16/01/2014	El Tanque de La Fortuna	Borroso	280	318	359	216	178	Correcto	No
22	23/01/2014	La Fortuna	Borroso	185	168	197	No estaba contrastado	No estaba contrastado	Correcto	No
23	23/01/2014	Tres Esquinas	Borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se solicitó	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	Correcto	No
24	24/01/2014	El Edén	Borroso	92	254	339	299	276	Correcto	No
25	21/01/2014	Moravia Verde	Borroso	250	316	288	190	163	Correcto	No
26	21/01/2014	Llano Bonito	Borroso	259	289	371	357	307	Incompleto	No
27	21/01/2014	Miravalles	Borroso	300	237	165	173	108	Correcto	No
28	21/01/2014	Maravilla	Borroso	99	50	103	61	77	Correcto	No
29	14/01/2014	El Roble	No se contrastó demarcación horizontal	No se contrató	No se contrató	No se contrató	No se contrató	No se contrató	Correcto	Si

REGIÓN DE PÉREZ ZELEDÓN										
Cantidad	Fecha Inspección	Centros educativos	Estado horizontal	Retrorreflexión centro	Retrorreflexión ESC 1-2	Retrorreflexión ESC 2-1	Retrorreflexión KPH 1-2	Retrorreflexión KPH 2-1	Estado vertical	Recibida
1	03/3/2014	La Ese	Borroso	No la demarcaron	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No arregló cimiento	No
2	03/03/2014	Villa Mills	Borroso, y la línea de centro no cumple con dimensiones 10-20-10	73	36	No se corrigió	No se corrigió	No se corrigió	Flojas	No
3	17/03/2014	Berlín	No se contrató	No se contrató	No se contrató	No se contrató	No se contrató	No se contrató	Flojas	No
4	03/03/2014	División	Borroso	191	424	375	192	322	Flojas	No
5	11/03/2014	Daniel Flores	Borroso	84	103	112	96	102	No se corrigió cimientos. Señales flojas	No
6	04/03/2014	Francisco Morazán	Borroso	28	88	49	No se contrató	No se contrató	No se corrigió cimientos. Señales flojas, E-2-4 no tiene cruz	No
7	03/03/2014	La Hortensia	Faltan 50 metros	15	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se corrigió cimientos, señales flojas	No

REGIÓN SIQRRES										
Cantidad	Fecha Inspección	Centros educativos	Estado horizontal	Retrorreflexión centro	Retrorreflexión ESC 1-2	Retrorreflexión ESC 2-1	Retrorreflexión KPH 1-2	Retrorreflexión KPH 2-1	Estado vertical	Recibida
1	20/02/2014	Justo Facio	No se contrató demarcación horizontal						Incompleto	No
2	20/02/2014	La Amelia	Borroso	145	146	146	No se contrató	No se contrató	Incompleto	No
3	20/02/2014	Cairo	Borroso	413	403	407	404	409	Incompleto	No
4	21/02/2014	La Herediana	Borroso	403	401	403	No se contrató	No se contrató	Incompleto	No
5	21/02/2014	Parismina	Borroso	172	402	238	No se contrató	No se contrató	Incompleto	No
6	21/02/2014	Jiménez	No atendieron la solicitud de redemarcar	No se contrató	No se obtuvo valor debido a lo borroso	No se contrató	No se contrató	No se contrató	Incompleto	No
7	25/02/2014	La Unión	No se contrató demarcación horizontal						Incompleto	No

ARGUMENTOS DE DESCARGO DE LA EMPRESA

- ▶ Todo el señalamiento vertical ha cumplido con el cartel y se encuentra uso, luego de criterios encontrados
- ▶ Tamaño de las microesferas especificadas es superior a la usualmente empleada en demarcación de carreteras
- ▶ Mediciones de reflectividad al aplicar fueron las correctas, pero luego incidieron factores de estado de la carpeta, asfáltica, volumen del tránsito, ancho de carriles, etc.
- ▶ Propusieron uso de pintura termoplástica pero no fue aceptada
- ▶ Adicional imposibilidad de cumplimiento de acuerdo al cartel en materia de durabilidad

CRITERIO TÉCNICO

- ▶ *El historial de contrataciones de Señalización Vial en Costa Rica no evidencia el uso de micro esferas tipo III en carreteras vehiculares salvo casos excepcionales exclusivamente para aeropuertos y proyectos de Dirección General de Aviación Civil. **Por el contrario en carreteras nacionales debe utilizarse esfera tipo I para un mejor sembrado y permanencia de las esferas de vidrio en la película de pintura. El estudio realizado manifiesta que el problema de desprendimiento y por ende disminución drástica de la retro reflectividad, se acentúa sobre superficies de asfalto que son mucho más rugosas, porosas e irregulares que las superficies de concreto, así como también en vías angostas en las cuales los vehículos se ven forzados a rodar (generar fricción) sobre las zonas demarcadas.***

OTRO CRITERIO TÉCNICO

- ▶ (...) Por este medio emitimos criterio técnico sobre el uso adecuado de esferas de vidrio en nuestra pintura acrílica TTP1952 E Tipo III. Este tipo de pintura se recomienda para la señalización horizontal de pistas de aterrizaje en aeropuertos así como también en carreteras de circulación vehicular.
- ▶ Para este uso se requiere la adición de microesferas de vidrio, dichas microesferas son del tipo I ó tipo III. Lo importante es el uso de microesferas apropiadas en cada caso.
- ▶ Para el caso particular de la señalización en aeródromos se debe adicionar la microesfera tipo III. Por ser de un tamaño mayor al tipo I, incrementando los índices de retro reflectividad necesarios para este uso en particular, lo cual desarrolla una referencia visual para los pilotos de aeronaves al momento de realizar las maniobras de aterrizaje.
- ▶ La microesfera de tipo I, se recomienda el uso en carreteras por tener un tamaño menor al tipo III y por su tolerancia a la fricción generada por el rodamiento de vehículos y tractocamiones.
- ▶ Por lo que el uso de la microesfera tipo III no se recomienda para carreteras por su tamaño, ya que su funcionalidad estará limitada por las siguientes razones:
 - ▶ 1) Se desprenderá fácilmente de la película aplicada.
 - ▶ 2) Los niveles de retro reflectividad disminuirán dramáticamente en tiempos muy cortos de funcionamiento.
 - ▶ 3) El desempeño será limitado y funcionalidad no será la más óptima.

CARTELES POSTERIORES VARÍAN REQUERIMIENTOS

- ▶ Abreviada 2014LA-23: demarcación horizontal pintura de tránsito TTP-115-E TIPO II / esferas de vidrio norma INTECO 11-02-02:2012 para microesferas Tipo I
- ▶ Abreviada 2014LA-26: demarcación horizontal pintura de tránsito alquídica TTP 115 E Tipo III / Esferas normas AASHTO M 247 Tipo I
- ▶ Abreviada 2012LA-33: demarcación horizontal pintura para tránsito alquídica TTP-115-E-TIPO III / esferas de vidrio norma AASHTO M247 TIPO I
- ▶ Abreviada 2013LA-36: demarcación horizontal pintura de tránsito TTP 115E TIPO III/ esfera de vidrio norma AASHTO M247 Tipo I
- ▶ Abreviada 2012LA-278: demarcación horizontal pintura de tránsito TTP 1952 TIPO III / microesferas de vidrio L-511 300

CONCLUSIONES ÓRGANO DIRECTOR

- ▶ Totalidad de la demarcación horizontal y vertical no se recibió a satisfacción de acuerdo a lo exigido en el cartel
- ▶ Demarcación horizontal: no se atendieron parámetros de retro reflectividad (criterio del grupo técnico contraparte)
- ▶ Señalamiento vertical presentó también deficiencias
- ▶ Empresa insistió en que demarcó horizontalmente de acuerdo al cartel, pero se vió obligado a demarcar sin éxito
- ▶ Se generaron dudas respecto a si las microesferas tipo III eran aptas para la contratación : hay criterios encontrados

CONCLUSIONES ÓRGANO DIRECTOR

- ▶ No tuvo por acreditada la negligencia, culpa o dolo como la única causa de los problemas en el señalamiento horizontal
- ▶ Incorrecto el argumento de que se debió objetar el cartel/se parte del supuesto de la pericia de la administración
- ▶ No hay conducta activa u omisiva de parte de la administración que obligue a indemnizar adicionalmente
- ▶ Valorar si hubo negligencia o ligereza al formular el cartel en el punto polémico
- ▶ Valorar medida alternativa: pago de lo vertical aceptado

PROPUESTA DE MECO

- ▶ Fundamento el artículo 206 del Reglamento a la LCA
- ▶ Rescindir por imposibilidad de cumplimiento demarcación horizontal
- ▶ Pago del 63,69% de la contratación: \$ 592.525,31
- ▶ No ejercer ningún reclamo sobre la pintura horizontal
- ▶ No aplicación de otras medidas accesorias, como multa por atraso

CONCLUSIONES Y ANÁLISIS DE PROPUESTA

- ▶ Hay una demarcación total recibida mínima (22 centros)
- ▶ Hay una demarcación vertical completa comprobada (162)
- ▶ Hay una demarcación horizontal en su mayor porcentaje que no se ajusta a los requerido por la unidad solicitante
- ▶ No hay viabilidad de llegar a un entendimiento que concluya en la demarcación horizontal de acuerdo al cartel
- ▶ Esos elementos desde la óptica técnica constituyen un incumplimiento
- ▶ Hubo atrasos en la primera entrega; el resto suspendido por el trámite de correcciones

CONCLUSIONES Y ANÁLISIS DE PROPUESTA

- ▶ La Administración es soberana en su forma de elegir la forma cómo solucionar sus controversias, en este caso en materia de contratación administrativa
- ▶ Hay una demarcación vertical constatada satisfactoriamente (162 centros), que supone una erogación por parte del contratista
- ▶ Bajo un principio de equilibrio económico la Administración debe honrar ese gasto
- ▶ Hay una disputa respecto del tema de a demarcación horizontal, donde hay criterio encontrados y en su mayor porcentaje que no se ajusta a los requerido por la unidad solicitante
- ▶ Debe revisarse el porcentaje real de cartel/oferta/adjudicación para cuantificar el valor de la demarcación vertical a reconocer
- ▶ Debe cobrarse el atraso en el entrega inicial cuantificada en 4 días de dilación

Agrega el Asesor Legal Institucional, que la conclusión es que no hay un cumplimiento satisfactorio del objeto contractual y eso determinó que la Junta Directiva le encomendara a la Dirección Ejecutiva ordenar la apertura de un procedimiento administrativo, en el cual se cumplieron con las etapas correspondientes.

El Director Ejecutivo explica, que la magnitud del incumplimiento de la empresa Meco en la ejecución de la demarcación de las 372 escuelas es evidente, donde únicamente se verificó que la demarcación de 22 escuelas estuvo bien, y que ocasionó un impacto muy negativo sobre la seguridad vial en las escuelas donde la demarcación fue mala, porque el objetivo de la contratación es que las 280 escuelas tuvieran condiciones adecuadas de seguridad vial.

El Director Chavarría Gutiérrez menciona, que le preocupa tomar decisiones contrarias a la legislación vigente. Si hay incumplimientos por parte del contratista comprobados, al punto de que solo completaron 22 escuelas de 280 y si la ley dice que en estos casos lo que procede es la resolución del contrato, afirma que él se inclina por eso, resolver el contrato.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Continuar discutiendo en la próxima sesión los detalles del proyecto de resolución del Procedimiento Administrativo de resolución Contractual seguido en contra de la empresa Meco S.A., a partir de la Contratación Directa 2012CD-000213-00100 “Contratación de una empresa para la demarcación vertical y horizontal de 372 centros educativos en todo el país en la próxima sesión.

ARTÍCULO QUINTO

Propuesta Agenda Celebración Semana de Seguridad Vial 2015

Se recibe al Lic. Jeremy Corrales Zamora, de la Dirección de Proyectos, quien presenta los detalles de la propuesta de agenda para la celebración de la Semana de Seguridad Vial, a realizarse en la tercera semana de junio próximo.

El Director Ejecutivo explica, que existe un decreto ejecutivo que establece que la celebración de la Semana de Seguridad Vial se realizará durante la tercera semana del mes de junio. Por ser este tema tan importante de promoción de la seguridad vial, es la Junta Directiva la que revisa y aprueba la temática y el programa que la Administración pretende realizar durante esa semana.

Agrega que la Autoridad Presupuestaria emitió la directriz No. 023-H, que deroga las directrices anteriores. Esta directriz estipula una mayor restricción a algunas subpartidas como capacitaciones, actividades de protocolo y sociales que son las que se utilizan para la ejecución de la semana. Una de las restricciones es que aquellas instituciones que hayan incluido en el presupuesto del 2015 recursos en esas subpartidas, deben tener una justificación de parte del jerarca para la ejecución de las mismas.

El Lic. Corrales Zamora indica, que las subpartidas que hay que justificar son 1.05.02 Viáticos dentro del país por un monto de ¢306.000.00 y la 1.07.02 Actividades protocolarias y sociales por ¢7.337.400.00, para un total de ¢7.643.400.00. Lo que la Administración requiere es que esta Junta Directiva apruebe la justificación para la utilización de estos recursos. Agrega que como la directriz presidencial no permite realizar eventos en hoteles, se están programando realizar las actividades en auditorios de algunas entidades públicas.

La propuesta para la celebración de la Semana de Seguridad Vial es la siguiente:

Tema: Motociclista como usuario vulnerable

Antecedentes

Según el Reporte sobre la Situación Global de la Seguridad Vial 2013(OMS, 2013) las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Tendencias que, de no tomar medidas urgentes, podrían convertir a los accidentes de tránsito en la quinta causa de muerte al 2030.

Ante esta situación, una serie de países en el mundo han desarrollado estrategias en busca de reducir dichas lesiones:

- Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 cuyo objetivo consiste en estabilizar y después reducir la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito con lo que se calcula se salvarían 5 millones de vidas en esos diez años.
- Adopción e implementación de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales que podría reducir las lesiones causadas por el tránsito.
- Campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir las leyes.
- Cumplimiento de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, que proporciona orientación sobre cómo los países pueden poner en práctica un enfoque integral para mejorar la seguridad vial y reducir la mortalidad en las vías de tránsito.
- Creación y funcionamiento del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial
- Participación de los países de la región y el mundo en Organismos Internacionales como el IRTAD.
- Realización de cumbres y encuentros iberoamericanos y del caribe de seguridad vial.
- Foros y seminarios a nivel mundial

En Costa Rica, en el tema de seguridad vial se ha abordado desde diferentes perspectivas, dentro de las cuales sobresalen:

- La creación de la Semana del Tránsito en 1965, por parte del entonces presidente Francisco J Orlich y su Ministro de Educación Pública Ismael Antonio Vargas, orientada a la formación en escuelas y colegios sobre las normas que regulan el tránsito.
- La creación del Consejo de Seguridad Vial, ente rector en la materia, desde 1979, mediante la Ley de Administración Vial.
- La promulgación de la Semana de Seguridad Vial en 1989, según consta en decreto ejecutivo 18824-MOPT la tercera semana del mes de Junio.
- La realización de Planes Nacionales de Seguridad Vial a partir del año 2001.
 - Plan Nacional de Seguridad Vial 2001-2005, mediante el decreto 93390-MOPT-S.
 - Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2010.
- Reformas la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres, 2008 y 2012.

- Compromiso País con las Naciones Unidas en el 2010, para el trabajo en Seguridad Vial mediante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- Vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 y Plan Nacional de Transportes 2014-2018.
- Formulación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2015-2020.
- Formulación del plan Nacional de Motos 2015-2020.

Justificación

Según muestra el Reporte sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013 (OMS 2013), el número anual de muertes por accidentes de tránsito a nivel Mundial es de 1.24 millones de personas, la cual no ha variado en los últimos tres años, sin embargo es inaceptable la cantidad de fallecidos por esta causa.

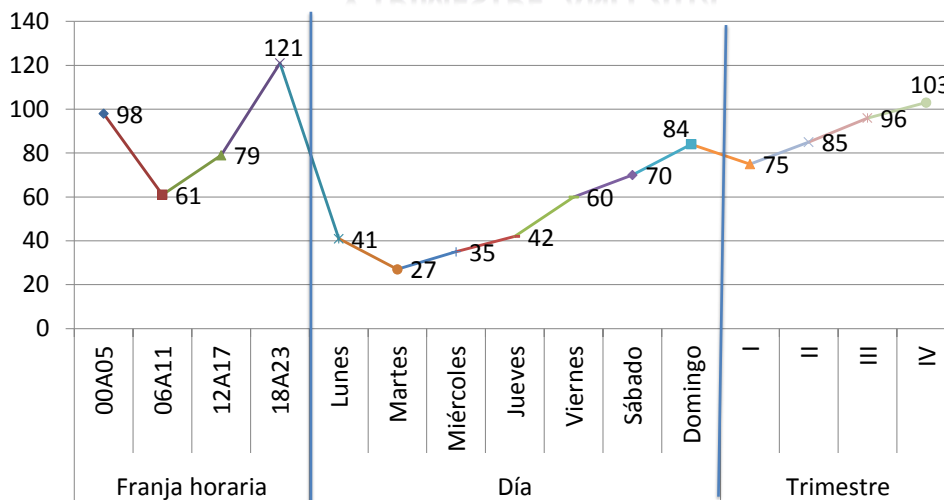
Por su parte en la Región de las Américas, solo en el año 2010 dichos traumatismos ocasionaron 149.992 defunciones; asimismo son la principal causa de muertes en el grupo etéreo de 5 a 14 años y la segunda causa en el grupo de 15 a 44 años. El mismo reporte informa que solo 28 países de 182 participantes tienen leyes integrales sobre los 5 factores de riesgo (Velocidad, conducción en estado de ebriedad, uso del casco, uso del cinturón de seguridad y uso de dispositivos de retención infantil), regulaciones que se aplican en menos de un 50% y además, según se señala son pocos los países que consideran el cumplimiento de las leyes como bueno. Específicamente en el factor motocicleta, el informe señala, que 90 países que representan el 77% de la población mundial, dispone de leyes integrales sobre el uso del casco.

En Costa Rica según indican los registros del Área de Investigación del Consejo de Seguridad Vial, en los últimos años las muertes ocurridas en accidentes de tránsito se han mantenido en los primeros lugares de las principales causas de muerte violenta, situación que ha encendido la alarma, puesto que solo las muertes en sitio se incrementado en un 24.65% respecto al año 2013.

Ahora bien, en cuanto a las diferentes variables recopiladas en el lugar de los hechos como lo son, la hora de ocurrencia, los días, meses y tipo de usuario, refleja que la mortalidad en el sitio se concentra en horas de la noche y madrugada, con una frecuencia de distribución mayor los días viernes, sábados y domingos, coincidiendo con los días donde la recreación se intensifica. Explorando en los IV trimestres del año, se verifica que conforme se acerca los últimos tres meses del año la mortalidad se incrementa.

Gráfico 1

COSTA RICA: MUERTES EN SITIO, POR HORA, DÍA Y TRIMESTRE. AÑO 2014



Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT

Por su parte, considerando el espacio donde se producen las mayores aportaciones de la mortalidad y en función del histórico de los muertos totales producidos en el país durante 13 años, nos refleja que los cantones de San José, Alajuela, San Carlos, Pococí, Pérez Zeledón y Puntarenas encabezan la lista año tras año.

Cuadro 1

Costa Rica: Muertos totales en accidentes de tránsito. Ranking de los primeros 15 cantones.
Periodo 2001 a 2015

Cantón														Total
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	general
San José	56	56	52	51	43	63	52	46	59	38	45	43	47	651
Alajuela	49	46	47	59	34	44	31	35	47	45	35	32	47	551
San Carlos	20	30	31	29	32	24	42	43	44	25	29	37	28	414
Pococí	30	35	31	28	33	22	42	31	25	22	26	42	30	397
Puntarenas	25	24	32	23	24	25	23	39	29	24	25	24	25	342
Pérez Zeledón	31	23	9	18	23	30	41	40	30	25	20	15	22	327
Limón	22	26	20	17	23	22	19	28	27	21	10	22	18	275
Sarapiquí	17	18	14	12	14	14	17	21	19	11	19	11	15	202
Nicoya	16	10	18	11	12	17	18	20	13	8	17	13	16	189
Heredia	19	11	17	16	14	16	16	13	16	12	8	13	13	184
Liberia	15	11	15	18	9	12	20	23	10	10	11	10	15	179
Cartago	24	18	10	12	12	10	9	11	16	16	17	10	9	174
Osa	6	11	6	12	18	9	18	25	19	15	7	16	10	172
Santa Cruz	19	15	10	2	8	15	22	17	23	6	14	12	8	171
Siquirres	11	17	13	15	7	18	18	9	5	9	9	13	15	159

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial.

Con respecto al usuario que está perdiendo la vida se identifica que en los días de mayor concentración de víctimas los tres principales participantes son los usuarios vulnerables (motociclistas y peatones) y los ocupantes de un vehículo. Pero al identificar durante las horas de madrugada y noche llama la atención que el 60% son peatones y motociclistas.

Cuadro 2

Costa Rica: Número de muertes en el sitio por rol de la víctima, según hora de ocurrencia. Año 2014

Rol	Franja horaria				Total
	00-06	06-12	12-18	18-24	
Ciclista	7	8	5	11	31
Ocupantes de moto	32	19	27	44	122
Ocupantes de vehículo	36	23	34	34	127
Otros	0	0	2	1	3
Peatón	23	11	11	31	76
Total	98	61	79	121	359

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT

Como se muestra en el cuadro anterior los ocupantes de vehículo superan al usuario “motociclista”, no obstante el crecimiento acelerado que este último ha mostrado en los últimos años, el cual puede ser un efecto de los cambios en la forma de movilizarnos, ha generado la necesidad de brindar al mismo un mayor y mejor abordaje, no solo a nivel nacional, sino, como se indica en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, *“en muchos países, donde dicho crecimiento ha estado acompañado de un aumento significativo de lesiones y muertes entre sus usuarios”*.

Por ejemplo, según histórico realizado por el Área de Investigación de la Dirección de Proyectos, con datos del Poder Judicial del 2001 al 2013 un total de 1049 (muertes totales) motociclistas perdieron la vida por accidentes de tránsito, tan solo en 15 cantones de los cuales sobresale Alajuela, San José, San Carlos, Pococí, Pérez Zeledón, Puntarenas.

Para el 2014, según la misma fuente, un total de 88 motociclistas perdieron la vida en el sitio, de igual forma tan solo en 15 cantones y en los cuales vuelven a sobresalir Alajuela, San José, San Carlos, Pococí, Pérez Zeledón, Puntarenas.

Por esta razón, el consejo de Seguridad Vial en los últimos años ha iniciado un tratamiento personalizado al usuario vulnerable “motociclista”, con la realización de grupos focales para formular e implementar campañas dirigidas a dicho usuario, con la formulación de forma participativa del Plan Nacional de Motos y con actividades específicas que profundizaremos durante la Semana de Seguridad Vial 2015.

Objetivo

Contribuir con la reducción de muertes en carretera por causa de accidentes de tránsito que involucra motociclistas, mediante la realización de actividades específicas dirigidas a los motociclistas, durante la semana de seguridad vial.

Duración del evento

Las actividades a desarrollar se llevaran a cabo durante una semana: “Semana de la Seguridad Vial 2015”, que se celebrará del lunes 22 de junio al viernes 26 de junio del año 2015, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ejecutivo No. 18824 en cuanto a la fecha de inicio “(...) el tercer domingo de junio de cada año, pudiendo variarse por causas excepcionales de común acuerdo entre el Ministerio de Educación Pública y el Consejo de Seguridad Vial”.

Institución Responsable

El ente responsable será el Consejo de Seguridad Vial

Propuesta de actividades

Fecha	Hora	Actividad	Participante	Lugar
	8:00 a 9:00	Conferencia de Prensa: Lanzamiento de la Campaña para Motociclistas "TOMALO EN CUENTA ... EL CHASIS SOS VOS"	Lic. Carlos Segnini, Ministro MOPT Dr. Fernando Llorca, Ministro Ministerio de Salud Ing. Germán Valverde, Director COSEVI Comisario Mario Calderón, Director Policía de Tránsito	Auditorio Tribunal Supremo de Elecciones
	8:00 a 3:00	Foro "Perspectiva Nacional sobre la situación del motociclista y los accidentes de tránsito en Costa Rica" Panel 1 Panorama Mundial de los accidentes de tránsito con motocicleta Diagnóstico del motociclista en Costa Rica: situación actual y desafíos futuros. Perspectiva del usuario de la motocicleta. Panel 2 Visión del Automovilista: compartiendo el espacio en la vía Visión del Motociclista: compartiendo el espacio en la vía Legislación y Aplicación de la Normativa Visión de usuario. Panel 3 Atención de víctimas de accidentes de tránsito donde participe al menos un motociclista. Atención y traslado de víctimas por accidentes de tránsito donde participe al menos un motociclista. Visión del usuario motociclista accidentado.	Representante OPS Msc. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos de COSEVI Representante de la comunidad de motociclistas Representante de ASOCIACIÓN DE IMPORTADORES DE VEHICULOS Y MAQUINARIA (AIVEMA) Representante de Asociación Importadora de Motocicletas y Afines Representante de la Policía de Tránsito Representante de los motociclistas de baja cilindrada. Experto del Hospital del Trauma del Instituto Nacional de Seguros en atención de poli traumatizados por esta causa. Representante del Hospital Regional de la Caja Costarricense del Seguro Social (Guápiles, San Carlos o Ciudad Neilly) Representante de víctimas en motocicleta.	Auditorio Tribunal Supremo de Elecciones
Lunes 22				

**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL
JUNTA DIRECTIVA**

**SESIÓN ORDINARIA NO. 2802-2015
11 DE MAYO DEL 2015**

		COSEVI- "Proyección del Consejo de Seguridad Vial" Actividad Interna de la Institución	Recursos Humanos COSEVI	
Martes 23	9:00 a 12:00	Feria: "Conozcamos el estado de salud de nuestra moto" (Invitar a los motociclistas a que se acerquen a la feria para les realicen un chequeo del estado mecánico de la motocicleta) COSEVI- "Proyección del Consejo de Seguridad Vial Actividad Interna de la Institución"	COSEVI, RTV, Dirección General de Policía de Tránsito. Áreas de Salud, Municipalidades, Fuerza Pública, Cruz Roja y Bikers Recursos Humanos COSEVI	Parque de San José Parque de Pérez Zeledón Parque de San Carlos Parque de Pococí
Miércoles 24	9:00 a 12:00	Simulacro sobre accidente de motociclista COSEVI- "Proyección del Consejo de Seguridad Vial" Actividad Interna de la Institución	Aliarse (Bridgestone, Toyota, RTV, Banco Promérica) Recursos Humanos COSEVI	San José Centro
Jueves 25	9:00 a 12:00	Operativo "motociclistas SALVANDO VIDAS de motociclistas" COSEVI- "Proyección del Consejo de Seguridad Vial" Actividad Interna de la Institución	Aliarse (Bridgestone, Toyota, RTV), Motociclistas, COSEVI y D.G.P.T. Recursos Humanos COSEVI	San José, Pococí, Puntarenas, San Carlos, Alajuela y Pérez Zeledón
Viernes 26	9:00 a 10:00	Presentación del Plan Nacional de Motociclistas – Problemática y alternativas de solución.	Lic. Sergio Alfaro, Ministro de la Presidencia Lic. Carlos Segnini, Ministro MOPT Dr. Fernando Llorca, Ministro Ministerio de Salud Ing. Germán Valverde, Director COSEVI Comisario Mario Calderón, Director Policía de Tránsito Representante de los motociclistas	Contiguo al Parque Central de San José

	9:00 a 12:00	Feria "Conozcamos el estado de salud de nuestra moto" (Invitar a los motociclistas a que se acerquen a la feria para les realicen un chequeo del estado mecánico de la motocicleta)	COSEVI, RTV, Dirección General de Policía de Tránsito. Áreas de Salud, Municipalidades, Fuerza Pública, Cruz Roja y Bikers	Parque de San José Parque de Puntarenas Parque de Alajuela Parque de Corredores
--	--------------------	--	--	--

Presupuesto

Presupuesto requerido

Actividad	Monto
Viáticos	¢306.000,00
Actividades protocolarias y sociales	¢7.337.400,00
Total	¢7.643.400

Nota: Contratación de alimentación, toldos, sonido, mesas, sillas a utilizar en las actividades a realizar en San José y en los cantones de Puntarenas, Pérez Zeledón, Alajuela, Pococí, San Carlos, Corredores.

Presupuesto existente

Actividad	Monto
Viáticos	¢400.000,00
Actividades protocolarias y sociales	¢750.000,00
Textiles y vestuarios	¢600.000,00
Total	¢ 1.750.000,00

Nota: importante aclarar que para la realización de las actividades propuestas se requieren ¢7.337.400,00 en la subpartidad 1.07.02, en la cual solo se cuenta con ¢750.000,00 colones, todo para el pago de alimentación, toldos, mesas, sonido sillas, etc.

Comisión de trabajo

Institución/ Empresa	Persona
COSEVI- Dirección Ejecutiva	Ing. Germán Valverde González
COSEVI – Dirección de Proyectos	Msc. Roy Rojas Vargas
COSEVI – Dirección de Proyectos	Licda. Jeannina Reyes
COSEVI – Dirección Financiero	Un representante
COSEVI- Dirección Logística	Dos representantes (Proveeduría y RRHH)
COSEVI – Asesoría Legal	Un representante
COSEVI	Diez funcionarios para cubrir las actividades en los cantones (involucrar regionales y funcionarios del oficinas centrales que brinden apoyo)

El Lic. Corrales Zamora expresa, que la Dirección de Proyectos elaboró una propuesta de la Guía para la realización de las actividades a llevar a cabo en la Semana de la Seguridad Vial, lo que se pretende es tener una estructura más ágil. Esta nueva estructura se aplicó en la propuesta de la Semana de la Seguridad Vial. A continuación se presenta la propuesta:

“...Es la estructura que debe contemplar el documento que propone las actividades a desarrollar durante la Semana de Seguridad Vial, el mismo debe ser ágil, sencillo y claro, pero que comprenda toda la información necesaria que facilite a la Junta Directiva su conocimiento previo y la toma de decisiones posterior de las actividades propuestas.

Objetivo:

Contar en el Consejo de Seguridad Vial con un procedimiento, que facilite la formulación de la propuesta a desarrollar durante la Semana de Seguridad Vial.

Estructura

La estructura que debe contemplar el documento sería la siguiente:

1. **Tema**: Conforme al diagnóstico de la situación de la seguridad vial en el país y a sus prioridades de intervención, se selecciona el tema rector de la semana y por consiguiente la definición, el enfoque y las actividades que se realizan.
2. **Antecedentes**: Es fundamental el marco normativo y de referencia formal que sustentan las actividades de la Semana de Seguridad Vial en Costa Rica.
3. **Justificación**: Es la argumentación técnica, política, tanto del contexto institucional e internacional del tema y las actividades a que se sustentan la Semana. Usualmente se hace una caracterización cuantitativa y cualitativa de la problemática, factor riesgo o factor protector que se abordará.
4. **Objetivos**: debe describir con claridad lo que se pretende lograr con la realización de las actividades.
5. **Duración del evento**: Se establece la distribución de la temporalidad de cada uno de los eventos de la semana y del programa completo.
6. **Institución responsable**: se debe describir quien es el responsable del evento a desarrollar, lo cual quedará oficializado mediante la aprobación y acuerdo de Junta Directiva.
7. **Propuesta de actividades**: mediante un cuadro, se debe mostrar cuales son las actividades que se llevaran a cabo durante la realización del evento, además la fecha, hora, lugar y participantes de las mismas.
8. **Presupuesto**: se debe describir el total de costos de las actividades y el presupuesto con que se cuenta para llevar a cabo las actividades.
9. **Comisión de trabajo**: Se refiere al grupo de personas del COSEVI y de las Unidades Ejecutoras que será responsable de la implementación de las actividades y el logro de los objetivos propuestos.” (SIC)

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 5.1 Aprobar la propuesta para la celebración de la Semana de Seguridad Vial del 2015, cuyo tema es: “Motociclista como Usuario Vulnerable”.
- 5.2 Aprobar el presupuesto para la ejecución de las actividades que se realizarán durante la Semana de la Seguridad Vial 2015, para la contratación de alimentación, alquiler de toldos, sonido, mesas, sillas que se utilizarán en las actividades que se llevarán a cabo en San José y en los cantones de Puntarenas, Pérez Zeledón, Alajuela, Pococí, San Carlos y Corredores, desglosado de la siguiente forma:

Actividad	Monto
Viáticos	¢306.000,00
Actividades protocolarias y sociales	¢7.337.400,00
Total	¢7.643.400

- 5.3 Aprobar la nueva Guía para la Realización del Documento de la Semana de Seguridad Vial, presentado por la Dirección de Proyectos.
- 5.4 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a quien corresponda, para realizar una modificación presupuestaria y garantizar los recursos financieros necesarios para llevar a cabo todas las actividades programadas en la celebración de la Semana de la Seguridad Vial 2015.

ARTÍCULO SEXTO

Proyecto Resolución para Reubicar al Servidor Oscar Érico Benavides Segura

Se conoce oficio No. DE-2015-1465 (2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual remite propuesta de resolución para reubicar presupuestariamente al servidor Oscar Érico Benavides Segura, de nuevo en la planilla del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La resolución dice textualmente:

“...EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y EL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL. San José, a las horas del de l mes de mayo del dos mil quince.

CONSIDERANDO:

1. Que la Ley N° 4786 del 10 de julio de 1971, y sus reformas, crea el MOPT como Ente Rector en el campo de los transportes y el desarrollo de vías.
2. Que la Ley N° 6324 del 24 de mayo de 1979, reformada por las Leyes N° 8696 del 17 de diciembre del 2008 y N° 9078 del 4 de octubre del 2012, crea el Consejo de Seguridad Vial como dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; con independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia.
3. Que el artículo 22 bis, inciso a), del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil, faculta a la Administración, a acordar unilateralmente reubicaciones, siempre y cuando no cause grave perjuicio al servidor.

4. Que de acuerdo al artículo 5° de la Ley de Administración Vial N° 6324, la Junta Directiva es el órgano máximo del COSEVI, y quien la presida tendrá la representación judicial y extrajudicial de la Institución.
5. Que el Dictamen C-282-2004 del 4 de octubre del 2004, de la Procuraduría General de la República, dice en lo que interesa: "... Los funcionarios que prestan sus servicios en los órganos desconcentrados del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pueden ser catalogados como servidores de ese Ministerio."
6. Que el criterio emitido por la Asesoría Técnica de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, N° AJ-426-2006, y reafirmado en los oficios de esa Secretaría STAP-0484-2007 del 20 de marzo del 2007 y STAP-888-2007 del 06 de junio de 2007, aclara que "... el oficio STAP-CIRCULAR 880-94 se aplica únicamente en los casos de desplazamientos de personal entre Ministerios, Instituciones y Empresas Públicas ..., y no en traslados efectuados dentro de una misma organización o Ministerio dirigido por un Jerarca único, a saber, el Ministro."
7. Que mediante Resolución N° 2012-01 suscrita el 17 de abril del 2012, se dispuso reubicar física y presupuestariamente el puesto N° 030566, clase de puesto Profesional Servicio Civil 3, especialidad Derecho, perteneciente al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, código presupuestario 32600040001, que es ocupado en propiedad por el servidor Osear Érico Benavides Segura, cédula número 2-340-353.
8. Que las circunstancias por las cuales se acordó la reubicación descrita han variado, debiendo disponerse la reubicación del puesto citado, de nuevo con cargo al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, manteniéndose todos sus extremos laborales, salario y demás pluses que devenga, y por ende, la categoría de su puesto, con todos sus derechos y obligaciones inherentes, sin que los mismos se perjudiquen por efectos de lo aquí dispuesto; situación en la que está anuente el servidor.
9. Que los jefes firmantes de la presente resolución, autorizan el traslado propuesto, con fundamento en las potestades otorgadas por ley, con el fin de garantizar la consecuencias del interés público involucrado..." (SIC)

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 6.1 Aprobar la Resolución No. 2015-02-MOPT-COSEVI, mediante la cual se aprueba trasladar física y presupuestariamente del Consejo de Seguridad Vial al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el puesto No. 030566, Clase de Puesto Profesional Servicio Civil 3, especialidad Derecho, el cual ocupa en propiedad el funcionario Oscar Érico Benavides Segura, cédula 2-340-353.
- 6.2 Ubicar el puesto indicado en la dependencia para la que laboraba el servidor anteriormente, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Rige a partir del 1º de noviembre del dos mil catorce.

ARTÍCULO SÉTIMO

Asuntos de la Presidencia

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

ARTÍCULO OCTAVO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

Declaración de los Niños para la Seguridad Vial

El Director Llorca Castro informa, que el viernes participó en una actividad que es un llamado a la acción para marcar la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2015. También pide a los líderes mundiales que incluyan el objetivo de reducir las muertes de carreteras en el mundo a la mitad. En ese evento se hizo entrega de la Declaración de los Niños para la Seguridad Vial, la cual se incluye a continuación:

“...¿Por qué mueren y resultan heridos miles de niños en las carreteras del mundo cada día? Porque no se está haciendo lo suficiente. Ustedes, nuestros líderes, tienen que escucharnos y actuar.

Somos niños. Puede que en futuro tengamos algo que decir, pero ahora mismo dependemos de su ayuda. Es necesario actuar cuanto antes o muchos niños no tendrán la oportunidad de hacerse mayores y hacer oír sus voces.

Y es aquí, donde ustedes, nuestros líderes y otros adultos, nos pueden ayudar uniéndose a esta llamada a la acción para asegurar que todos los niños puedan desplazarse con seguridad.

Todos nos merecemos estar seguros cuando vamos y volvemos de la escuela. Las carreteras tienen que ser seguras para que los niños puedan ir caminando a la escuela. Queremos caminos seguros y ciclovías seguras, queremos reguladores de velocidad para que el tráfico sea más lento, y queremos cruces seguros para que podamos recibir una educación sin miedo y sin resultar heridos.

Queremos que todos los vehículos que transportan niños, en todo el mundo, sean seguros. En todos los automóviles y autobuses tienen que haber cinturones de seguridad.

Cuando niños viajen con adultos en motos y scooters, tienen que llevar puesto un casco que los proteja. Sabemos que llevar puesto un casco o un cinturón de seguridad puede salvar vidas.

Beber alcohol y conducir es peligroso. Conducir demasiado rápido es peligroso. Las personas que transportan niños, no deberían hacer esas cosas, nadie debería hacerlo. La policía tiene que hacer más para protegernos y tiene que detener a las personas que van demasiado rápido o beben alcohol cuando conducen. Tenemos que estar protegidos en todo momento: cuando salimos con nuestras familias, cuando vamos a jugar o cuando vamos a la escuela.

Tienen que hacerse leyes, tienen que oírse las voces y se tiene que actuar para asegurar que las carreteras sean seguras para los niños, en todo el mundo.

Así que hacemos un llamado a ustedes, los líderes mundiales, para que incluyan actuaciones contra las muertes en las carreteras en los nuevos objetivos para el desarrollo mundial. Da igual donde vivamos, queremos y esperamos que haya seguridad vial para nuestros amigos, nuestras familias y para nosotros mismos.

Sólo somos niños y nuestras voces no siempre son oídas. Por eso necesitamos que nos ayuden, actuando. Si nos dan carreteras seguras ahora, podremos ser y seremos un buen ejemplo para las generaciones venideras. Por favor, escúchenos y actúen. Salvemos a nuestros niños.” (SIC)

Se toma nota de la información entregada por el Director Llorca Castro.

ARTÍCULO NOVENO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

Informe de Viaje del Director Ejecutivo y el Ing. Mario Chavarría Gutiérrez

Mediante oficio No. DE-2015-1552, el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, hace entrega del Informe del Viaje realizado a La Habana Cuba, para participar en la IV

Asamblea General de Responsables Nacionales de Tránsito y Seguridad Vial, entre los días del 20 al 24 de abril pasado. El informe lo presentó conjuntamente con el Ing. Mario Chavarría Gutiérrez, Miembro de la Junta Directiva. Se transcribe textualmente parte del informe:

...”Funcionarios:

Ing. Mario Chavarría Gutiérrez, Director Junta Directiva

Ing. Germán Valverde González, M.B.A., M.Sc, Director Ejecutivo

Actividad: IV Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.

Lugar: Habana, Cuba

Fecha: 21, 22 y 23 de abril del 2015.

Contenidos del Informe

1. Propósito de la actividad
2. Organizadores
3. Justificación de la participación
4. Trabajo realizado
5. Anexos:
 - a. Programa de actividades desarrollado
 - b. Copia de pasaporte

1. Propósito de la actividad

- 1.1 Fomentar el intercambio de conocimientos y experiencias exitosas en la región sobre seguridad vial.
- 1.2 Realizar la IV asamblea general de la Junta Directiva del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.

2. Organizadores

Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

3. Justificación de la participación

Costa Rica pertenece a los 20 países miembros del OISEVI, y hasta el 2015 formó parte del Comité Director de esa organización (cada tres años cambian dos miembros del comité director para que todos los países tengan la oportunidad de participar en la coordinación de actividades del OISEVI).

4. Trabajo realizado

Lunes 20 de abril

Reunión de algunos directores del OISEVI para la coordinación de detalles de las actividades complementarias a realizarse en el marco de la IV Asamblea General del OISEVI. En esta reunión nos enteramos que el país anfitrión a organizado una entrevista televisiva que tendrá lugar el martes 21 de abril en la tarde, en el programa "Mesa Redonda", y como resultado de la reunión se decide presentar la experiencia de Costa Rica como país líder en América Latina en la gestión de la seguridad vial, por haber creado hace más de 35 años al Consejo de Seguridad Vial como institución rectora de esta materia en Costa Rica.

Otra actividad organizada por el país anfitrión y que es comunicada durante esta reunión de coordinación, es una reunión concertada para el martes 21 de abril en la mañana, con el Sr. Antonio Lussón Batlle, Vicepresidente del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros de Cuba, el Sr. César Ignacio Arocha Macid, Ministro de Transportes de Cuba, Sr. Oscar del Toro Quesada, Viceministro de Transporte y Director de la Comisión Nacional de Seguridad Vial de Cuba (CONASEVI), y con el Msc. Iván Ricardo Chacón, Director de Relaciones Internacionales del Ministerio de Transportes de Cuba. Se decide que Costa Rica, en la figura del Director Ejecutivo del COSEVI, participe de esta reunión.

Martes 21 de abril

Visita a la Planta de Revisión Técnica Automotor de Mulgoba

Durante esta visita se realizó un panel sobre la importancia de contar con una flota vehicular en buenas condiciones como medida para mejorar la seguridad vial.

Se presentan los requisitos que se exigen para las inspecciones técnicas a vehículos en las condiciones de Cuba y se realiza un debate sobre las experiencias internacionales. En el caso de Cuba, únicamente los vehículos oficiales del Estado Cubano tienen la exigencia de someterse a la revisión técnica vehicular, la cual consiste en revisión de algunos aspectos básicos: estado de los frenos, estado de las luces y de los amortiguadores.

Visita a la Unidad Provincial de Patrullas de La Habana

Durante esta actividad se realizó una presentación sobre la labor que realiza la Unidad Provincial de Patrullas para la prevención de accidentes de tránsito y de seguridad pública como parte del Sistema Nacional de Policía en Cuba.

Destaca la disciplina y autoridad policial que caracteriza a la policía Cubana, así como el moderno sistema de monitoreo y gestión de incidentes con los que cuenta esta unidad

policial (hay que tener en cuenta que la policía de Cuba es la que atiende las llamadas de emergencia en el país, a diferencia de Costa Rica, que esta labor la realiza el servicio 911).

Actividad de formación del OISEVI para actores del país anfitrión: Formación de agentes de seguridad vial

Esta actividad estaba dirigida a oficiales de distintas delegaciones de la policía Cubana, que intervienen en el control de vías y la atención de accidentes de tránsito. Durante esta actividad Costa Rica participó en el acto protocolario y el COSEVI aportó como expositor al Sr. Roy Rojas, Director de la Dirección de Proyectos del COSEVI.

Participación en Reunión en el Ministerio de Transportes de Cuba (MITRAN)

En esta reunión participaron el Sr. Antonio Lussón Batlle, Vicepresidente del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros de Cuba, el Sr. César Ignacio Arocha Macid, Ministro de Transportes de Cuba, el Sr. Oscar del Toro Quesada, Viceministro de Transporte y Director de la Comisión Nacional de Seguridad Vial de Cuba (CONASEVI), el Msc. Iván Ricardo Chacón, Director de Relaciones Internacionales del Ministerio de Transportes de Cuba, el Sr. Felipe Rodríguez Laguens, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina y Director del OISEVI, el Lic. Eduardo Petta San Martín, Senador de la República del Paraguay, y el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica.

Durante esta reunión se trató de forma general la problemática de los accidentes y muertes en las carreteras de Latinoamérica, de sus orígenes, sus consecuencias y medidas de actuación. Se comentó el caso de Cuba y de los desafíos que debe enfrentar de cara al futuro, según la experiencia de otros países de la región y en particular la experiencia de Costa Rica.

Participación en el Programa de Televisión "Mesa Redonda Informativo"

Este programa de entrevistas se transmite en el Canal de Televisión Nacional Cubana y en Cuba Visión Internacional, así como también en los canales "Educativo 1" y "Educativo 2", en horario estelar de las 6:00 pm y se repite en horario nocturno y matutino.

En el programa de entrevistas realizado en el marco de la celebración de la IV Asamblea General del OISEVI celebrado en Cuba, participaron las siguientes autoridades: Sr. Oscar del Toro Quesada, Viceministro de Transporte y Director de la Comisión Nacional de Seguridad Vial de Cuba (CONASEVI), el Sr. Felipe Rodríguez Laguens, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina y Director del OISEVI, el Sr. Pere Navarro Olivella, Consultor Internacional de Seguridad Vial y Exdirector de la Dirección General de Tráfico de España, y el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo del COSEVI.

La entrevista trató sobre la labor del OISEVI como un esfuerzo Iberoamérica para compartir información y experiencias de seguridad vial entre los países miembros de la organización, con el propósito de sacar provecho de las buenas y malas experiencias de los países, como un mecanismo para uniformar políticas, métodos y sobre todo, tratar de avanzar más rápido y mejor hacia la solución del problema de los incidentes de tráfico en carretera. Costa Rica presentó su experiencia como el país de Latinoamérica pionero en la región por fundar la primera agencia de seguridad vial, el Consejo de Seguridad Vial, que ya tiene 36 años de haberse fundado. Comentando algunos de los principales éxitos y desaciertos que el país ha experimentado durante sus años de labor en materia de seguridad vial.

Miércoles 22 de abril

Durante este día se participó en el seminario organizado por el OISEVI sobre el estado de la seguridad vial en la región Iberoamericana, el cual incluyó paneles sobre:

1. Avance sobre los resultados del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial Mundial.
2. Actividades de seguridad vial organizadas por el OISEVI durante el 2014.
3. Informe de avance sobre la creación de agencias nacionales de seguridad vial en Paraguay y Colombia.
4. Panel de expertos sobre la respuesta tras los accidentes de tránsito.
5. Mesa de trabajo sobre experiencias de los planes nacionales de seguridad vial de los países miembros.

Costa Rica participó de manera directa durante este seminario presentando la experiencia de 36 años el COSEVI, siendo el único país de la región que ha implementado tres planes estratégicos quinquenales de seguridad vial, con algunos resultados muy exitosos. Se destacó también a Costa Rica como uno de los dos únicos países de América Latina, junto con Chile, que están trabajando en la elaboración de un plan de seguridad vial específico para motociclistas, siendo el plan de Costa Rica el que presenta mayor avance.

Jueves 23 de abril

Sesión de Trabajo de los Representantes Oficiales de los Países Miembros del OISEVI

En esta sesión de trabajo participó el Ing. Germán Vaiverde González, Director Ejecutivo del COSEVI, como representante oficial por Costa Rica ante el OISEVI. En el Anexo se adjunta el Acta de la IV Asamblea General del OISEVI celebrada.

Costa Rica propuso que se elaborara una base de datos de recursos humanos con competencias en las áreas de aplicación prioritarias del OISEVI y disponibilidad de como apoyo técnico y solidario de los países miembros.

Se propuso que la VI Asamblea General del OISEVI se organice en Costa Rica durante el 2017. Esta propuesta debe ser aprobada por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial para ser ratificada ante el OISEVI durante la V Asamblea General del OISEVI que se celebrará en Colombia en el año 2016.

Sesión de Trabajo del Comité de Cooperación del OISEVI

Durante esta sesión de trabajo participó el Ing. Mario Chavarría, Director Miembro de la Junta Directiva del COSEVI, como representante oficial por Costa Rica. Esta mesa de trabajo analizó el trabajo realizado durante el 2014 por parte de las instituciones que forman parte del Comité Técnico de Cooperación del OISEVI, y las oportunidades de trabajo para el 2015 y el futuro cercano...” (SIC)

Se resuelve:

Acuerdo:

Se da por recibido el Informe del Viaje, de la participación del Ing. Mario Chavarría Gutiérrez, Miembro de la Junta Directiva y del Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial en la IV Asamblea General de Responsables Nacionales de Tránsito y Seguridad Vial, que se realizó entre los días del 20 al 24 de abril pasado en La Habana Cuba.

Se levanta la sesión al ser las 19:30 horas.