

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 2864-2016

Acta de la Sesión Ordinaria 2864-2016 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 21 de noviembre del 2016 en la Sala de Sesiones.

Se inicia la sesión a las 16:45 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Arq. Liza Castillo Vásquez	Presidenta
Dr. Fernando Llorca Castro	Ministro de Salud
Licda. Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante CFIA

Directores Ausentes: Lic. Enrique Tacsan Loría por encontrarse en funciones propias de su cargo.

Participan además:

Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Arq. Luis Vargas Villalobos	Asesor Viceministerio de Transporte Terrestre y Seguridad Vial
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria de Actas

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación Acta Sesión Extraordinaria 2863-2016
- III. Informe Parcial de Estudio de Puestos de la Dirección de Proyectos
- IV. Exposición del Proyecto PIMUS-BID, por parte de la Ing. Verena Arauz
- V. Presentación Análisis sobre Estudio de Establecimiento de una Estación Fija de Inspección Vehicular en la Zona Sur del País
- VI. Cumplimiento Artículo VI Sesión Ordinaria 2860-2016 Autobuses con el Número de Identificación Vehicular (VIN) Presuntamente Alterado
- VII. Propuesta Resolución a Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio y Solicitud de Medida Cautelar, interpuesto por el señor Junior Gerardo Espinoza

Chaves, contra de resolución dictada con motivo de procedimiento administrativo ordinario de resolución contractual de la Licitación Abreviada N° 2014LA-000023-0058700001 denominada “ 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”

- VIII. Presentación Campaña “El Chasis Sos Vos”. Parte II
- IX. Oficio CDS-16-216 Contraloría de Servicios – “Encuentro Anual del SNCS Realimentación y Planificación 2017”
- X. Oficio No. DOF-CP-2016-0793 Consejo de Personal Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- XI. Asuntos de la Presidencia
- XII. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- XIII. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la Arq. Liza Castillo Vásquez, Presidenta, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

La Señora Presidenta propone recibir en primera instancia la visita de la Ing. Verana Arauz, quien va a exponer el proyecto Pimus-BID, para luego seguir con el orden del día.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2864-2016 del 21 de noviembre del 2016, con la modificación solicitada por la Señora Presidenta.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación de Acta Sesión Extraordinaria 2863-2016

Se da lectura al Acta de la Sesión Extraordinaria 2863-2016 del 9 de noviembre del 2016.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el acta de la Sesión Extraordinaria 2863-2016 del 9 de noviembre del 2016.

Los Señores Directores Castillo Vásquez y Llorca Castro se abstienen de votar, por no haber estado presentes en esta sesión.

ARTÍCULO TERCERO

Exposición del Proyecto PIMUS-BID, por parte de la Ing. Verena Arauz

La Señora Presidenta explica, que la Arq. Verena Arauz está trabajando en un proyecto por parte del BID, el MINAE y otras instituciones que se denomina el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible. Invitó a la Arq. Arauz para que expusiera el proyecto a esta Junta Directiva, ya que considera que el Cosevi puede ser la punta de lanza para estructurar o rediseñar los mensajes de seguridad vial en función a ciudades seguras y sostenibles a través del cambio de paradigma en la movilidad, invirtiendo la pirámide para que se posicione al peatón, al ciclista como los actores primordiales dentro de los sistemas de movilidad dejando el carro de último. Por esa razón, le solicitó a la Arq. Arauz que presentara el proyecto. Lo que la Arq. Arauz nos presenta es la inquietud que tienen para que el proyecto, que parte de un diagnóstico, viene a proponer diferentes medidas, no se quede en un escritorio, sino que pueda ser escalado y sostenible, ya que hay un vacío muy grande en cuando a la movilidad, porque ese cambio de paradigma tiene que posicionarse, pero en qué medio lo posicionamos? Y cómo le damos eco a esos nuevos conceptos de donde realmente parte la seguridad, posicionando al peatón como usuario primario de toda la red. Le parece que el Cosevi puede dar ese gran salto y ayudar a que a través de la plataforma que existe se pueda escalar el proyecto y trabajar en conjunto, conociendo los diagnósticos e integrando las recomendaciones. Su criterio es sembrarlo en el Cosevi y poder trabajar en conjunto y que el Cosevi se integre en este grupo interinstitucional para que el Pimus realmente pueda ser no solamente incorporado sino promovido desde el Cosevi.

La Arq. Verena Arauz comenta, que este proyecto es de cooperación técnica y es financiado con fondos del medio ambiente, el BID solamente ejecuta los recursos del Fondo Global para el Medio Ambiente, la contra parte oficial es el MINAE. Es un proyecto enmarcado dentro de temas del cambio climático y todo el tema de la mitigación de efecto invernadero. En el momento en que se aprobó el mismo el Ministro de ese entonces, Don René Castro, había dicho que quería el proyecto enfocado en temas de transporte, por lo que tiene diferentes componentes. Uno que ya está terminado, que es el tema de monitoreo, reporte y verificación de gasto efecto invernadero en el sector transporte. Todos los informes están listos, los tiene el Minae y sirven para respaldar las políticas que

se vayan a hacer con miras hacia los compromisos que tienen con respecto al cambio climático, se evalúan las diferentes políticas. La meta es muy bonita, pero las medidas que el gobierno está proponiendo en el fondo son muy poco ambiciosas. Por eso se evalúa cada medida y se dice que no alcanza con impulsar vehículos eléctricos, por ejemplo.

El segundo: se ha tenido un poco de problemas. Se relaciona con la chatarrización de los vehículos, pero aquí interviene el tema legal, el problema no es el que se puedan desarmar sino que es un tema legal. Le comentaba a los consultores (ellos son colombianos y tienen toda la experticia de cómo se desembala un vehículo, hacia donde tienen que ir), que en este campo hay que sentarse con un abogado para desentramar todos los trámites judiciales de un vehículo. Este aspecto se coordinó con la Señora Viceministra de Energía, Sra. Irene Cañas, en el marco de impulsar todos los vehículos eficientes, pero cada vehículo eficiente que se está impulsando, mientras no se saqué de circulación todos los vehículos ineficientes no se está haciendo nada, o sea en este caso circularían más vehículos en las carreteras. Esa fue una prioridad de la Señora Viceministra, pero a su criterio es un tema muy complicado. Esto es lo que llamamos Programa Movilidad Urbana Sostenible para San José.

Tercero: este es el más grande, el Programa Integral de Movilidad Urbana Sostenible. El Pimus es como se dijo anteriormente el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible. Esto consiste en tomar el plan de sectorización que existe que se centra solamente en los buses y complementarlo con las otras modalidades de transporte, como el tren, bicicleta, motocicletas, etc. El área que abarca el Pimus es prácticamente el área que contempla el plan de sectorización, agregando una parte del cantón de San Antonio de Belén, ya que el tren llega hasta esa comunidad. Para establecer el área se toma el tema de la densidad poblacional. Los análisis del desarrollo urbano ya están listos. Uno de los ejes importantes es el trabajar con las municipalidades, donde se involucran 20 municipios. La coordinación del trabajo con las municipalidades es muy complicada, se les transfiere presupuesto, pero están un poco restringidos con la capacidad de ejecución y tampoco tienen conocimiento técnico en algunos casos y en otros tienen alguna idea, pero tienen que pedir el permiso al MOPT.

¿Cómo se está planificando? En este aspecto, se tomó en cuenta la gran cantidad de accidentes que se han dado donde se involucra a los peatones. Este dato es muy importante y se no le ha estado dando la atención necesaria, en cuanto a la infraestructura peatonal, por esa razón es que se dan tantos accidentes. Es importante que la planificación que se vaya a dar, se integre a todos los actores. Muchos de los planes que se hacen con el Minae van enfocados a la reducción de la contaminación y a la reducción de gases de efecto invernadero.

Para quién se está planificando? La jerarquía actual que se tiene le da la prioridad al automóvil. Se pretende ir hacia un sistema donde el ordenamiento territorial, desarrollo

económico, la geografía, etc., se integre dentro de un plan que beneficie a todos. El asunto es planificar con las infraestructuras para todos los diferentes modos que haya.

El plan tiene como meta evitar los viajes, por eso se enfoca el trabajo con las municipalidades, que los desarrollos urbanos se den con zonas mixtas, etc., en este sentido se está dando la debida capacitación. Estos serían los principios básicos que se quieren cambiar.

Para el 30 de noviembre se estará dando un taller, donde se involucra a las cámaras de transportistas, de construcción, etc., al sector privado, así como con la sociedad civil.

Se pretende crear mesas de trabajo lideradas por la Dirección de Cambio Climático, como contraparte oficial, donde esté el representante del MOPT, del MIVA, del INVU, representantes de las municipalidades.

La Señora Presidenta comenta, que hay que buscar cómo articularlo. Solamente el hecho de evidenciar una demanda peatonal, no es suficiente.

La Directora Ejecutiva expresa, que hay que ver cómo se vinculan los objetivos y los planteamientos de la plataforma en sí, para poder alinearlos con las metas y los planes del Cosevi. Hay que revisar la parte de seguridad y de proyectos, o sea hay que tomar las metas y compatibilizarla con el Plan Estratégico de Seguridad Vial y ver cuáles metas coinciden con los planteamientos concretos de la plataforma para poder enlazarlos.

Acota la Señora Presidenta, que la idea es conocer el diagnóstico para conocerlo y ver los resultados, ya que a partir de eso es donde podríamos enlazar y ver dónde existe esa articulación de objetivos.

La Directora Vargas Víquez indica, que hay que ver el sentido de la seguridad en todo aspecto, ambiental, que es un concepto muy amplio que se está manejando hoy. El cambio de paradigma no se puede dar sin la seguridad, y en este caso sin la seguridad vial. Cree que no se debe ver como un componente sino en ejes, porque si se ven todos los ejes del Plan Estratégico no está muy lejos de eso. El tema municipal no se puede obviar en este caso, es muy complejo y por lo general la gente no conoce cómo funciona, es indispensable que se integre a los municipios en este plan, así como a la empresa privada.

El Director Llorca Castro menciona, que la palanca de salud es muy poderosa, porque invoca el aspecto más egoísta de cada quien. Lamentablemente el aspecto ambiental requiere cierto nivel de solidaridad con el medio ambiente, con los animales, con la biodiversidad y lo cierto es que eso ha pasado por ciclos, en algunos países ha estado muy de moda. Actualmente cree, que va a haber un bajonazo porque el tema ambiental va a pasar a otro plano. El tema de salud es fundamental y ahora incluso el Banco Mundial

está costeadando ese impacto de la contaminación y lo plasmó recientemente en un estudio muy serio en cantidad de muertos y eso impacta más. Ve una oportunidad de desarrollarlo o involucrarlo con el tema de salud, así se hizo con el tema de la revisión de tarifas de RTV, se incluyó muchos temas de salud para justificar cualquier ajuste de tarifas. Se ha tratado de hacer, sin tener mucho éxito, con el tema de la mortalidad en materia de accidentes de tránsito, pero se ha tratado de meter más, ya que si se incluye el costo de la discapacidad producida o los años de calidad de vida reducidos o disminuidos es absolutamente descomunal, por ser gente muy joven. La contaminación urbana es una situación extrema que podría justificar una emergencia, pero las declaratorias de emergencia están actualmente circunscritas a situaciones no planificadas y esto lamentablemente se debería de planificar mejor.

La Señora Presidente comenta, que se debe buscar darle sostenibilidad, porque existe el riesgo de que este proyecto quede engavetado como muchos proyectos más. La idea es generar un convenio para darle institucionalidad con las diferentes instituciones, ya no se trataría solamente con el Cambio Climático, sino que se involucre a Salud, Cosevi, Minae, para darle un enfoque integral y eso es lo que le da sostenibilidad para el siguiente cambio político y que no sea una iniciativa dispersa que se engavete, porque si no se le da una institucionalidad con un plazo y una continuidad se podría bloquear. El hecho de que esté el Ministerio de Salud involucrado le da mucho peso al proyecto.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibida la presentación del Proyecto Pimus-BID, denominado Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible, presentado por la Ing. Verena Arauz y se instruye a la Dirección Ejecutiva para que analice la propuesta, a fin de que si es posible se plantee una integración por parte del Consejo de Seguridad con el mismo y sus metas propuestas.

ARTÍCULO CUARTO

Informe Parcial de Estudio de Puestos de la Dirección de Proyectos

Se conoce oficio No. DGDH-2016-3576, suscrito por el MBA. Eddie Elizondo Mora, Jefe a.i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, donde remite el Informe Parcial de Estudio de Puestos de la Dirección de Proyectos.

La Directora Ejecutiva menciona, que como antecedente al estudio de reestructuración del Cosevi se están haciendo estudios integrales de puestos por áreas para tener lista ya la parte del personal para iniciar los procesos de reasignación. Por una estrategia administrativa, se suspendieron las reasignaciones nuevas para ir terminando los procesos y poder terminar los estudios integrales. Este es el primer estudio terminado, es

parcial porque hay algunas plazas vacantes que están por nombrarse, por lo que éstas se van a estudiar posteriormente porque no tienen un titular con funciones asignadas.

Se recibe al MBA, Eddie Elizondo Mora, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano y al Lic. Gary Salas Estrada de la Unidad de Desarrollo, para exponer el estudio.

El estudio dice textualmente:

“ ...

1. Introducción

El Consejo de Seguridad Vial, desde hace más de treinta años, se ha posicionado como una Entidad rectora en el tema de la seguridad vial. Logrando reconocimiento en el ámbito nacional e internacional. Destacando en el desarrollo investigativo, educativo y formativo. Desarrollando proyectos y políticas, que provoquen cambios en la cultura vial del país. Por ende, el Consejo de Seguridad Vial posee una identidad arraigada en el tema de la seguridad vial; sin embargo no todos los componentes de su estructura organizativa se encuentran enfocados específicamente en este tema. Caso contrario, a el de la Dirección de Proyectos, la cual ve dentro de su labor primordial, implementar la generación de los diferentes procesos de divulgación y promoción, esto con la finalidad de liderar, diseñar e implementar instrumentos de comunicación y promoción en pro de salvar vidas en las diferentes vías del territorio nacional. Evidentemente, se encuentra compelida la labor sustantiva de la Institución en esta Dirección. Por lo que, en razón de ejecutar el cumplimiento de las metas y objetivos, se encuentra conformado un equipo interdisciplinario el cual se desenvuelve en ámbitos de acción muy variados y que han logrado desarrollar altos niveles de expertis, provocados por el bagaje cotidiano dentro de la temática, misión y visión de la Institución. Cabe destacar que muchos de los funcionarios de esta Dirección, son únicos especialistas en todo el país en el tema de la seguridad vial.

Por tal manera, la Administración superior ha detectado que por la evolución que ha sufrido esta Entidad, las actividades y las responsabilidades adquiridas han presentado un crecimiento exponencial, que en algunos casos sobrepasa la clasificación actual de los diferentes profesionales.

En razón de lo anterior, se implementó la presente investigación, a fin de efectuar un análisis técnico, según las funciones, estructura, metas y objetivos, tanto del Consejo de Seguridad Vial, como también, de la Dirección de Proyectos donde propiamente se realizó el estudio. Para tal fin, la Unidad de Desarrollo del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, ejecutó los estudios de campo necesarios para analizar: Procesos, productos y servicios, ubicación de los puestos en la estructura organizacional, necesidades de la Institución y condiciones

organizacionales, entre otros. Esto, a fin de efectuar una revisión integral de las funciones, actividades y responsabilidades de cada funcionario, así como también condiciones organizacionales y otras características de los puestos que conforman la Dirección de Proyectos. Por tal motivo, se abarcaron todos los puestos, así como sus funciones y la relación de estos con el producto final que ofrece la Dirección de Proyectos, para la obtención de metas y objetivos de la Institución.

De esta manera, se logró identificar el conglomerado que conforma el quehacer de los diferentes colaboradores, con respecto a las metas y objetivos de la Entidad. Logrando focalizar, el desarrollo de los procesos, tareas asignadas y su relación con los diferentes estratos que conforman la estructura ocupacional de la Dirección.

En virtud de lo anterior, esta Unidad procede por medio de este estudio, a plasmar el análisis y síntesis de la información recopilada, así como también los hallazgos, conclusiones y recomendaciones. Esto con la finalidad de que la Administración tome las acciones competentes y así cumplir con lo establecido en la estructura y clasificación de los diferentes puestos. A fin, de armonizar dichas clasificaciones con las labores y responsabilidades desempeñadas.

2. Origen del Estudio

A fin de cumplir con lo establecido en el artículo 109 del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, mediante la Unidad de Desarrollo. Realizó el presente estudio, el cual se desarrolló en la Dirección de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial, con la finalidad de observar, corroborar, analizar y ordenar las Áreas, así como también las diferentes actividades que componen la Dirección de Proyectos. A fin de garantizar que los colaboradores se encuentren ejerciendo las funciones acordes a la clasificación del puesto que poseen. De igual manera, como parte primordial del presente estudio, se encuentra la intención de ajustar la estructura ocupacional a la estructura organizacional de la Institución.

3. Alcance del Estudio

Se abarcaron todos los puestos ubicados en la Dirección de Proyectos, tanto los puestos en propiedad como los interinos y puestos vacantes, de las diferentes Áreas que componen la Dirección de Proyectos las cuales se dividen de la siguiente manera:

- **Área de Comunicación y Promoción Institucional**
- **Área de Investigación y Estadística en Seguridad Vial**
- **Área de Fiscalización Técnica Vehicular**

Es importante mencionar, que se abarcaron todos los puestos de la sede central, así como también un puesto ubicado en Pérez Zeledón. En cuanto al Área de Fiscalización Vehicular, la misma se incorporó a la Dirección de Proyectos, mediante Resolución N° 019-2016-PLAN, suscrito por la Licda. Olga Martha Sánchez Oviedo, Ministra de Mideplan. Por lo cual fue abordada en forma total, con el fin de dilucidar las funciones y las clasificaciones de los puestos ubicados en dicha Área.

4. Metodología Aplicada

Para la ejecución de este proceso de recopilación de información, se procedió a realizar la compilación de datos y documentos relativos a reglamentos, políticas, organigramas y listas de personal por unidades administrativas, leyes y decretos que afectan la estrategia del Consejo y de la Dirección; así como instrumentos técnicos y demás normativas de la Dirección General de Servicio Civil.

La metodología utilizada para realizar el presente estudio, se encuentra enfocada en una investigación cualitativa. Por lo que, se procedió inicialmente a realizar las entrevistas individuales, tomando como base un cuestionario el cual constó de una serie de preguntas abiertas. Por medio de este instrumento, los colaboradores así como jefaturas, describen a partir de la actualidad los siguientes aspectos: funciones, procesos, responsabilidades, características, condiciones organizacionales y ambientales, características socios laborales, consecuencia del error, requerimientos y otros procedimientos técnicos utilizados en la clasificación y descripción de clases. Se procedió con el análisis y crítica de la información de cada uno de los cuestionarios enviados por los colaboradores, inicialmente mediante correo, para previa revisión. Con fundamento en esta revisión, se procedió a realizar las entrevistas con el personal y las jefaturas a efecto de aclarar dudas, ampliar información, detallar descripciones de tareas, responsabilidades y otras características que son importantes y necesarias para la descripción de las clases y la ubicación de las mismas.

Vale destacar, que resultó necesario realizar consultorías, mediante sesión de reuniones, tanto a la Dirección General de Servicio Civil, como al Consejo Nacional de Concesiones con el propósito de recibir asesoría, con respecto a procedimientos y particularidades presentadas por los diferentes puestos, esto con el fin de facilitar la buena marcha del estudio.

5. Fuentes de Consulta

Para el desarrollo del estudio se utilizaron las siguientes fuentes para recabar información:

5.1 Fuentes Escritas

- La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial **N° 9078**.
- Decreto Ejecutivo 33148-MOPT del 8 de mayo del 2006.
- Estatuto de Servicio Civil y su Reglamento.
- Contrato de Prestación de Servicios para la creación y funcionamiento de estaciones para la Revisión Técnica Integrada Vehicular.
- Resolución DG-031-2015. Referente a la clase de fiscalizador.
- Resolución N° 019-2016-PLAN, suscrito por la Licda. Olga Martha Sánchez Oviedo, Ministra de Mideplan.
- DM-203-16, fechado 19 de abril de 2016, suscrito por la Ministra Olga Martha Sánchez Oviedo, de Planificación Nacional y Política Económica. En el mismo se aprueba las modificaciones correspondientes a la creación de la Unidad de Dirección de Proyectos.
- Aviso de Acuerdo de Junta Directiva, J.D-2015-0598, se aprueba el Plan Estratégico Nacional en el Marco Decenio de Acción para la Seguridad Vial Replanteamiento 2015-2020 “Construyendo una Cultura de Paz en las Carreteras”.
- DGDH-2015-1209 (3), dirigido al Ms. Roy Rojas Vargas, fechado 14 de mayo de 2015, se le informa sobre estudio parcial de puestos en la Dirección de Proyectos.
- Manual General de Clases Anchas de la Dirección General de Servicio Civil.
- Manual de Especialidades del Régimen del Servicio Civil.
- Oficio **DP-011-2016**, fechado 6 de enero de 2016, suscrito por la Licda. Teresita Guzmán Duarte, Área de Investigación y Estadística, remite los formularios de sus colaboradores.
- Oficio **DP-121-2016**, fechado 3 de febrero de 2016, el Ms. Roy Rojas Vargas, Director de la Dirección de Proyectos, remite los formularios del Área de Investigación y Estadística, Área de Comunicación y Promoción, Área de Planificación y de los colaboradores que trabajan directamente para la Dirección de Proyectos.

- Aviso de acuerdo de Junta Directiva Número J.D-2016-0298, Ref: V, Sesión ordinaria 2848-2016, de fecha 06 de junio de 2016.
- Aviso de acuerdo de Junta Directiva No. J.D-2016-0268 de fecha 27 de mayo de 2016.
- Aviso de acuerdo de Junta Directiva No. J.D-2016-0298 de fecha 10 de junio de 2016.

5.2 Fuentes Orales

De igual manera es importante utilizar esta fuente oral, como punto de partida principal para la reconstrucción de los antecedentes históricos de la creación de la estructura de la Dirección de Proyectos y con el fin de aclarar dudas, recibir asesoría y descubrir versiones alternativas con respecto al Estudio Parcial, en lo que corresponde a las funciones específicas de algunos colaboradores. Para lo cual, se realizaron una serie de entrevistas tanto con el Director de Proyectos, representantes analistas de la Dirección General de Servicio Civil, el Director de Recursos Humanos del Consejo Nacional de Concesiones y con cada uno de los coordinadores encargados de las Áreas. Cabe destacar, que las entrevistas se realizaron en forma grupal e individual. Es importante señalar, que las mismas se cumplieron en compañía de la Licda. Rocío González Acuña, otrora encargada de la Unidad de Desarrollo, así como con el equipo interdisciplinario, sean estos los coordinadores de Área de la Dirección de Proyectos. De igual manera, en algunas de las reuniones realizadas se contó con la participación del Lic. Eddie Allan Elizondo Mora, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano.

6. Estructura Organizacional del Consejo de Seguridad Vial avalada por MIDEPLAN

El Consejo de Seguridad Vial, fue creado mediante la **Ley N° 6324**, publicada en el **Alcance N° 4** de La **Gaceta N° 97** del 25 de mayo de 1979. Su creación respondió a la necesidad de dar un tratamiento especializado, técnico, interdisciplinario y centralizado a un problema de salud pública, que para esa época ya manifestaba índices importantes de mortalidad en las vías.

Mediante Decreto Ejecutivo N° 29959-MOPT, publicado en la Gaceta N° 222, del 19 de noviembre del 2001, se aprueba una modificación a la estructura orgánica, organizativa y funcional del Consejo de Seguridad Vial, a efecto de adecuar parte de la misma a la realidad imperante en materia de seguridad vial.

6.1 Naturaleza del Consejo de Seguridad Vial

La labor sustantiva del Consejo de Seguridad Vial está enfocada a garantizar la protección del tránsito vehicular y peatonal que se moviliza hoy y en el futuro en la Red Vial Nacional, mediante la implementación de operativos para el control de excesos de velocidad y conducción temeraria, operativos para el control de conductores en estado de ebriedad, procesos de acreditación de conductores, educación vial, promoción de hábitos y comportamiento seguros en el sistema de tránsito con la ayuda de campañas, acciones educativas en seguridad vial, procesos de desacreditación de conductores, supervisión de la revisión técnica vehicular, procesos de investigación sobre tramos determinados como de alto riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito, incorporación de la sociedad civil en procesos de gestión local en seguridad vial, a través de los Programas de Asistencia Municipal en Seguridad Vial, Centros Educativos Seguros y Empresas Seguras.

6.2 Visión

De ahí, que se plantea en la visión que el “Consejo de Seguridad Vial, será reconocido nacional e internacionalmente por su liderazgo en la promoción de todas las acciones orientadas a la protección de los usuarios y del medio ambiente del sistema vial costarricense, favoreciendo el uso óptimo de tecnologías complementarias; así como, de recursos materiales y financieros, potenciados por un grupo humano permanentemente capacitado y comprometido con la excelencia en el servicio”.

6.3 Misión

“El Consejo de Seguridad Vial es la organización formuladora de políticas, facilitadora, fiscalizadora e integradora de esfuerzos por medio del financiamiento de proyectos de seguridad vial, ejecutados inter - organizacionalmente y orientados a crear, promover y mantener en la sociedad una cultura de seguridad vial; coadyuvando con ello, a lograr una mejor condición y calidad de vida de los habitantes del país “.

6.4 Objetivos del Consejo de Seguridad Vial

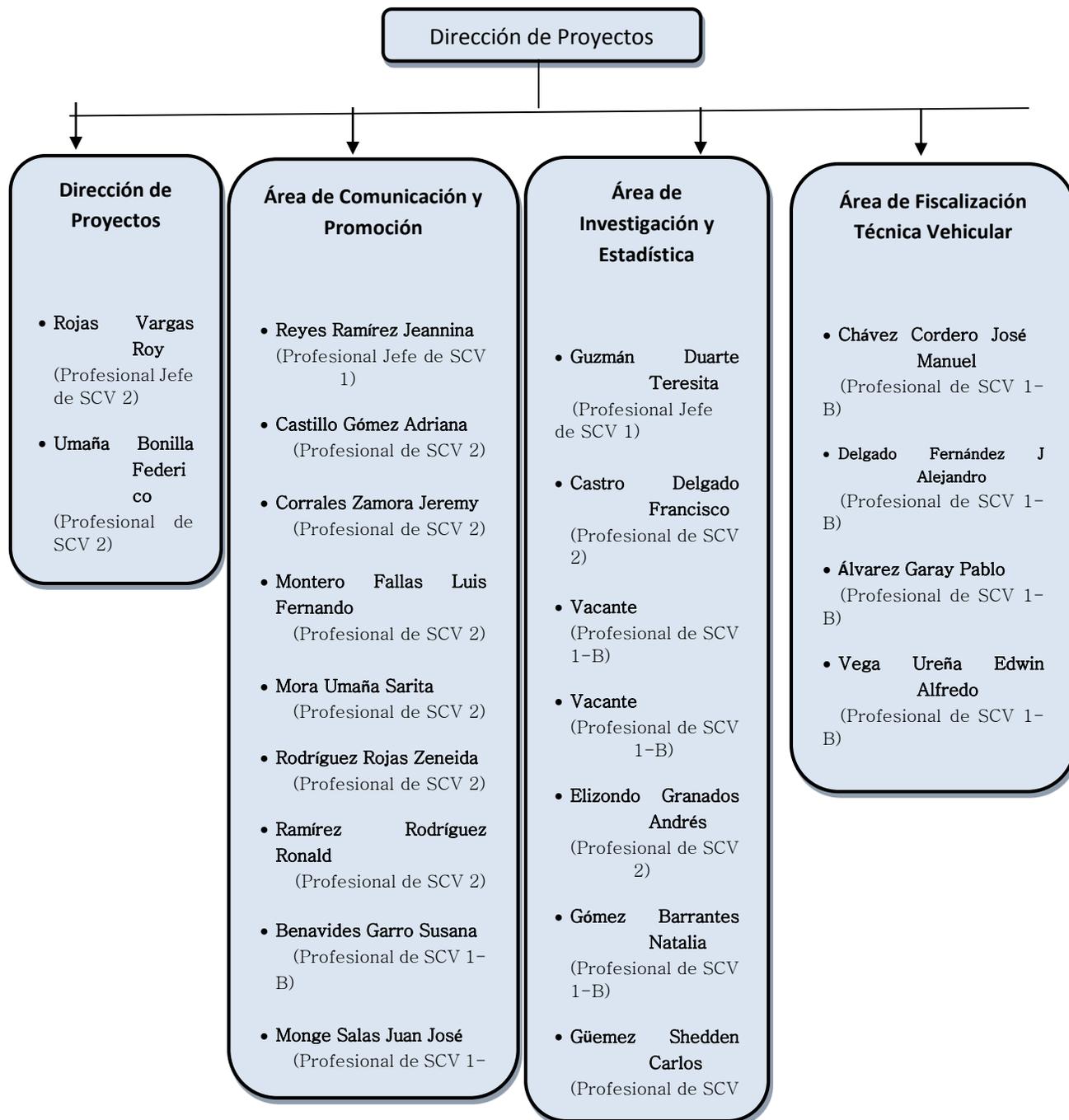
Desarrollar, establecer y mantener políticas que garanticen el manejo óptimo de todos los recursos asignados a su gestión y de los proyectos de ejecución inter-organizacional en materia de seguridad vial.

Promover, financiar y fiscalizar proyectos de ejecución inter-organizacional que integren componentes de infraestructura, tecnología, educación, salud y medio ambiente en pos del favorecimiento de una cultura de seguridad vial.

Desarrollar una estructura física, tecnológica y humana que promueva la excelencia en el servicio y la satisfacción total del usuario. Promover el uso de tecnología de

punta en el desarrollo de la seguridad vial. Diseñar, establecer y mantener programas permanentes de capacitación y actualización, (técnica, administrativa y de cultura organizacional) dirigidos al desarrollo personal del grupo humano que conforma la organización.

7. Estructura Ocupacional de la Dirección de Proyectos



7.1 Estructura Ocupacional Humanizada de la Dirección de Proyectos

No. Puesto	Clase de Puesto	Especialidad	Condición	Nombre del Servidor
500275	Profesional Jefe de Servicio Civil 2	Planificación	Propiedad	Rojas Vargas Roy
500409	Secretaria de Servicio Civil 2	No Indica	Propiedad	Chinchilla Angulo Sandra
503452	Profesional de Servicio Civil 1-B	Trabajador Social	Propiedad	Benavides Morales Carol
503453	Profesional de Servicio Civil 1-B	Trabajador Social	Propiedad	Hernández Zúñiga Gabriela
504595	Profesional de Servicio Civil 2	Administración Generalista	Propiedad	Umaña Bonilla Federico
500601	Profesional Jefe de Servicio Civil 1	Estadística	Propiedad	Guzmán Duarte Teresita
503447	Profesional de Servicio Civil 1-B	Administración Generalista	Vacante	-----
503440	Profesional de Servicio Civil 1-B	Antropología	Propiedad	Pérez Stephanov Bohian
500949	Estadista de Servicio Civil 1	S/E	Interino	Granados Salazar José Jesús
503448	Estadista de Servicio Civil 3	S/E	Propiedad	Solano Cambronero Deiby
503449	Profesional de Servicio Civil 2	Ingeniería Civil	Propiedad	Elizondo Granados Andrés
503438	Profesional de Servicio Civil 1-B	Geografía	Interino	Gómez Barrantes Nathalia
503439	Profesional de Servicio Civil 1-B	Geografía	Propiedad	Castro Delgado Francisco
503441	Profesional de Servicio Civil 1-B	Ingeniería Mecánica	Propiedad	Güemez Shedden Carlos
500455	Profesional de Servicio Civil 1-B	Psicología	Propiedad	Umaña Artavia Susana
95817	Oficinista de Servicio Civil 2	Labores Varias de Oficina	Propiedad	Vargas Castillo José Alfonso
500320	Trabajador Calificado de Servicio Civil 1	Señalamiento Vial	Propiedad	Solís Chavarría Adrián
503454	Profesional de Servicio Civil 1-B	Ingeniería Civil	Vacante	-----
500127	Profesional Jefe de Servicio Civil 1	Relaciones Públicas	Propiedad	Reyes Ramírez Jeannina
503492	Profesional de Servicio Civil 2	Periodismo	Propiedad	Ramírez Rodríguez Ronald
500389	Profesional de Servicio Civil 2	Publicidad	Propiedad	Montero Fallas Luis Fernando
500134	Profesional de Servicio Civil 2	Periodismo	Propiedad	Castillo Gómez Adriana
500336	Profesional de Servicio Civil 2	Planificación / Promoción Social	Propiedad	Corrales Zamora Jeremy
500285	Profesional de Servicio Civil 2	Relaciones Públicas	Propiedad	Rodríguez Rojas Zeneida
504653	Profesional de Servicio Civil 1-B	Relaciones Públicas	Vacante	-----
504585	Profesional de Servicio Civil 1-B	Trabajo Social	Propiedad	Zúñiga Valerio Sofía
500581	Profesional de Servicio Civil 1-B	Trabajo Social	Propiedad	Benavides Garro Susana
504592	Profesional de Servicio Civil 1B	Traducción	Propiedad	Monge Salas Juan José
500408	Profesional de Servicio Civil 2	Relaciones Públicas	Propiedad	Mora Umaña Sarita
500375	Técnico en informática 1	Digitación	Propiedad	Arias Zeledón Leanyceth

503444	Profesional de Servicio Civil 1-B	Ingeniería mecánica	Propiedad	Chávez Cordero José Manuel
503442	Profesional de Servicio Civil 1-B	Ingeniería mecánica	Propiedad	Delgado Fernández J Alejandro

No. Puesto	Clase de Puesto	Especialidad	Condición	Nombre del Servidor
503446	Profesional de Servicio Civil 1-B	Ingeniería mecánica	Propiedad	Álvarez Garay Pablo Antonio
503457	Profesional de Servicio Civil 1-B	Ingeniería industrial	Propiedad	Vega Ureña Edwin Alfredo
503504	Profesional de Servicio Civil 1-B	Ingeniería industrial	Propiedad	Sandoval Calderón Karol
503460	Técnico de Servicio Civil 3	Ingeniería industrial	Interino	Viquez Miranda Tania
503461	Técnico de Servicio Civil 3	Ingeniería industrial	Interino	Espinoza Chaves José Alexis
500392	Técnico de Servicio Civil 1	Administración Generalista	Interino	Ruiz Hidalgo Dennis

7.2 Objetivos de la Dirección de Proyectos

7.2.1 Objetivo General

- Generar los procesos de comunicación, promoción y mercadeo social sobre los componentes humanos, técnicos, sociales, culturales, educativos de la seguridad vial a nivel interno y externo de la institución (local y nacional) con la finalidad de contribuir en la construcción de la nueva cultura de seguridad Vial.
- Dotar a los usuarios del sistema de tránsito de la información apropiada sobre la situación en cifras y en factores de riesgo de la seguridad vial nacional.
- Formular, monitorear y evaluar campañas de comunicación y mercadeo social sobre hábitos seguros de desempeño en el sistema nacional de tránsito.
- Planificar coordinar e implementar estrategias de comunicación que divulguen y promuevan las acciones-proyectos institucionales a través del uso de los medios de comunicación masivos y regionales.
- Proponer, liderar, formular, supervisar y evaluar una Estrategia Nacional sobre Comunicación y Promoción de la Seguridad Vial, en conjunto con otras instituciones vinculadas al tema de la seguridad vial en Costa Rica a saber: Consejos Locales de Seguridad Vial (COLOSEVI), Centros Educativos Seguros y Empresas Seguras.
- Coordinar, administrar y evaluar la Base de Datos y el Registro Informático Nacional sobre Proyectos y Organizaciones Locales de Promoción de la Seguridad Vial.
- Establecer e implementar, en conjunto con las Direcciones Financiera y Logística, los controles necesarios para garantizarle a la Administración Superior, (Junta Directiva y Dirección Ejecutiva) que los recursos financieros, materiales y logísticos aportados por el COSEVI a las Municipalidades, sean

utilizados de manera eficiente y eficaz en la ejecución de soluciones de seguridad vial, en coordinación con los COLOSEVI.

- Establecer e implementar los controles necesarios para garantizarles a la Administración superior, que los recursos financieros, materiales y logísticos aportados por el COLOSEVI para el desarrollo de los diferentes proyectos de comunicación y promoción son utilizados de manera eficiente y eficaz en la ejecución de soluciones de seguridad vial.
- Asesorar a los COLOSEVI, Empresas Seguras y Centros Educativos Seguros sobre las acciones que van a desarrollar en materia de seguridad vial, instrumentándolos con metodologías teórico-práctico sobre la promoción de estilos de vida segura.
- Coordinar con las distintas organizaciones e instituciones estatales y privadas (MEP, SALUD, CCSS, INS, IAFA, MOPT y Empresas Privadas), sobre la articulación de esfuerzos para promocionar la seguridad vial
- Establecer y coordinar los enlaces estratégicos con el Ministerio de Educación Pública para el desarrollo e implementación en la formación de una cultura de educación vial, en conjunto con la Dirección de Educación Vial.
- Investigar, recopilar y analizar información internacional en materia de seguridad vial a través de medios electrónicos, medios escritos y contacto personal expertos internacionales en Seguridad Vial).
- Traducir, adecuar, validar y divulgar documentación e información en seguridad vial, que se generan en la Dirección de Proyectos y otras instituciones involucradas con el tema, así como para fortalecer el Centro de Documentación del Consejo de Seguridad Vial.

7.2.2 Objetivos Específicos por Área

Área de Investigación y Estadística en Seguridad Vial

- Determinar los diferentes componentes de seguridad vial mediante investigaciones, estudios y auditorias, para identificar los factores de intervención que coadyuven en la reducción de las víctimas de accidentes de tránsito.
- Introducir la calidad del dato en coordenadas cuando se atienden accidentes de tránsito provenientes de equipo Hand Held en la delegación Central de Turrialba y Cartago para contar con la ubicación en las bases de datos que se utilizan para generar estadísticas y análisis espaciales.
- Establecer y mantener datos de accidentes de tránsito para el monitoreo de los avances en los indicadores de mortalidad y accidentalidad del país, así como de los factores presentes.
- Desarrollar un Observatorio de Seguridad Vial para contar con un Sistema de Información que permita monitorear y crear insumos para la política nacional de seguridad vial, así como analizar la pertinencia de las acciones implementadas a

partir del seguimiento de los indicadores del sistema de tránsito, mediante la recopilación y análisis de datos.

- Realizar coordinación, implementación y fiscalización de diversas actividades que responden al proceso de Reacreditación de conductores según Ley N°9078, así como brindar seguimiento a los casos de personas que por cumplimiento de sentencia penal, realizan servicio de utilidad pública, a la luz de la Reforma 8696 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331 y Normas Conexas.

Área de Fiscalización Técnica Vehicular

- Contribuir a garantizar que el servicio que preste el contratista del servicio de revisión técnica, se realice con apego a los lineamientos del contrato, y al interés público, de tal forma que permita mejorar la seguridad en las carreteras y a la protección del medio ambiente.
- Promover el mejoramiento de la seguridad vial de los vehículos y del usuario con la finalidad de reducir la severidad de los accidentes de tránsito, mediante la actualización del Manual de Revisión Técnica Vehicular de acuerdo con las actualizaciones de la normativa y nuevas tecnologías.
- Promover el fortalecimiento de la fiscalización técnica en carretera, mediante la coordinación en conjunto con la policía de tránsito para la implementación de acciones de control, con la finalidad de reducir la severidad de los accidentes de tránsito.

Área de Comunicación y Promoción Institucional

- Generar los procesos de comunicación, promoción y mercadeo social sobre los componentes humanos, técnicos, sociales, culturales y educativos de la seguridad vial en el ámbito interno y externo de la institución (local y nacional), con la finalidad de contribuir en la construcción de una nueva cultura vial.

8. Antecedentes y análisis de los puestos ubicados en la Dirección de Proyectos

Dirección de Proyectos

Roy Rojas Vargas, Puesto 500275, Clase Profesional Jefe de Servicio Civil 3, Especialidad Planificación

Antecedentes

- Según Orden de movimiento, se le realiza un nombramiento a Plazo Fijo al señor Rojas Vargas, en el puesto Profesional Bachiller Jefe 3, esto a partir del 16/4/95.

- Según acción de personal 95-1791, se realiza el cambio de Categoría a partir del 01-11-95, esto con el fin de que el movimiento se gire como profesional 4. Ubicación Departamento de Planificación.
- Según acción de personal 97-2027, se nombra en propiedad al señor Rojas Vargas, a partir del 11/11/97 por ser idóneo para ocupar el puesto según oficio O. DRH- 1398-97. (Folio 111).
- Según acción de personal 2003-457, se ubica al señor Rojas Vargas, como Director de Proyectos en el puesto 500275, a partir del 12/05/2003.
- Según acuerdo de Junta Directiva artículo I, sesión 2321-05. Aprobación de Acta 2320-05, se acuerda 1) “Aprobar hasta por seis meses a partir del 06 de enero 2005 el permiso sin goce de salario del funcionario MSc. Roy Rojas Vargas, de conformidad con el Artículo 33 inciso c) numeral 5 del Reglamento al Estatuto de Servicio Civil. 2) Nombrar en forma interina al MSc. Roy Rojas Vargas como Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial a partir del 06 de enero de 2005. (Folio 252).
- Mediante oficio DGDH-0365, fechado 21 de enero de 2008, suscrito por el Lic. Mayid Martínez Calvo Encargado del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano se le informa al señor Rojas Vargas que en acatamiento a lo establecido en la resolución DG-279-2007 emanada por la DGSCV que se varía la clase de puesto de Coordinador de área a Profesional Jefe de Servicio Civil 2. (Folio 353).
- Según acción de personal 2008-86, se procede con la renuncia al cargo de Director Ejecutivo, a partir del 21/01/2008, con base aviso acuerdo Junta Directiva J. D 039-08, art IX, Sesión 2479-08 del 23/01/2008.
- Según acción de personal 2014-25, se procede con Regreso al trabajo al cargo de Director de proyectos, a partir del 21/01/2014.
- Según acción de personal 2015-148, se reasigna el puesto 500275, de la clase Profesional Jefe de Servicio Civil 2 a Profesional Jefe de Servicio Civil 3, con base en resolución N° Gestión –OSC-IT-011-15 del 20/04/2015.

Análisis del puesto

Con base en las entrevistas y las visitas de campo realizadas a la jefatura de área, así como constantes reuniones con el Director de Proyectos, se visualizó que por la naturaleza de las funciones asignadas que se encuentra ejerciendo, así como la planificación, coordinación y supervisión de actividades del personal profesional especializado que tiene bajo su cargo, los cuales emiten criterio de expertos con impacto a nivel nacional como internacional, y por la responsabilidad que conlleva tal supervisión y coordinación.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio

estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional Jefe de Servicio Civil 3, especialidad planificación tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Para estos casos en particulares, se evidencia la necesidad imperante de formalizar la estructura de la Dirección de Proyectos por medio de una reestructuración. A fin, de lograr equiparar las funciones con la clasificación que le corresponde a los puestos consignados como jefatura de área.

Sandra Merice Chinchilla Angulo, Puesto 500409, Clase Secretario de Servicio Civil 2, sin Especialidad

Antecedentes

- Según acción de personal 2013-685, se nombra a la señora Chinchilla Angulo en propiedad en el puesto 500409, debido a que se resolvió el pedimento 2012-026 CSV-00010-2013, mediante la nómina 03208-2013, enviada por la Dirección General de Servicio Civil, de la clase Secretario de Servicio Civil 2, puesto ubicado en la Dirección de Proyectos, con fecha rige 1 de julio de 2013. (Folio 163).
- Mediante oficio DE-2013-3269 (2) de fecha 21 de agosto de 2013, suscrito por el Ing. Germán Valverde González M.B.A, otrora Director Ejecutivo, solicita reubicar el puesto en la Dirección de Proyectos. (Folio 177).
- Mediante oficio DE-2015-1667 (2) de fecha 22 de mayo de 2015, suscrito por el Ing. Germán Valverde González M.B.A, otrora Director Ejecutivo, solicita reubicar temporalmente el puesto 500409 en la Dirección Ejecutiva. (Folio 188).
- Mediante oficio DE-2016-1070 de fecha 12 de mayo de 2016, suscrito por la Licda. Cindy Coto Calvo Directora Ejecutiva, solicita reubicar el puesto 500409 en la Dirección de Proyectos a partir del 16 de mayo de 2016. (II Tomo, Folio 000005).

Análisis

Según el manual de clases de la Dirección General de Servicio Civil, la Clasificación Secretario de Servicio Civil 2, dentro de su naturaleza hace referencia a la ubicación de estos puestos de la siguiente manera: *“Coordinación y ejecución de labores que implican proporcionar apoyo a funcionarios del nivel político de una institución, en el control y ejecución de los trámites administrativos y relacionales que genera su gestión, en un Despacho Ministerial o Viceministerial, Dirección General, Despacho de Procurador General, Junta Administrativa, Tribunal y otras instancias de similar nivel.”* Por tal motivo, se evidencia que el puesto en cuestión no se encuentra ubicado según su clasificación.

Federico Umaña Bonilla, Puesto 504595, Clase Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Administración Subespecialidad Generalista

Antecedentes

- Mediante oficio DE-2009-2487, de fecha 09 de noviembre de 2009, suscrito por la Licda. Rocío Gamboa Gamboa, Directora Ejecutiva, se le comunica al señor Umaña Bonilla el traslado de su puesto 500361, a la Dirección de Proyectos a partir del 11 de noviembre de 2009.
- Se cesa en el puesto anterior, y es nombrado interinamente en el puesto 500366, en la case de puesto Profesional de Servicio Civil 1-A, especialidad Administración Generalista, puesto 500366, ubicado en la Dirección de Proyectos.
- Se nombra en propiedad en el puesto 029211, debido a que se resolvió la nómina 02234-2013, enviada por la Dirección General de Servicio Civil, de la clase Profesional de Servicio Civil 2, especialidad Administración, con fecha rige 1 de julio de 2013.
- Se modifica la numeración de puesto 029211, mediante AVISO DGDH-UC-034-2015, al número 504595.

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que el servidor tiene asignadas funciones propias de la clase y especialidad, en la que fue nombrado, sea este: Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Administración Generalista. Así mismo, según el análisis del formulario, se demuestra que el puesto se encuentra bien calificado, según las funciones que se realizan y los requisitos establecidos en el Manual de Clase Anchas.

Carol Patricia Benavides Morales, Puesto 503452, Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social

Antecedentes

- Según acción de personal 2009 – 686 se nombra en propiedad a la señorita Benavides, mediante resolución de nómina 135709, resolviendo el pedimento 079-09, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad Trabajo Social.

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que la colaboradora actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

María Gabriela Hernández Zúñiga, Puesto 503453, Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social

Antecedentes

- Según acción de personal 2009-763 se nombra en propiedad a la señora Hernández, a partir del 01/11/2009 por resolverse el pedimento de personal 2009-080, mediante nómina 135909 de la Dirección General de Servicio Civil, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B. (Folio 0000032).

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que la colaboradora actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio

estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Área de Fiscalización Técnica Vehicular

José Alejandro Delgado Fernández, Puesto 503442, de la Clase Profesional Servicio Civil 1-B, Especialidad Ingeniería Mecánica

Antecedentes

- Nombramiento interino, según acción de personal 2010-328, con fecha rige 1 de junio de 2010, ubicado en Fiscalización Técnica Vehicular.
- Mediante nómina 231210, fechada 11 de agosto de 2010, se nombra en propiedad al colaborador en el mismo puesto, con fecha rige 16 de setiembre de 2010.
- Reubicación del puesto según Aviso de Acuerdo de Junta Directiva JD-0031-2015 de fecha 20 de enero de 2015, el área de Fiscalización Técnica Vehicular dependerá directamente de la Dirección de Proyectos.
- Mediante orden de movimiento, emitida por el Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano, OM-012-2015 (5), se reubica el puesto 503442 a la Dirección de Proyectos.

Análisis

Es importante mencionar que las funciones asignadas en el pedimento de personal que dio origen al nombramiento en propiedad del colaborador, fueron funciones que en su momento se asignaron por un ordenamiento y clasificación que la Administración debía definir y asumir por la delegación de actividades y procesos que fueron atribuidos mediante la mencionada Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, siendo entonces, que se le asignaron funciones al puesto de acuerdo a las características y competencias del mismo todas dirigidas al tema Revisión Técnica Vehicular. Estas funciones propias del puesto fueron establecidas y ratificadas mediante la Ley No. 9078 del 26 de octubre

de 2012, en los artículos 25 y 28 y mediante ésta se realizó un traslado de las funciones de la Fiscalización del Contrato de Revisión Técnica Vehicular del Consejo de Transporte Público al COSEVI y así mismo establece como competencia al Consejo, la fiscalización de la prestataria del servicio de inspección vehicular como: el asesoramiento, análisis y elaboración de estudios técnicos en la materia cuando así se requiera. Por lo que es imprescindible que el funcionario que ostente el puesto sea un profesional experto que pueda emitir criterio utilizando metodología científica, para realizar procedimientos adyacentes a su profesión y con el fin de que sus superiores puedan tomar decisiones a nivel de país.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional Servicio Civil 1-B, Especialidad Ingeniería Mecánica; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Pablo Álvarez Garay, Puesto 503446, Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Ingeniería Mecánica

Antecedentes

- Se nombra en propiedad a partir del 1 de julio de 2013, mediante nómina 11913 enviada por la Dirección General de Servicio Civil,
- Reubicación del puesto según Aviso de Acuerdo de Junta Directiva JD-0031-2015 de fecha 20 de enero de 2015, el área de Fiscalización Técnica Vehicular dependerá directamente de la Dirección de Proyectos.
- Mediante orden de movimiento, emitida por el Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano, OM-015-2015 (5), se reubica el puesto 503446 a la Dirección de Proyectos.

Análisis

Es importante mencionar que las funciones asignadas en el pedimento de personal que dio origen al nombramiento en propiedad del colaborador, fueron funciones que en su momento se asignaron por un ordenamiento y clasificación que la Administración debía definir y asumir por la delegación de actividades y procesos que fueron atribuidos mediante la mencionada Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, siendo entonces, que se le asignaron funciones al puesto de acuerdo a las características y competencias del mismo todas dirigidas al tema Revisión Técnica Vehicular. Estas funciones propias del puesto fueron establecidas y ratificadas mediante la Ley No. 9078 del 26 de octubre de 2012, en los artículos 25 y 28 y mediante ésta se realizó un traslado de las funciones de la Fiscalización del Contrato de Revisión Técnica Vehicular del Consejo de Transporte Público al COSEVI y así mismo establece como competencia al Consejo, la fiscalización de la prestataria del servicio de inspección vehicular como: el asesoramiento, análisis y elaboración de estudios técnicos en la materia cuando así se requiera. Por lo que es imprescindible que el funcionario que ostente el puesto sea un profesional experto que pueda emitir criterio utilizando metodología científica, para realizar procedimientos adyacentes a su profesión y con el fin de que sus superiores puedan tomar decisiones a nivel de país.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional Servicio Civil 1-B, Especialidad Ingeniería Mecánica; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Edwin Vega Ureña, Puesto 503457, de la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Ingeniería Industrial

Antecedentes

- Mediante nómina No.169509, se nombra en propiedad, a partir del 1 de diciembre de 2009, puesto ubicado en Fiscalización Técnica Vehicular.
- Reubicación del puesto según Aviso de Acuerdo de Junta Directiva JD-0031-2015 de fecha 20 de enero de 2015, el área de Fiscalización Técnica Vehicular dependerá directamente de la Dirección de Proyectos.
- Mediante orden de movimiento, emitida por el Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano, OM-016-2015 (5), se reubica el puesto 503457 a la Dirección de Proyectos.

Análisis

Es importante mencionar que las funciones asignadas en el pedimento de personal que dio origen al nombramiento en propiedad del colaborador, fueron funciones que en su momento se asignaron por un ordenamiento y clasificación que la Administración debía definir y asumir por la delegación de actividades y procesos que fueron atribuidos mediante la mencionada Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, siendo entonces, que se le asignaron funciones al puesto de acuerdo a las características y competencias del mismo todas dirigidas al tema Revisión Técnica Vehicular. Estas funciones propias del puesto fueron establecidas y ratificadas mediante la Ley No. 9078 del 26 de octubre de 2012, en los artículos 25 y 28 y mediante ésta se realizó un traslado de las funciones de la Fiscalización del Contrato de Revisión Técnica Vehicular del Consejo de Transporte Público al COSEVI y así mismo establece como competencia al Consejo, la fiscalización de la prestataria del servicio de inspección vehicular como: el asesoramiento, análisis y elaboración de estudios técnicos en la materia cuando así se requiera. Por lo que es imprescindible que el funcionario que ostente el puesto sea un profesional experto que pueda emitir criterio utilizando metodología científica, para realizar procedimientos adyacentes a su profesión y con el fin de que sus superiores puedan tomar decisiones a nivel de país.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional Servicio Civil 1-B, Especialidad Ingeniería Industrial; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Karol Vanessa Sandoval Calderón, Puesto 503504 de la Clase Profesional de Servicio Civil 1-A, Especialidad Ingeniería Industrial.

Antecedentes

- Se resuelve nómina 4126-2013, y se nombra en propiedad a partir del 1 de noviembre de 2013.
- Reubicación del puesto según Aviso de Acuerdo de Junta Directiva JD-0031-2015 de fecha 20 de enero de 2015, el área de Fiscalización Técnica Vehicular dependerá directamente de la Dirección de Proyectos.
- Mediante orden de movimiento, emitida por el Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano, OM-021-2015 (5), se reubica el puesto 503504 a la Dirección de Proyectos.

Análisis

Es importante mencionar que las funciones asignadas en el pedimento de personal que dio origen al nombramiento en propiedad del colaborador, fueron funciones que en su momento se asignaron por un ordenamiento y clasificación que la Administración debía definir y asumir por la delegación de actividades y procesos que fueron atribuidos mediante la mencionada Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078, siendo entonces, que se le asignaron funciones al puesto de acuerdo a las características y competencias del mismo todas dirigidas al tema Revisión Técnica Vehicular. Estas funciones propias del puesto fueron establecidas y ratificadas mediante la Ley No. 9078 del 26 de octubre de 2012, en los artículos 25 y 28 y mediante ésta se realizó un traslado de las funciones de la Fiscalización del Contrato de Revisión Técnica Vehicular del Consejo de Transporte Público al COSEVI y así mismo establece como competencia al Consejo, la fiscalización de la prestataria del servicio de inspección vehicular como: el asesoramiento, análisis y elaboración de estudios técnicos en la materia cuando así se requiera. Por lo que es imprescindible que el funcionario que ostente el puesto sea un profesional experto que pueda emitir criterio utilizando metodología científica, para realizar procedimientos adyacentes a su profesión y con el fin de que sus superiores puedan tomar decisiones a nivel de país.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase

que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional Servicio Civil 1-A, Especialidad Ingeniería Industrial; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

José Alexis Espinoza Chaves, Puesto 503461, de la Clase Técnico de Servicio Civil 3, Especialidad Ingeniería Industrial

Antecedentes

- Nombramiento en propiedad, se resuelve nómina 00273-2012, con fecha rige de nombramiento 1 de noviembre de 2012.
- Reubicación del puesto según Aviso de Acuerdo de Junta Directiva JD-0031-2015 de fecha 20 de enero de 2015, el área de Fiscalización Técnica Vehicular dependerá directamente de la Dirección de Proyectos.
- Mediante orden de movimiento, emitida por el Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano, OM-019-2015 (5), se reubica el puesto 503461 a la Dirección de Proyectos.

•

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que al servidor tiene asignadas funciones propias de la clase y especialidad, en la que fue nombrada, sea esta: Técnico de Servicio Civil 3, Especialidad Ingeniería Industrial. Así mismo, según el análisis del formulario, se demuestra que *el puesto se encuentra bien calificado*, según las funciones que se realizan y los requisitos establecidos en el Manual de Clase Anchas.

Dennis Ariel Ruiz Hidalgo, Puesto 500392, de la Clase Técnico de Servicio Civil 1, Especialidad

Administración Subespecialidad Generalista

Antecedentes

- Se nombra interinamente a partir de 16 de junio de 2014, al señor Dennis Ruiz Hidalgo en el puesto ubicado en Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular.
- Reubicación del puesto según Aviso de Acuerdo de Junta Directiva JD-0031-2015 de fecha 20 de enero de 2015, el área de Fiscalización Técnica Vehicular dependerá directamente de la Dirección de Proyectos.
- Mediante orden de movimiento, emitida por el Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano, OM-011-2015 (5), se reubica el puesto 500392 a la Dirección de Proyectos.

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que al servidor tiene asignadas funciones propias de la clase y especialidad, en la que fue nombrada, sea esta: Técnico de Servicio Civil 1, especialidad administración generalista. Así mismo, según el análisis del formulario, se demuestra que *el puesto se encuentra bien calificado*, según las funciones que se realizan y los requisitos establecidos en el Manual de Clase Anchas.

Tania Víquez Miranda, Puesto 503460, Técnico de Servicio Civil 3, Especialidad Ingeniería Industrial

Antecedentes

- Mediante nómina 00157-2013, se nombra en propiedad a la señorita Karen Duarte Arias, en el puesto No. 503460, de la clase Técnico de Servicio Civil 3, Especialidad Ingeniería Industrial, se resuelve el pedimento SV-00004-2012, el mismo ubicado en la Dirección de Logística, a partir del 1 de abril del 2013.
- La propietaria del puesto solicita permiso sin goce de salario por medio de oficio ATF-2013-0516. Se le otorga el permiso, mediante oficio DE-2013-03676 (2), suscrito por el otrora Director Ejecutivo, el Ing. Germán Valverde González y con fundamento en el Acuerdo de la Junta Directiva de la sesión 2700-12, artículo VI de fecha 4 de diciembre de 2012, se otorga sin goce de salario y hasta por seis meses contados a partir del 10 de octubre de 2013.
- Debido al permiso otorgado a la propietaria del puesto, se nombra interinamente a la colaboradora Tania Víquez Miranda a partir del 11 de noviembre de 2013, según acción de personal 000002. El permiso de la propietaria del puesto vence el 11 de octubre de 2015.
- El puesto queda vacante por renuncia de la titular del puesto Karen Duarte Arias, a partir del 11 de octubre de 2015.

- Se mantiene el nombramiento interino mientras se resuelve el pedimento de personal con la señorita Tania Víquez Miranda, según OM-0129-2015 y acción 2015-280.

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que la colaboradora actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar, que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Técnico de Servicio Civil 3, Especialidad Ingeniería Industrial; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Área de Investigación y Estadística

Teresita Guzmán Duarte, Puesto 500601, Clase Jefe de Servicio Civil 1, Especialidad Estadística

Antecedentes

- Se asciende interinamente en el puesto 500601, de la clase Encargado Proceso Nivel B, especialidad Estadística, ubicado en la Dirección de Proyectos, a partir del 16 de mayo de 2005.
- Se nombra en propiedad en el puesto 500601, de la clase Encargado Proceso Nivel B, especialidad Estadística, ubicado en la Dirección de Proyectos, a partir del 16 de noviembre de 2005, con base en el artículo 20 del Reglamento Estatuto de Servicio Civil.
- En acatamiento de lo establecido en la Resolución DG-279-2007, emanada por la Dirección General de Servicio Civil, sobre el Manual de Clases Anchas, para el Régimen de Servicio Civil para la serie "Profesional", y según lo contenido en el Informe Técnico UD-DGDH-2007-023 y Resolución OSC-MS-009-2008 la clase de puesto fue variada de Encargado Proceso Nivel B a la clase Nueva Profesional de Servicio Civil 2.

- Se realiza la reasignación del puesto 500601, de la clase Profesional de Servicio Civil 2, especialidad estadística a la clase Profesional Jefe de Servicio Civil 1, especialidad Estadística, a partir del 22 de setiembre de 2009.

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que la colaboradora actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar, que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil avale, mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta esta colaboradora, siendo ésta: Profesional Jefe de Servicio Civil 1, Especialidad Estadística; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Bohían Pérez Stefanov, Puesto 503440, Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Antropología

Antecedentes

- Según acción de personal 2011-282 se nombra en forma interina al señor Pérez Stefanov, a partir del 28/02/2011 mientras la Dirección General de Servicio Civil, resuelve pedimento de personal 2009-067, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Antropología. (Folio 000038).
- Según acción de personal 2012-381 se nombra en propiedad al señor Pérez Stefanov, a partir del 01/05/2012 por resolverse el pedimento de personal 2009-067, mediante nómina 46312 de la Dirección General de Servicio Civil, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Antropología. (Folio 0000381).

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que cuando se confeccionaron los pedimentos de personal, no se evaluó el aumento de responsabilidad contenida dentro del

marco de la Ley No. 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, los nuevos procesos y responsabilidades, asignadas en las funciones.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Antropología; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Francisco Javier Castro Delgado, Puesto 503439, Clase Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Geografía

Antecedentes

- Según acción de personal 2009-764 se nombra en forma interina al señor Castro Delgado, a partir del 02/11/2009 mientras la Dirección General de Servicio Civil resuelve pedimento de personal 2009-066, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad Geografía . (Folio 000019).
- Según acción de personal 2010-548 se nombra en propiedad al señor Castro Delgado, a partir del 01/10/2010 por resolverse el pedimento de personal 66-2009, mediante nómina 221410, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B. (Folio 000050).
- Mediante oficio N° DP-0071, suscrito por el Lic. Eddie Elizondo Mora y Teresita Guzmán Duarte, de fecha 10 de febrero de 2012, dirigido a la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, Directora Ejecutiva, donde se le comunica que se realizó la ampliación y modificación de funciones al señor Castro Delgado, esto a partir del 09 de enero de 2011 al 10 de febrero de 2012 fecha de la emisión de dicho oficio. (Folio 000103).
- Mediante Oficio DE-2012-0416 (1) de fecha 10 de febrero de 2012, la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, Directora Ejecutiva, donde le solicita al Lic. Eddie Elizondo enliste “los productos y proyectos desarrollados que validan el cumplimiento de esas funciones que le fueron ampliadas y modificadas al

funcionario Francisco Javier Castro Delgado, para analizar lo planteado". (Folio 000104).

- Mediante oficio N° DP-0093-2012 de fecha 13 de febrero de 2012 y suscrito por el Lic. Eddie Elizondo Mora, la Licda. Teresita Guzmán Duarte, Dirigido a la Licda. Silvia Bolaños Barrantes y en respuesta al oficio DE-2012-0416 (1) se indica los productos y proyectos que el funcionario Castro Delgado ha desarrollado.
- Mediante oficio N° DGDH-0825-2012, de fecha 12 de marzo de 2012, suscrito por la Licda. Rocío González Acuña, jefe a.i del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, dirigido a la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, Directora Ejecutiva, se le comunica que para el caso del señor Castro Delgado se determina que sí se podría justificar dicho cambio, sin embargo se requiere de los requisitos técnicos y de legalidad que establece el Estatuto para poder iniciar el estudio respectivo.
- Mediante oficio OSC-MOPT-260-2013, suscrito por el Lic. Manuel González Arce, coordinador de la Oficina de Servicio Civil- Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de fecha 18 de abril de 2013, donde otorga la aprobación al estudio de reasignación del informe UD-DGDH-1011-2013 de fecha 20 de marzo de 2013, puesto 503439 ocupado en propiedad por el señor Castro Delgado.
- Según acción de personal 2013-381 se reasigna al señor Castro Delgado de la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B a la Clase Profesional de Servicio Civil 2, especialidad Geografía.

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Geografía; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Natalia Gómez Barrantes, Puesto 503438, Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Geografía

Antecedentes

- Según acción de personal 2010-600 se nombra en forma interina a la señorita Gómez, a partir del 19/10/2010 mientras la Dirección General de Servicio Civil resuelve pedimento de personal 2009-065, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad Geografía. (Folio 000021).

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que cuando se confeccionaron los pedimentos de personal, no se evaluó el aumento de responsabilidad contenida dentro del marco de la Ley No. 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, los nuevos procesos y responsabilidades, asignadas en las funciones.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Geografía; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Susana Umaña Artavia, Puesto 500455, Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Psicología

Antecedentes

- Según acción de personal 2008-923 se nombra en forma interina a la señora Umaña Artavia, a partir del 01/10/2008 mientras la Dirección General de Servicio Civil resuelve pedimento de personal 2007-014, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad Psicología. (Folio 000027).

- Según acción de personal 2011-711 se nombra en propiedad a la señora Umaña Artavia, a partir del 01/07/2011 por resolverse el pedimento de personal 2007-014, mediante nómina 103811, en la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad psicología.

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que cuando se confeccionaron los pedimentos de personal, no se evaluó el aumento de responsabilidad contenida dentro del marco de la Ley No. 9078 de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, los nuevos procesos y responsabilidades, asignadas en las funciones.

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Psicología; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

José Jesús Granados Salazar, Puesto 500949, Clase Estadístico de Servicio Civil 1, sin Especialidad

Antecedentes

- Según acción de personal 2014-220 se nombra en forma interina al señor Granados Salazar, a partir del 02/05/2014 mientras la Dirección General de Servicio Civil resuelve pedimento de personal 2012-017 (CSV-09963-2013), en la Clase Estadístico de Servicio Civil 1.

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que al servidor tiene asignadas funciones propias de la clase y especialidad, en la que fue nombrado, sea esta: Estadístico de Servicio

Civil 1, sin especialidad. Así mismo, según el análisis del formulario, se demuestra que *el puesto se encuentra bien calificado*, según las funciones que se realizan y los requisitos establecidos en el Manual de Clase Anchas. Es importante mencionar que el funcionario se encuentra en un proceso de aprendizaje por lo que no cuenta con la experticia necesaria. Sin embargo, vale destacar que la administración superior requiere de un nivel de experto para lograr tanto a nivel nacional como internacional el cumplimiento de los objetivos.

José Alfonso Vargas Castillo, Puesto 095817, Clase Oficinista de Servicio Civil 2, Especialidad Labores Varias de Oficina

Antecedentes

- Se nombra en el puesto 095817, clase Asistente Administrativo y de Servicio Nivel-C, sin especialidad, se ubica en el Área de Desarrollo.
- Según AVISO 2009-134, se ubica por reestructuración el puesto 095817 de oficinista de Servicio Civil 3, Grupo de especialidad labores varias de oficina a la clase Oficinista de Servicio Civil 2, Grupo de Especialidad labores varias de oficina, ubicado en el Área de Desarrollo.

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que al servidor tiene asignadas funciones propias de la clase y especialidad, en la que fue nombrado, sea esta: Oficinista de Servicio Civil 2, Especialidad Labores Varias de Oficina. Así mismo, según el análisis del formulario, se demuestra que *el puesto se encuentra bien calificado*, según las funciones que se realizan y los requisitos establecidos en el Manual de Clase Anchas.

Adrián Solís Chavarría, Puesto 500320, Clase Trabajador Calificado de Servicio Civil 1, Especialidad Señalamiento Vial

Antecedentes

- Se nombra en forma interina al señor Solís Chavarría en el puesto 500320, en la clase Aux. Admin. y de Servicio, mientras durara el permiso sin goce de salario del titular del puesto. Puesto ubicado en la Dirección de Proyectos. (Folio 20)
- Según acción de personal 2012-182, se nombra en propiedad al señor Solís Chavarría en el puesto 500320, clase Trabajador Calificado de Servicio Civil 1, Especialidad Señalamiento vial, se resuelve el pedimento de personal 2008-017, mediante nómina de elegibles 001-2011, del concurso externo 001-2011. Puesto ubicado en la Dirección de Proyectos. (Folio 114)

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar, que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil avale, mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Trabajador Calificado de Servicio Civil 1, Especialidad Señalamiento Vial; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Jeanina Reyes Ramírez, Puesto 500127, Profesional Jefe de Servicio Civil 1, Especialidad Relaciones Públicas

Antecedentes

- Según acción de personal 2005-420, puesto 500127, se reasigna de Profesional Bachiller a Profesional Licenciado 2, con especialidad Relaciones Públicas. (Folio 000042).
- Según Carta de presentación 037, de fecha 12 de mayo de 2003, suscrito por el Lic. Mayid Martínez Calvo, se ubica en el puesto en Propiedad No. 500127, a la colaboradora Reyes Ramírez como jefe del Departamento de Comunicación y Proyección a partir del 12 de junio de 2003, en el puesto 500127. (Folio 68).
- Según oficio DGDH-0362, de fecha 21 de enero de 2008, suscrito por el Mba. Mayid Martínez Calvo, se le comunica a la titular la variación del puesto No. 500127, de la clase de Profesional Licenciado 2 a Profesional de Servicio Civil 2, esto según resolución DG-279-2007. (Folio 0143).
- Según oficio DGDH-2814-2009, de fecha 10 de setiembre de 2009, suscrito por el Mba. Mayid Martínez Calvo, se le comunica a la titular la reasignación del puesto No. 500127 de la clase Profesional de Servicio Civil 2 a la clase Profesional Jefe de Servicio Civil 1, especialidad Relaciones Públicas, esto según con base a oficio OSC-MS-904-2009. (Folio 0148).

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que la colaboradora actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar, que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil avale, mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta esta colaboradora, siendo ésta: Profesional Jefe de Servicio Civil 1, Especialidad Relaciones Públicas; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Luis Fernando Montero Fallas, Puesto 500389, Clase Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Publicidad

Antecedentes

- Según acción de personal N° 97-1101 el puesto N° 500389 se Nombra a Plazo Fijo al servidor Montero Fallas Luis Fernando de la clase oficinista 2. (Folio 42)
- Mediante aviso N° 97-0287 se le comunica al servidor que en uso de las facultades y atribuciones que le concede el Estatuto de Servicio Civil y su Reglamento y de acuerdo con la resolución DG 074 96, que faculta al responsable del Proceso de Recursos Humanos del Consejo de Seguridad Vial para firmar los actos y procedimientos relacionados con la clasificación, asignación y reasignación del puestos al Régimen de Servicio Civil. Que mediante Resolución PRH-15-97 el puesto N° 500389 se asignó a la clase Asistente Administrativo Servicio N-C. (Folio 47).
- Con acción de personal N° 2005-255 y mediante Resolución N° OSC-MPOT-053-2005 y aviso N° 2005-008 reasigna el puesto N° 500389 de la clase Asistente Administrativo y Servicio Nivel C a la clase Profesional Bachiller, especialidad Publicidad. (Folio 154)
- Según oficio DGDH-0360 fechado 21 de enero del 2008 suscrito por el Lic. Mayid E. Martínez Calvo, Encargado del Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano, se le indica al servidor que en acatamiento en la Resolución DG-279-2007 fechada 29-11-2007, emanada por la Dirección General de Servicio Civil, referente a la Modificación del Manual de Clases Anchas para el Régimen de Servicio Civil

para la serie Profesional y según el Informe Técnico N° UD-DGDH-2007-023 y la Resolución N° OSC-MS-009-2008 se indica que la clase Profesional Bachiller ha sido variada a la nueva clase Profesional de Servicio Civil 1A. (Folio 189)

- Con acción de personal N° 2010-670 se recalifica el Puesto N° 500389 de la clase Profesional de Servicio Civil 1A, especialidad Publicidad a la clase Profesional de Servicio Civil 1B, especialidad Publicidad.
- Con acción de personal N° 2012-1106 se reasigna el Puesto N° 500389 de la clase Profesional de Servicio Civil 1B, especialidad Publicidad a la clase Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Publicidad. (Folio 398)

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Publicidad; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Zeneida Rodríguez Rojas, Puesto 500285, Clase Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Relaciones Públicas

- Según acción de personal 2001 – 1008 se reasigna el puesto 500285, de la Clase Asistente Administrativo y Servicio nivel B a la Clase Profesional Bachiller, especialidad Relaciones Públicas esto a partir 03-10-2001, con base en resolución N° 101-2001, quedando pendiente el contenido económico. (Folio 000123).
- Mediante oficio AD-214-2202 de fecha 11 de junio de 2002, suscrito por el MSc. Roy Rojas Vargas Coordinador del Área de Desarrollo se designa como responsable para la implementación de los programas del Plan Nacional de Seguridad Vial a la señora Rodríguez Rojas. (Folio 139)
- Según acción de personal 2005 – 421 se reasigna el puesto 500285, de la Clase Profesional Bachiller a la Clase Profesional Licenciado 1, especialidad

Relaciones Públicas esto a partir 19-05-2005, con base en resolución OSC-MOPT-088-2205, quedando pendiente el contenido económico. (Folio 000200).

- Según oficio DGDH-0364 de fecha 21 de enero de 2008, suscrito por el Lic. Mayid Enrique Martínez jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, donde argumenta que en acatamiento de lo establecido en la resolución DG-279-2007 de fecha 29-11-2007 emitida por la Dirección General de Servicio Civil, sobre la modificación al Manual de Clases Anchas para el Régimen de Servicio Civil para la serie profesional, se le informa a la señora Rodríguez el cambio de la Clase Profesional Licenciado 1 a la Clase Profesional de Servicio Civil 1B.
- Según acción de personal 2001 – 397 se reasigna el puesto 500285, de la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B a la Clase Profesional de Servicio Civil 2, especialidad Relaciones Públicas esto a partir 11-03-2011, con base en resolución OSC-MS-064-2011, De la Dirección General de Servicio Civil quedando pendiente el contenido económico. (Folio 000299).

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Relaciones Públicas; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Jeremy Corrales Zamora, Puesto 500336, Clase Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Planificación

- Se nombra interinamente en el puesto No. 500336 de la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad Planificación Promoción Social, a partir del 1 de agosto de 2008 en la Dirección de Proyectos.

- Mediante nómina 20311, se nombra en propiedad en el puesto 500336, de la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad Planificación y Promoción, a partir del 24 de febrero de 2011.
- Se reasigna el puesto con base en Resolución de Clasificación de puestos OSC-MS-065-2012 de la Dirección General de Servicio Civil, de la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad Planificación y Promoción a la clase Profesional de Servicio Civil 2, con la misma especialidad, a partir del 14 de agosto de 2012.

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Planificación; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Juan José Monge Salas, Puesto 504592, Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Traducción

Antecedentes

- Se le nombra en el puesto 028874 de la clase oficinista 4, ubicado en Sección de Servicios Generales a partir de 27 de julio de 1995.
- Se reasignación el puesto 028874, clasificado como Oficinista 4 a la clasificación Técnico Administrativo, según acción de personal No. 971375, a partir del 1 de mayo de 1997.
- Mediante oficio PRH-0454, se comunica la vigencia del Manual Institucional de Clases del Consejo de Seguridad Vial, por lo que el puesto 028874, tiene la especialidad Administración Generalista.
- Se reubica el puesto No.028874, a partir del 1 de abril de 2004, en la Dirección de Proyectos, según oficio DL-180-4 de la Dirección de Logística y oficio

DGDH-0992, emanado por el Máster Mayid Enrique Martínez Calvo, Jefe del Dpto. de Gestión y Desarrollo Humano.

- Mediante Resolución de Clasificación de puestos No. OSC-MS-105-2008, emitida por la Dirección General de Servicio Civil, se reasigna el puesto 028874, ocupado en propiedad por Juan José Monge Salas de la clase Técnico Administrativo G de E Administración Subespecialidad Generalista a la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, G de E: Traducción.

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Traducción; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Susana Benavides Garro, Puesto 500581, Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social

Antecedentes

- Según acción de personal 2008-705, se nombra en forma interina a la señora Benavides Garro en la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social con fecha de rige 18 de agosto de 2008.
- Según acción de personal 2011-327, se nombra en propiedad a la señora Benavides Garro en la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social con fecha de rige 01 de marzo de 2011. (Folio 062).

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase

que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Adriana Castillo Gómez, puesto 500134, Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Periodismo

Antecedentes

- Puesto No. 500134, ubicado en el Área de Desarrollo, de la clase Asistente administrativo y servicio nivel B, sin especialidad, es ocupado en propiedad por la colaboradora Adriana Castillo Gómez, a partir del 1 de setiembre de 2002.
- Se reasigna el puesto 500134, de la clase Asistente administrativo y servicio nivel B, sin especialidad a la clase Profesional Licenciado 1, especialidad periodismo, el puesto ubicado en la Dirección de Proyectos, la reasignación se realiza con fecha rige 8 de marzo de 2005.
- En acatamiento de lo establecido en la Resolución DG-279-2007 de fecha 29 de noviembre de 2007, emanada por la Dirección General de Servicio Civil, sobre Modificación de clases anchas para el Régimen de Servicio Civil para la serie Profesional y según lo contenido en el Informe Técnico UD-DGDH-2007-023 y Resolución OSC-MS-009-2008, se varía la clase de Profesional Licenciado 1 a la clase Profesional de Servicio Civil 1-B.
- Mediante Resolución OSC-MS-064-2011, emitida por la Dirección General de Servicio Civil, se reasigna el puesto ocupado en propiedad por la colaboradora Castillo Gómez, a partir de la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, especialidad periodismo a la clase Profesional de Servicio Civil 2, especialidad periodismo, con fecha rige 1 de abril de 2011.

Análisis

Realizado el estudio, se evidencia que la servidora tiene asignadas funciones propias de la clase y especialidad, en la que fue nombrada, sea este: Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Periodismo. Así mismo, según el análisis del

formulario, se demuestra que el puesto se encuentra bien calificado, según las funciones que se realizan y los requisitos establecidos en el Manual de Clase Anchas.

Sarita Mora Umaña, Puesto 500408, Clase Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Relaciones Públicas

- Según carta de presentación se traslada a partir de las 08 de agosto de 2005 a la funcionaria Sarita Mora Umaña, a la Dirección de Proyectos en el puesto 500408, Clase Asistente Adm. y Serv. Nivel B. (Folio 00063).
- Según acción de personal 2007-978, se reasigna el puesto 500408, de la Clase Asistente Administrativo y Servicio Nivel B a Profesional Licenciado1, a partir del 26 de noviembre de 2007. (Folio 119)
- Mediante oficio DGDH-0361, suscrito por el Lic. Mayid Martínez Calvo, encargado del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, comunica que la clase de puesto se varió de la Clase Profesional Licenciado 1 a Profesional de Servicio Civil 1-B. (Folio 132)
- Según acción de personal 2011-393, se reasigna el puesto 500408, de la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B a la Clase Profesional de Servicio Civil de Servicio Civil 2, Especialidad Relaciones Públicas. (Folio 196).

Análisis

Según lo constatado, tanto en sitio como en forma documental, se pudo determinar que el colaborador actualmente realiza funciones que no están acordes a la clase que ostenta. Es importante mencionar que siendo el fin primordial de este estudio estandarizar y adecuar la clasificación y valoración de los puestos que se encuentran ubicados en la Dirección de Proyectos, resulta necesario efectuar el estudio correspondiente, a fin de que las funciones realizadas se equiparen con la clasificación que le corresponde y que de esta manera la Administración Superior apruebe el cambio de las funciones y por consiguiente que la Dirección General del Servicio Civil, avale mediante el informe respectivo la clasificación como corresponde.

No obstante, si la Administración Superior no se encuentra anuente en formalizar estas funciones, se debe tomar en cuenta que las mismas deben equipararse de acuerdo a la clasificación que actualmente ostenta este colaborador, siendo ésta: Profesional de Servicio Civil 2, Especialidad Relaciones Públicas; tomando en consideración las consecuencias civiles que podrían generar esta decisión.

Sofia Zúñiga Valerio, Puesto 504585, Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social

- Según acción de personal 2009-603, se nombra en forma interina a la señorita Zúñiga Varela en la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social, puesto 016946, con fecha de rige 18 de setiembre de 2009, puesto ubicado en la Dirección de Proyectos. (Folio 32).
- Según acción de personal 2013-918, se nombra en propiedad a la señorita Zúñiga Varela en la clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social, puesto 016946, con fecha de rige 01 de diciembre de 2013, puesto ubicado en la Dirección de Proyectos. (Folio 32).
- Según aviso DGDH-UC-024-2015, suscrito por el Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, donde resuelve modificar la numeración del puesto 016946 de la Clase Profesional de Servicio Civil 1-B, Especialidad Trabajo Social, al número 504585.

9. Hallazgos

Entre los hallazgos más relevantes y reincidentes se lograron apreciar los que a continuación se detallan:

- Las tareas asignadas a la mayoría de los puestos que se encuentran indicadas en los pedimentos de personal, fueron funciones que en su momento se asignaron, debido a la necesidad institucional por la delegación de actividades y procesos que fueron atribuidos mediante la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078. Sin embargo, no se tomó en cuenta que las tareas implícitas en esta ley conllevan una mayor responsabilidad y estas han incrementado en la actualidad a través de nuevos proyectos, decretos o la modificación de éstos. Por lo que, la clasificación que se les otorgó en ese momento a dichos puestos, no están acordes con la naturaleza del puesto, responsabilidad e impacto a nivel nacional e internacional.
- Se evidencia, que el puesto 500275, de la Clase Profesional Jefe de Servicio Civil 3, Especialidad Planificación, ocupado en propiedad por el señor Roy Rojas Vargas. Cuenta con funciones y responsabilidades que sobrepasan la clasificación actual. Sin embargo, por la estructura organizativa de la Institución, no es posible reasignar el puesto a una clasificación superior.
- Existen puestos con clasificaciones inferiores a las funciones que realizan. Esto por cuanto, se denota un incremento considerable en la responsabilidad y complejidad, de las tareas compelidas.
- Con respecto al Puesto 500409, Clase Secretario de Servicio Civil 2, ocupado en propiedad por la funcionaria Sandra Merice Chinchilla Angulo. Se evidencia, que dicho puesto por su clasificación se encuentra ubicado en una Entidad que no le corresponde según el Manual de clases de la Dirección General de Servicio Civil.
- Se logra evidenciar, que algunos de los funcionarios de la Dirección de Proyectos laboran con autonomía en función de su conocimiento, experiencia

- y especialidad. Por este motivo, en algunas ocasiones, el trato del funcionario es directo con jefaturas superiores, omitiendo la figura de la jefatura inmediata.
- Con respecto al puesto 503452, de la Clase Profesional de Servicio Civil 1B, Especialidad Trabajo Social ocupado por la funcionaria Carol Patricia Benavides Morales y el puesto 503453, de la Clase Profesional de Servicio Civil 1B, misma especialidad ocupado por la funcionaria Gabriela Hernández Zúñiga. Se logró identificar que ambos puestos se encuentran supeditados directamente al encargado de la Dirección y no así, ha alguna de las Áreas presentes en la Estructura organizacional. Esto a pesar de que las funcionarias deben ejecutar tareas con altos niveles de complejidad, responsabilidad e importancia, impactando la cultura vial del país. Labor que se ve reflejada en cada una de las dependencias localizadas en la Dirección de Proyectos. De esta manera, resulta llamativo el hecho de que dichos puestos se encuentren ligados directamente a la Dirección de Proyectos y no así a alguna Área. Reforzar con el tema de la legalidad

10. Conclusiones

Con base al estudio precedente, es de primordial ocupación, reiterar el impacto que refleja la labor sustantiva derivada de la génesis de la Institución sobre la Dirección de Proyectos, en la realidad del país. Su cabal consigna de salvar vidas en carretera, hace de esta Dirección, una Entidad de creciente exposición a nivel nacional e internacional en el tema de Seguridad Vial. Por tal motivo, el nivel de responsabilidad y cobertura se han visto incrementados de forma gradual. Consecuentemente, esta dinámica ha afectado directamente las funciones realizadas por la mayoría de los funcionarios de la Dirección. Ante estos cambios, muchos de los colaboradores, se han visto en la obligación de formarse y capacitarse en temas de movilidad y transportes, gestión de la seguridad vial, normativa y procesos de auditorías de seguridad vial entre otros múltiples temas. De lo anterior se desprende, que por los cambios sufridos en las diferentes Áreas de la Dirección de Proyectos, existen puestos con un incremento considerable en sus actividades y responsabilidades. Por lo que, resulta necesario adecuar la clasificación según lo dispuesto en el Estatuto de la Dirección General de Servicio Civil y su Reglamento. Caso contrario, si la Administración decidiera no adaptar los puestos a clasificaciones superiores, resultaría procedente variar dichas actividades, según lo dispuesto en los pedimentos de personal, con los que fueron contratados estos funcionarios.

Cabe destacar, que estas conclusiones se basan en el análisis realizado a cada uno de los puestos, mediante entrevistas, revisión de cuestionarios, pedimentos de personal y expedientes personales.

11. Recomendaciones

Dado que en la Dirección de Proyectos se encuentra depositada la labor sustantiva de la Institución, resulta necesario realizar las siguientes recomendaciones:

- Activar el artículo 109 del RESC, esto por cuanto la Administración es llamada a ser vigilantes y aseguradores de las actualizaciones en la temática de análisis ocupacional a fin de que los puestos se encuentren calificados tal y como corresponde, sin dejar de lado la especialidad de cada uno.
- Se recomienda realizar el estudio correspondiente al puesto 500275, de la Clase Profesional Jefe de Servicio Civil 3, Especialidad Planificación, ocupado en propiedad por el señor Roy Rojas Vargas. Una vez que se realice la reestructuración organizativa correspondiente.
- En referencia a los elementos analizados en el presente estudio y tomando en cuenta la aplicación de la normativa vigente y las características encontradas en cada uno de los puestos ubicados en la Dirección de Proyectos. Se recomienda, a la Administración si lo tiene a bien estudiar los puestos y asignarles la clasificación respectiva según corresponda según la normativa vigente.
- En razón de la ubicación del puesto 500409, Clase Secretario de Servicio Civil 2, ocupado en propiedad por la funcionaria Sandra Merice Chinchilla Angulo, se recomienda a la Administración realizar el descenso correspondiente para equiparar la clasificación con la ubicación.
- Se recomienda a las jefaturas de la Dirección, implementen mayores medidas de control y supervisión de los procesos de trabajo, que se desarrollan en cada una de las Áreas, evitando que los funcionarios trabajen directamente con autoridades superiores, sin los filtros correspondientes.
- Con respecto a los puestos 503452 y 503453, de la Clase Profesional de Servicio Civil 1B, Especialidad Trabajo Social, ocupados por Carol Patricia Benavides Morales y Gabriela Hernández Zúñiga. Se recomienda reubicar ambos puestos al Área de Promoción y Comunicación. ..” (SIC)

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el Informe Parcial de Estudio de Puestos de la Dirección de Proyectos, preparado por el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano y se acogen en todos sus extremos las recomendaciones incluidas en el mismo.

ARTÍCULO QUINTO

Presentación Análisis sobre Estudio de Establecimiento de una Estación Fija de Inspección Vehicular en la Zona Sur del País

Se conoce oficio No. ATFV-2016-0611, suscrito por Lic. José Manuel Chávez Cordero, Jefe de Asesoría Técnica de Fiscalización, donde se incluye el análisis sobre el estudio de establecimiento de una estación fija de inspección vehicular en la Zona Sur del país.

Se recibe a los funcionarios Lic. José Manuel Cháves Cordero, Jefe de Asesoría Técnica de Fiscalización y al Lic. Ronny Rojas Cartín de la Unidad de Planificación Institucional, quienes presentarán el análisis.

El oficio No. ATFV-2016-0611, dice textualmente:

“...El funcionario de la Unidad de Planificación, Ing. Ronny Rojas Cartín, realiza el análisis técnico respecto a la factibilidad de construir una estación de revisión técnica vehicular fija en la zona sur del país. Posteriormente, se hace un análisis que considera la flota vehicular que asiste a cada ubicación de esta móvil a efectos de construir una plataforma que permita programar una rotación que beneficie a la mayor cantidad de usuarios posibles.

A continuación se presenta el análisis del Ing. Rojas Cartín:

1. Determinación del modelo de servicio.

Tomando en cuenta los datos actuales suministrados por la empresa contratista que realiza el servicio de inspección vehicular, en cuanto a rendimiento de inspecciones por hora, demanda vehicular de la zona, se puede concluir que la necesidad de esa zona es de una línea de inspección.

Cuadro #1: Cálculo de líneas de inspección vehicular.

Modelo de tasa de servicio ZONA SUR	Estación MOVIL	Estación FIJA
tasa de servicio promedio esperada /línea= # inspecciones / hora (1)	6	10
tasa de servicio promedio esperada /línea= # re- inspecciones / hora	12	12
# horas / día	16	16
días /año	290	290
demanda = inspecciones /año	20424	20424
demanda = re-inspecciones /año	13645	13645
Líneas requeridas totales	1,0	0,7

(1) : Fuente: Documento de Oferta año 2002 de Empresa Contratista.

2. Escenarios de decisión.

Escenario actual: Desde el punto de rentabilidad, no es atractivo con la demanda actual de 20424 inspecciones periódicas anuales, justificar la instalación de una estación fija de una línea, ya que en este escenario los márgenes de operación son negativos.

Escenario punto de equilibrio: Para estar en punto de equilibrio (márgenes de operación cero), se debe alcanzar una demanda de 30518 inspecciones periódicas anuales, lo cual representa un incremento de un 49% respecto a la demanda actual.

Escenario razonable: Considerando obtener márgenes de operación superiores a un 13% (cifra que fue la establecida en la oferta de la empresa contratista) se debería de alcanzar una demanda mínima de 35450 inspecciones periódicas anuales, que representaría un 74% de incremento respecto a la demanda actual.

Cuadro #2. Modelo de decisión de los escenarios propuestos.

Modelo de Decisión : Instalar una estación fija con una línea en la zona sur a corto plazo		lineas : 1			
Escenario actual		Escenario punto equilibrio		Escenario razonable	
demanda estimada anual inspecciones	20424	demanda estimada anual inspecciones	30518	demanda estimada anual inspecciones	35450
demanda estimada anual reinspecciones	13645	demanda estimada anual reinspecciones	12223	demanda estimada anual reinspecciones	14198
Precio inspección (tarifa ponderada)	₡ 9.786	Precio inspección (tarifa ponderada)	₡ 9.786	Precio inspección (tarifa ponderada)	₡ 9.786
Precio re inspección(tarifa ponderada)	4893	Precio re inspección(tarifa ponderada)	4893	Precio re inspección(tarifa ponderada)	4893
Ingresos totales anuales	₡ 266.620.626	Ingresos totales anuales	₡ 358.436.927	Ingresos totales anuales	₡ 416.363.755
Costos variables totales anuales	₡ 17.806.157,65	Costos variables totales anuales	₡ 22.338.465,49	Costos variables totales anuales	₡ 25.948.574,67
costos fijos totales anuales	₡ 336.099.676	costos fijos totales anuales	₡ 336.099.676	costos fijos totales anuales	₡ 336.099.676
Utilidad estimada anual	₡ (87.285.207,47)	Utilidad estimada anual	₡ (1.213,89)	Utilidad estimada anual	₡ 54.315.504,54
Margen de operación esperado	-32,7%	Margen de operación esperado	0,0%	Margen de operación esperado	13,0%

Como conclusión, no se justifica a corto plazo, la construcción de una estación fija de una línea, con el nivel actual de demanda de inspecciones vehiculares, partiendo del hecho de la estructura de costos estimados y de las tarifas actuales del servicio.

3. Otras consideraciones finales.

Dado que en la actualidad no se cuenta con información por parte de la empresa contratista en relación a datos sobre la distribución real por localidades del parque vehicular, ni informes financieros recientes, se procedió a utilizar la estructura de costos ofertada en el año 2002, adicionalmente se utilizó como fuente de estimación de demanda, los datos de inspecciones vehiculares del año 2015 registrados por la empresa contratista.

Cuadro #3: Determinación de costos estimados

Estructura de Costos Estimados		
Según oferta Empresa contratista año 2002	Costos de operación	Tipo Costo
60,0%	Mano de obra	Fijo
7,5%	Depreciación y amortizaciones	Fijo
5,0%	Energía	Fijo
3,7%	Seguros	Fijo
7,5%	Comunicaciones	Fijo
2,5%	Vigilancia	Fijo
5,0%	Imprevistos	Fijo
5,0%	Insumos: materiales, servicios, suministros	variable
3,8%	Mantenimiento	variable
100%		

Cuadro #4: Determinación de tasas de repartición de costos estimados.

IPC: Índice de precios al consumidor

Mes	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Enero	130,44	137,41	144,05	150,12	158,74	163,66	170,84	170,55
Febrero	131,02	138,35	144,68	150,55	160,36	164,75	170,56	170,50
Marzo	131,04	138,69	145,05	151,15	160,53	165,76	170,81	168,96
Abril	131,47	138,77	145,27	152,11	161,70	167,65	170,68	169,11
Mayo	131,3	139,49	146,25	153,61	161,73	168,54	170,18	169,44
Junio	131,53	139,83	147,07	153,85	161,76	169,18	170,91	169,41
Julio	132,73	140,27	147,56	153,39	162,31	170,72	170,17	170,98
Agosto	133,6	140,56	147,94	154,20	162,38	171,29	170,02	171,04
Septiembre	133,75	140,44	147,71	154,31	162,59	171,05	169,58	170,23
Octubre	134,06	141,11	148,06	154,99	161,36	170,56	169,10	
Noviembre	133,85	142,03	148,50	156,25	161,63	171,14	169,08	
Diciembre	135,21	143,09	149,86	156,68	162,45	170,78	169,40	

Fuente: Inec hasta junio 2015 y cálculo del BCCR a partir de julio 2015.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
% variación según IPC =>		5,8%	4,7%	4,6%	3,7%	5,1%	-0,8%	-0,5%
costo operativo estimado=>	₡ 7.338.605.809,00	₡ 7.766.297.649,65	₡ 8.133.872.208,47	₡ 8.504.006.543,12	₡ 8.816.914.922,49	₡ 9.268.974.485,68	₡ 9.194.119.977,67	₡ 9.148.912.082,12

	%	Monto
costo variable	8,8%	₡ 805.104.263
costo fijo	91,2%	₡ 8.343.807.819
	100%	₡ 9.148.912.082

# inspecciones periodicas 2015 según Estadísticas Empresa Contratista	1.037.325
# re inspecciones 2015 según Estadísticas empresa contratista (tasa de rechazo 48,5%)	503103
TOTAL INSPECCIONES 2015	1.540.428
Tasa de repartición de costo variable/inspección total efectuada	₡ 523

TOTAL # líneas de inspeccion actual	46
TOTAL # estaciones actual	17
tasa de repartición al 50% de costo fijo / línea	₺ 90.693.563
tasa de repartición al 50% de costo fijo /estación	₺ 245.406.112
tasa de repartición de costo fijo total (1 estación con una línea)	₺ 336.099.676

Cuadro #5: Determinación de ingresos estimados con tarifa vigente ponderada.

Tipología vehicular	Tarifa vigente	% ponderación según Estadísticas 2015	Tarifa Ponderada
Peso < 3500 kg	₺ 9.930,00	78%	7745,4
Motocicletas	₺ 6.541,00	11%	719,51
Peso >3500kg	₺ 13.076,00	5%	653,8
Equipo especial (gruas y maquinaria de obras)	₺ 13.076,00	1%	130,76
Taxis	₺ 10.714,00	2%	214,28
Buses (bus,buseta,microbús)	₺ 13.076,00	2%	261,52
Agrícolas	₺ 6.023,00	1%	60,23
		100%	₺ 9.786

7. Propuesta de programación de la estación móvil.

Actualmente la empresa contratista tiene una programación del servicio en la zona sur, que no tiene como principal criterio de asignación, la demanda vehicular del servicio por localidad.

Por lo tanto se sugiere que se elimine dentro de esta programación al cantón de Buenos Aires y trasladar este tiempo a los otros cantones, dado que la demanda de Buenos Aires es baja y por razones de cercanía se puede trasladar a la estación ubicada en Pérez Zeledón.

Cuadro #6: Propuesta de programación de la estación móvil en la zona sur.

Cantón a visitar	Localidades actuales	% tiempo asignado actual	Demanda anual de inspecciones totales estimadas	% asignación del tiempo con base en criterio de demanda por lugar	% asignación del tiempo propuesto	Justificación
Corredores	Ciudad Neilly	40%	12260	36,0%	40%	Se mantendrá un 40% del tiempo en el cantón de Corredores
Coto Brus	San Vito	22%	12155	35,7%	40%	Se aumentará un 40% del tiempo en el cantón de Coto Brus, en vez del 19% actual.
Osa	Palmar Norte	19%	7016	20,6%	20%	Se mantendrá un 20% del tiempo a visitar este cantón, ya que el efecto de lejanía con cantones de Corredores y Coto Brus es significativo
Buenos Aires	Buenos Aires	19%	2638	7,7%	0%	No se dará el servicio en este cantón, ya que la demanda se puede movilizar al cantón de Pérez Zeledón por razones de cercanía.
		100%	34069	100%	100%	

Hasta aquí el análisis del Ingeniero Rojas Cartín.

Ampliando respecto a la propuesta de eliminar la rotación en Buenos Aires, conviene mencionar los siguientes datos:

Buenos Aires – Palmar Norte: 62.3 km
 Buenos Aires – San Vito 73,4 km
 Buenos Aires – Ciudad Neily 138 km
 Buenos Aires – Pérez Zeledón 53,4 km

Como puede observarse, la estación más cercana a la comunidad de Buenos Aires es la ubicada en Pérez Zeledón, que es una estación fija de dos líneas de inspección, que se encuentra en este momento en una demanda del 70% de su capacidad instalada, lo cual le permite sin ningún perjuicio a los usuarios actuales, recibir a los usuarios de Buenos Aires. Por otra parte, es importante destacar en este momento, la estación móvil sur, permanece casi la mitad del año a una distancia de casi 140 km de Buenos Aires, por lo que se espera que los usuarios provenientes de Buenos Aires, asisten en la actualidad a la estación de Pérez Zeledón, cuando la estación móvil se encuentra en Corredores.

Considerando los porcentajes de asignación de tiempo, propuestos en el Cuadro 6. supracitado, se propone a continuación una un nuevo itinerario para la estación Móvil Sur de forma tal que beneficie a la mayor cantidad de población posible y mejore sustancialmente lo presente.

Con base en el artículo 14 del Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que Circulen por las Vías Públicas, N° 30184, la empresa Riteve tiene establecido en sus protocolos de operación, adelantar la revisión técnica a los usuarios de todas las estaciones del país, por un periodo de un mes, así pues, si la placa que requiere realizar la inspección vehicular termina en 2, este usuario puede asistir durante febrero, pero también puede realizar su inspección en enero. Partiendo de este hecho se propone la siguiente programación que permitiría a los usuarios de Coto Brus y Corredores poder realizar la Inspección vehicular a lo largo del año, sin necesidad de trasladarse de su cantón, mientras que la población de Palmar Norte que es la más pequeña en flota vehicular, únicamente requeriría trasladarse dos meses al año, contrario a lo que sucede el día de hoy que requieren trasladarse 10 de los 12 meses del año.

El Cuadro 7 permite observar la propuesta de programación para la estación Móvil Sur, sin que se desplace a Buenos Aires.

Cuadro #7: Propuesta de itinerario para estación de RTV Móvil Sur.

Lugar visitado	Meses	Validez de la TRT		
		Ciudad Neily	Palmar Norte	San Vito
Ciudad Neily	Enero			
Palmar Norte	Febrero			
San Vito				
Ciudad Neily	Marzo			
Palmar Norte				
San Vito	Abril			
Ciudad Neily				
Palmar Norte	Mayo			
San Vito				
Ciudad Neily	Junio			
Palmar Norte				
San Vito	Julio			
Ciudad Neily				
Palmar Norte	Agosto			
San Vito				

Ciudad Neily	Septiembre			
Palmar Norte				
San Vito	Octubre			
Ciudad Neily	Noviembre			
Palmar Norte	Diciembre			
San Vito				
Ciudad Neily	Enero			
Palmar Norte	Febrero			

Para cada una de las comunidades, se presenta en el color claro el periodo durante el cual el usuario puede hacer la inspección conforme a la placa de su vehículo y en el mismo color, pero más oscuro, el periodo en que se puede adelantar la inspección...” (SIC)

El Ing. Rojas Cartín se retira de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Informe del Análisis sobre Estudio de Establecimiento de una Estación Fija de Inspección Vehicular en la Zona Sur del País, presentado por la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular y se instruye a la Dirección Ejecutiva para que lo remita al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, así como al Ministerio de la Presidencia para su aprobación definitiva y de esta manera concretar la calendarización definitiva de la Estación Móvil de la Revisión Técnica en la Zona Sur.

ARTÍCULO SEXTO

Cumplimiento Artículo VI Sesión Ordinaria 2860-2016 Autobuses con el Número de Identificación Vehicular (VIN) Presuntamente Alterado

La Directora Ejecutiva recuerda, que esta Junta Directiva en la sesión 2860-2016, del 24 de octubre adoptó el acuerdo prorrogar por dos semanas la asignación del defecto leve por el número de identificación vehicular presuntamente alterado. El acuerdo también requería solicitar al Organismo de Investigación Judicial la calendarización para determinar si el VIN

está alterado o no. La comunicación al OIJ se realizó como lo solicitó esta Junta Directiva y se ha estado en comunicación con el Director de ese organismo, quien había dicho que en el transcurso de la semana pasada iba a organizar una reunión para conocer el tema. Esta reunión se realizó el viernes pasado, a la cual asistió el Ing. José Manuel Chávez, aquí presente y va a realizar una exposición de lo que se comentó en esa reunión.

El Ing. Chávez Cordero lee el informe que sostuvo en la reunión con Director General del Organismo de Investigación Judicial (OIJ), Lic. Walter Espinoza Espinoza, que dice textualmente:

“...Asunto: Solicitud de un cronograma para el peritaje de los autobuses a los cuales se les ha asignado defecto leve por el Número de Identificación Vehicular (VIN) presuntamente alterado.

Ante la solicitud de un cronograma para la atención de los autobuses denunciados por el Cosevi por portar un VIN presuntamente alterado, el Lic. Espinoza indica que el OIJ está obligado a dar un trato igualitario a todas las denuncias, razón por la cual no puede privilegiarse una denuncia interpuesta a un vehículo de transporte público, respecto a una de un vehículo privado, debido a que el OIJ lo que busca es la resolución de delitos sin importar los terceros que podrían ser afectados.

No obstante, ofreció que el laboratorio forense puede realizar un muestreo de la población total de vehículos afectados que le permita al Cosevi decidir que trato le dará al resto de los autobuses, ya que la pericia de todos los autobuses en cuestión equivalen, al menos a un año completo de trabajo de toda la Unidad de Números Troquelados, lo cual provocaría que el resto de las pericias solicitadas se retrasen ese periodo.

El Lic. Espinoza argumentó además, que ya había conversado de este asunto con el Fiscal General, Lic. Jorge Chavarría, quien le indicó que procediera conforme lo establece la normativa, no obstante, el Lic. Espinoza mencionó que el Fiscal General delegó el caso en la Licda. Emilia Navas Aparicio y señaló que podría ser conveniente conversar con ella al respecto para ver si cuenta con alguna estrategia particular para la atención de esta situación.

Por último, el Lic. Espinoza mencionó lo delicado del asunto, debido a las responsabilidades que podría acarrear a la administración el accidente de una de estas unidades...” (SIC)

La Directora Ejecutiva menciona, que paralelamente a este tema, se ha recibido una solicitud de audiencia de la Sra. Idania Padilla Badilla, Asesora Legislativa del Despacho de la Diputada Marlene Madrigal Flores, que indica que a petición de la Señora Diputada, solicita una audiencia con carácter de urgencia con la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, el tema a tratar en dicha audiencia sería los problemas que están presentando los 511 buses detectados por el COSEVI con alteraciones en el VIN lo que les impide realizar la Revisión Técnica, ya que al presentar esta alteración

se toma como falta grave. En las mesas de trabajo que están realizando en conjunto con el Ministerio de Hacienda (aduana), COSEVI, Registro Público, Consejo de Transporte Público y Poder Judicial, para tratar de solucionar este problema se le tomó parecer al señor José Manuel Chaves del COSEVI, que se ampliara la prórroga por un año más hasta que lográramos sacar algo positivo de las mesas de trabajo, pero en acuerdo de junta directiva se decidió que dicha prórroga solo se daría por un mes lo que imposibilita a los transportistas que deban llevar sus unidades a revisión técnica en los de enero hacia adelante a ampararse en dicha prórroga, por lo que serían muchas unidades que se queden sin poder transitar, lo que ocasionara que muchas rutas de transporte se vean afectadas. Es por este motivo que solicita un espacio en la próxima reunión de Junta Directiva, para exponerles esta situación.

El Ing. Chavez Cordero, explica que previo a la inspección técnica vehicular, la seguridad registral de la flotilla nacional se encontraba a la deriva; el gемеleo, el retroquelado, los insertos y todas las formas conocidas de burlar la legalidad eran la norma. Una vez instaurada la inspección vehicular y capacitado el personal, se inició un cambio paulatino pero sostenido en la detección de estas irregularidades, al punto que al día de hoy, este es uno de los defectos que presenta menor incidencia, pero al mismo tiempo, la confirmación de la presunta alteración por parte de los laboratorios forenses del Organismo de Investigación Judicial, es alta.

Infortunadamente, no todos los fabricantes de vehículos cumplen con las mejores prácticas que permitan un mejor control de la seguridad registral, la utilización de placas adheridas a la superficie de la carrocería (panel de instrumentos, panel de la puerta, etc.), en vez del troquelado en el chasis y la pared de fuego, han permitido a las mafias utilizar este segmento de vehículos para violentar la seguridad registral. Caso particular son los autobuses, en los cuales, recientemente se han detectado no coincidencias entre el año de fabricación que se encuentra en el Número de Identificación Vehicular, respecto a las características propias de la versión del autobús, por lo que gracias a la capacitación brindada a los inspectores de RTV en este tema, recientemente se han encontrado gran cantidad de autobuses con este problema en los Centros de Inspección Vehicular.

En vista del riesgo que implica para la Administración, la posibilidad de un accidente de una de las unidades, a las cuales se les ha asignado el defecto recalificado a leve, durante el último año, por estar estas condicionadas a una vida útil finita, definida por el Consejo de Transporte Público, se ha reconsiderado la medida de excepción que le fuere otorgada por este periodo y se ha acordado retomar la calificación de los defectos a su condición anterior.

El Ing. Chaves Cordero se retira de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 6.1 Considerando los elementos de seguridad vial discutidos, y teniendo la vida humana como un bien jurídico superior, y que es un deber ineludible propiciar su protección, se determina no prorrogar la medida establecida para declarar como defecto leve los alcances del Apartado 1.2 VIN y/o Número de Chasis, Capítulo 2. Identificación del Manual del Procedimiento de la Inspección Técnica Vehicular de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV a que los vehículos que presentan una supuesta alteración en el VIN, aplicando en adelante lo que indica el Apartado 1.2 del manual indicado.
- 6.2 Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que comunique este acuerdo a la prestataria de la inspección técnica vehicular.
- 6.3 Trasladar la solicitud de audiencia de la Sra. Idania Padilla Badilla, Asesora Legislativa del Despacho de la Diputada Marlene Madrigal Flores a la Dirección Ejecutiva, a efecto de que le comunique lo aquí acordado, y verifique si considera necesario gestionar la audiencia ante la Junta, para valorar lo pertinente.

ARTÍCULO SÉTIMO

Presentación Campaña “El Chasis Sos Vos”. Parte II

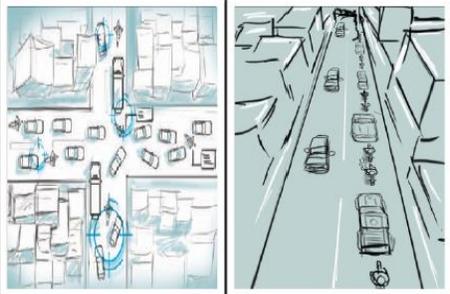
Se recibe al Lic. Luis Montero Fallas, de la Dirección de Proyectos y al Sr. Pablo Aguabella, de la empresa TR3S DE MARZO, para presentar la segunda parte de la “Campaña el Chasis Sos Vos”. Indica que en esta segunda parte se trata de involucrar un poco a los automovilistas, como parte de los usuarios de la vía.

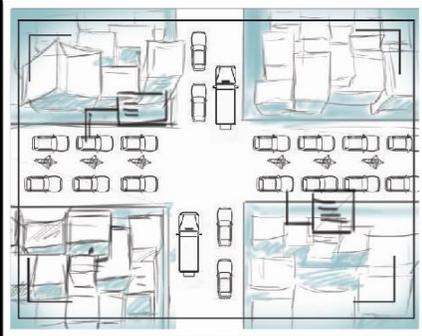
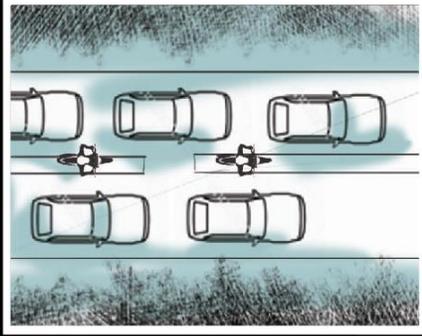
Una vez difundida la primera campaña, se realizaron varios talleres con motociclistas, para determinar desde el punto de vista de los motociclistas que cosas son importantes, cómo les gustaría que se emitan los mensajes, cuál sería el tomo correcto de la información, además de eso se hicieron algunas variaciones, con algunos motivos dados por los motociclistas, esto con el fin de ver si el mensaje queda claro.

La campaña consiste en la creación de cuatro spots, el mecanismo es presentarlos a la Junta Directiva para su valoración, y observaciones.

El Sr. Aguabella expresa, que se escogieron cuatro temas: Espacio en carreteras, Intersecciones, Adelantamientos y Visibilidad. Esta es una campaña que tiene mucha información, que se presentará en forma subrayada para darle mayor realce, se va a utilizar un modelo gráfico muy interesante, donde se utiliza la cámara lenta, y cambios en la pausa.

Espacio en carreteras

AUDIO		VISUAL
EL ESPACIO EN CARRETERA ES CADA VEZ MENOR VEHÍCULOS, GRANDES, PEQUEÑOS, MEDIANOS Y MOTOS.		MEZCLA DE TOMAS AEREAS SE INTERCORTAN CON PLANOS CERRADOS DE CONGESTIONAMIENTOS VIALES EN VARIAS ZONAS DEL PAÍS.
LAS MOTOS SON UNA REALIDAD EN LAS CALLES. SE IMAGINA SI TODAS SE PUSIERAN EN FILA?		PLANO SENITAL DE UNA TOMA REAL SE MEZCLA CON ANIMACIÓN DE TODOS LOS VEHÍCULOS EN FILA. DATOS ESTADÍSTICOS APOYAN LA IMAGEN.
		

AUDIO		VISUAL
CADA QUIÉN TIENE UN ESPACIO, UNA RESPONSABILIDAD,		DOS IMAGENES CLARAS EN LA PRIMERA SE MUESTRA EL DESORDEN VIAL ACTUAL.
COLOCARSE DE FORMA CORRECTA EN LOS CARRILES EVITA ACCIDENTES, AUMENTA LA FLUIDEZ Y ACORTA LOS TIEMPOS DE ESPERA. TODOS DEBEMOS CABER...		IMÁGENES CENTALES REFLEJAN ACCIONES CORRECTAS EN CARRETERA. POSICIÓN EN CARRILES ESPACIO ENTRE LINEAS ESPACIO EN SEMÁFOROS GRÁFICA APOYA LOS ADELANTAMIENTOS CORRECTOS
		

AUDIO
EL CAMBIO ESTA EN VOS, EL Chasis son ellos...

VISUAL
ENTRA FRASE ANIMADA, SE MEZCLA CON LOGOS DEL COSEVI

El cambio esta en vos
ellos son el chasis

3/3 tr3sdemarzo
Audiovisuales/Eventos/Comunicación

En este spot lo se quiere trabajar con muchas tomas aéreas, para resaltar que el espacio en carretera es cada vez menor, presentar el caos vial que se vive en las zonas urbanas, así como el desorden vial existente, el texto es muy específico y son realmente atractivas a nivel de imagen.

El Lic. Montero Fallas agrega, que uno de los principales problemas y eso es lo que se quiere resaltar, es involucrar a los automovilistas con parte de esta situación de caos y desorden vial. Muchas de las maniobras de los motociclistas que dan un poco por ese desorden en los carriles, lo que se busca entonces, es buscar un acomodo para que los motociclistas dejen de pasar por todo lado y se logre ubicarlos en una zona segura para ellos y que todos pasen por un mismo lugar. Con este spot se les propone a los automovilistas una solución, se les está pidiendo a los conductores en las calles de doble sentido, que el conductor del carril izquierdo se pegue a la línea amarilla y el del carril derecho se pegue al cordón de caño, para dejar un espacio en el centro que sea el único lugar por donde pasen las motos, para evitar que rallen por todo lado.

El Sr. Aguabella indica, que en este spot la frase es “El cambio está en Vos ellos son el Chasis”.

La Señora Presidenta menciona, que lo que le preocupa es que en una de las imágenes se puso “todos debemos caber”, cuando se habla de todos se habla de inclusividad, pero solamente se está hablando de dos medios, en este caso, van a protestar los peatones, los

ciclistas, que son figuras que buscan el posicionamiento en las carreteras. Por lo que propone explorar un poco en este aspecto.

Acota la Señora Presidenta, que hay que definir muy bien el objetivo, porque si el objetivo es el comportamiento entre vehículo y moto, o sea si es buscar esa democratización del espacio público, el objetivo cambia.

El Lic. Montero Fallas responde, que lo que se está buscando en este comercial es el acomodamiento entre vehículos y motos que no se tiene por ningún lado.

Agrega la Señora Presidente, que si es así, entonces definitivamente cambiaría el que “todos cabemos”, porque no se está hablando de la democratización del espacio, se está hablando de ordenar dos modos de transporte, no es inclusivo. Cree que se debería de incluir, ya se tendría que empezar a posicionar que las vías deben ser compartidas por los diferentes usuarios de las mismas.

El Sr. Aguabella indica, que el tema de los ciclistas en el área urbana es muy complicado, porque también hay un tema de responsabilidad de los ciclistas y el asunto es que nuestras ciudades no están capacitadas para que anden bicicletas en la calle. La infraestructura vial no está hecha para los ciclistas.

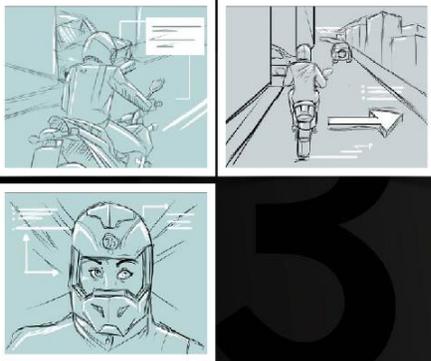
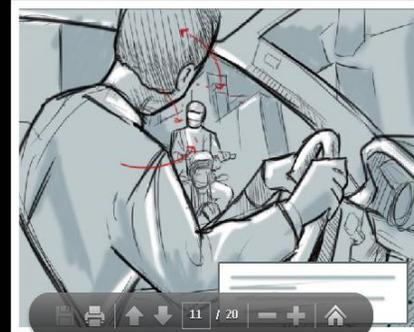
La Señora Presidenta indica, que hay que tener mucha sensibilidad al no ser un usuario de ciclismo urbano, igualmente como las motos se van posicionando en sus espacios, tienen sus rutas y hay una alta demanda y están posicionados políticamente, al punto que hoy tiene una ley marco como movilidad posicionando los temas. O sea o se incluye en forma integral y sensible o se deja para otro comercial.

El Sr. Aguabella responde, que está de acuerdo, en no mezclar demasiado en este comercial, porque es muy corto el tiempo y aprovechar otro espacio para hablar del ciclista.

La Señora Presidenta cree importante, que se debería de abordar son los comportamientos, una de las mayores causas, lo dice la Organización Mundial de la Salud, que en temas de congestión y accidentes, es por comportamientos, por una decisión personal premeditada, por lo que hay que buscar la forma en decir que muchos de los problemas que se tienen hoy en temas de congestionamiento vial y accidentes es por una decisión, no por falta de infraestructura. Si no es está la línea, cree que hay que explorar en este sentido.

Intersecciones

AUDIO		VISUAL
LAS INTERSECCIONES SON ZONAS DE ALTA INCIDENCIA DE ACCIDENTES CON MOTOCICLISTAS.		MEZCLA DE IMÁGENES DE INTERSECCIONES DISTINTAS SITUACIONES, IMÁGENES RÁPIDAS DE ACCIDENTES.
EVITARLOS ES UN ASUNTO COMPARTIDO ENTRE MOTOS Y CARROS.		UNA IMAGEN DE UN CRUCE DONDE UN VEHÍCULO Y UN MOTO COINCIDEN Y QUEDAN A PUNTO DE CHOQUE, CORTE ABRUPTO A NEGRO.
		

AUDIO		VISUAL
DISMINUIR LA VELOCIDAD CERCA DE LOS CRUCES. HACERSE VISIBLE ES FUNDAMENTAL		ACCIONES REFLEJAN FRASES APOYADOS POR GRÁFICAS.
ANTICIPAR LOS MOVIMIENTOS EVITAR LOS PUNTOS CIEGOS Y VERIFICAR DOS VECES QUE VIENE ANTES DE CRUZAR Y UNA CORRECTA POSICIÓN DENTRO DEL VEHÍCULO PUEDE EVITAR UN ACCIDENTE.		IMAGEN SUBJETIVA DENTRO DEL VEHÍCULO DE CONDUCTOR BUSCANDO VISIBILIDAD, EVITANDO PAREALES, Y OBSTÁCULOS.
		

AUDIO		VISUAL
EN UN ACCIDENTE TODOS PERDEMOS, PERO ALGUNOS LLEVAN LA PEOR PARTE.		MEZCLA RÁPIDA DE VARIAS IMÁGENES DE MOTOCICLISTAS ACCIDENTADOS, AMPUTADOS, EN RECUPERACIÓN.
EL CHASIS SOS VOS.		ANIMACIÓN DEL LOGO SE IMPRIME



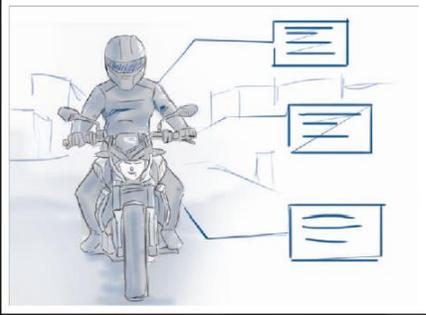
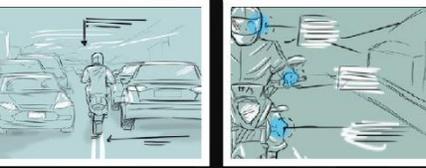
En este comercial se trata un poco de la decisión, que por no hacer un alto o un ceda chocó o que no se colocó en la forma correcta para ser visto. Aquí se presentan imágenes muy rápidas donde se ven accidentes entre motociclistas y vehículos. Esto pasa todos los días, con muertes, o con víctimas lesionadas. No se quiere echarle la culpa a los motociclistas, sino que se trata de concientizar a la gente de que el evitarlos es un asunto compartido, ambos tienen una responsabilidad en el choque.

La Señora Presidenta indica, que actualmente hay una tercera verificación en las intersecciones, en tres tiempos, ver hacia un lado y el otro, luego volver a mirar hacia el otro lado.

El Director Chavarría Gutiérrez expresa, que este comercial va dirigido tanto a los conductores de autos como a los motociclistas, por lo que no se debería incluir en la frase "El Chasis sos Vos", algo así: "El Chasis sos Vos, el Chasis son ellos".

El Sr. Aguabella indica, que para no tener ese conflicto de doble frase, ya que es un comercial, es un truco de publicidad para no recargar la pantalla final.

Adelantamientos

AUDIO		VISUAL
<p>LAS MOTOS SON DELGADAS COMO UNA BICICLETA PERO RÁPIDAS COMO UN CARRO. ESTE FACTOR TIENE PUNTOS POSTIVOS Y PUNTOS EN CONTRA.</p>		<p>TOMA FRONTAL DE UNA MOTO EN CARRETERA. FIZADO DE IMAGEN APOYA INFORMACIÓN GRÁFICA.</p>
<p>CUANDO ADELANTAS SOBRE UNA LINEA AMARILLA EL RIESGO DE UNA COLICIÓN LATERAL ES ALTO, COMPROMETE EXTREMIDADES Y EN ALGUNOS CASO LA MUERTE.</p>	<p>TOMA SUBJETIVA DE UN MOTOCICLISTA RAYANDO ENTRE CARROS.</p> <p>CORTA A IMAGEN FRONTAL QUE SE FRIZA Y RESALTA ZONAS DE RIESGO EN PIERNAS Y MANOS.</p>	

 tr3sdemarzo
Audiovisuales/Eventos/Comunicación

14 / 20

AUDIO		VISUAL
<p>CUANDO DECIDAS ADELANTAR, LA VISIBILIDAD CLARA, NO TRANSITE SOBRE LA DOBLE LINEA AMARILLA, Y NUNCA ADELANTE EN CURVA Y CON LA CARRETERA MOJADA.</p>	<p>MOTOCICLISTA ADELANTANDO VEHICULOS DE MANERA CORRECTA, TOMA DE SEGUIMIENTO.</p>	
<p>Y NUNCA ADELANTE EN CURVA Y CON LA CARRETERA MOJADA.</p>		

 tr3sdemarzo
Audiovisuales/Eventos/Comunicación

AUDIO		VISUAL
<p>UNA DECISIÓN APRESURADA PUEDE CAMBIARLO TODO.</p> <p>EN LOS ACCIDENTES TODOS PERDEMOS, PERO SOLO ALGUNOS LLEVAN LA PEOR PARTE.</p>		<p>IMAGENES DE MOTOCICLISTAS LICIADOS, MEZCLA DE DOS O TRES PLANOS.</p>
<p>EL CHASIS SOS VOS.</p>		<p>ANIMACIÓN DEL LOGO SE IMPRIME</p>

 **tr3sdemarzo**
Audiovisuales/Eventos/Comunicación

En este comercial se toma en cuenta que las motocicletas son muy delgadas y tan veloces como un carro, que son cosas que se saben, pero hasta no se las recalcan no se le toma la importancia que se requiere. Tienen sus ventajas de agilidad, pero también tiene sus desventajas de que en cualquier momento salen por cualquier lado, en este sentido hay una queja generalizada de los conductores de vehículos que no lo vio, que por donde apareció y esto se ve todos los días.

Visibilidad

AUDIO		VISUAL
<p>SER VISIBLE EN CARRETERA PUEDE MARCAR LA DIFERENCIA.</p> <p>DE NOCHE ES FUNDAMENTAL UTILIZAR ELEMENTOS REFLECTIVOS DESTACABLES Y LUCES EN BUEN FUNCIONAMIENTO. ESTOS DETALLES MARCAN LA DIFERENCIA EN SER O NO VISTOS</p>		<p>PLANOS CORTOS SE MEZCLAN CON PLANOS REFERENCIA DE DONDE SE HACE VISIBLE UN MOTOCICLISTA EN LA NOCHE. MEZCLA DE MOTOS EN LA OSCURIDAD CON POCA VISIBILIDAD</p>
<p>EVITAR COLOCARSE EN LOS PUNTOS CIEGOS PARA LOS CONDUCTORES.</p>	<p>MOTO DETRÁS DE UN CAMIÓN SE PONE DEL LADO DERECHO AL CENTRO Y DESPUÉS CORRIGE PONIÉNDOSE SOBRE UNOS DE LOS COSTADOS VISIBLES DEL CAMIÓN.</p>	

 tr3sdemarzo
Audiovisuales/Eventos/Comunicación

18 / 20
Guardar archivo (Ctrl+S)

AUDIO		VISUAL
<p>Y UTILIZAR EL PITO COMO RECURSO PARA LLAMAR LA ATENCIÓN</p>	<p>DISTINTOS PLANOS DONDE EL CONDUCTOR LLAMA LA ATENCIÓN AL TOCAR EL PITO.</p>	
<p>TOMÁLO EN CUENTA EN LOS ACCIDENTES TODOS PIERDEN, PERO ALGUNOS LLEVAN LA PEOR PARTE.</p> <p>EL CHASIS SOS VOS.</p>	<p>TOMAS DE UN MOTOCICLISTA CON LOS ELEMENTOS CORRECTOS PARA MANEJAR DE NOCHE Y HACER VISIBLE.</p> <p>SE IMPRIME EL LOGO.</p>	

 tr3sdemarzo
Audiovisuales/Eventos/Comunicación

Aquí se trata de concientizar a los motociclistas que los dispositivos de seguridad que debe usar, que la cinta sea reflectiva, de que si se ve o no. Esto es muy más grave en las zonas rurales, en cuanto a las luces, sobre todo las traseras que prácticamente no existen. Es decirle a los motociclistas que es responsabilidad de ellos el hacerse visible,

La Directora Ejecutiva menciona, que hay que darle mayor énfasis al uso del arnés, ya que el chaleco reflectivo es algo pesado, de lo cual los motociclistas se han quejado y esta es una forma de ir posicionando la idea del arnés, que es hacia dónde vamos.

El Sr. Aguabella y el Lic. Montero Fallas se retiran de la sesión.

La Directora Ejecutiva indica, que el problema con el chaleco reflectivo es que de lado no se ve y con el arnés que ha estado regalando el Cosevi se ve perfecto, pero tiene el inconveniente que de frente no se ve, por lo que se ha solicitado hacer un diseño para el año entrante, y colocarle una cinta de lado, donde no se tape con el brazo. Se están haciendo las mediciones para su diseño.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibida la Campaña “El Chasis Sos Vos”. Parte II y se aprueba incluyendo las observaciones de los Señores Directores.

ARTÍCULO OCTAVO

Propuesta Resolución a Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio y Solicitud de Medida Cautelar, interpuesto por el señor Junior Gerardo Espinoza Chaves, contra de resolución dictada con motivo de procedimiento administrativo ordinario de resolución contractual de la Licitación Abreviada N° 2014LA-000023-0058700001 denominada “ 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”

Se conoce la propuesta de la resolución administrativa del recurso de revocatoria con apelación en subsidio y conocimiento de medida cautelar, en contra de resolución a procedimiento ordinario administrativo-resolución contractual, interpuesto por el señor Junior Gerardo Espinoza Chaves, representante legal de la empresa **J & L SEÑALIZACIÓN Y ARQUITECTURA S.A.**

El texto de la resolución indica lo siguiente:

“MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL, JUNTA DIRECTIVA.

Se conoce recurso de revocatoria con apelación en subsidio y solicitud de medida cautelar, interpuesto por el señor Junior Gerardo Espinoza Chaves, de calidades que constan en la presente causa, en contra de resolución dictada con motivo de procedimiento administrativo ordinario de resolución contractual de la **Licitación Abreviada N° 2014LA-000023-0058700001 denominada “ 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,”** Contratación adjudicada a la empresa **J & L SEÑALIZACIÓN Y ARQUITECTURA S.A.**, cédula jurídica tres-ciento uno-ciento veintiséis mil cuatrocientos veintitrés.

Resolución que fue adoptada en el artículo VI de la Sesión 2855-16 del 12 de septiembre del 2016.

RESULTANDO:

PRIMERO: Que mediante solicitud de materiales SM 125 con cargo a la subpartida presupuestaria 102.01.01.5.02.02 del Consejo de Seguridad Vial, se solicitó el inicio de la contratación referida, la cual se formalizó en definitiva mediante la Licitación Abreviada N° 2014LA-000023-0058700001. (folio 1 del expediente)

SEGUNDO: Que a efectos del trámite de la licitación que nos ocupa, se promovió la Licitación Abreviada 2014LA-000023-0058700001, distribuyéndose internamente la Partida Uno (línea No. 1): en cinco ítemes, distribuidos de la siguiente manera:

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

Ítem 2: Confección e Instalación de Señales Verticales Preventivas y Reglamentarias

Ítem 3: Eliminación del Señalamiento Vertical existente.

Ítem 4: Colocación de Postes Delineadores Abatibles sobre la Ruta N°32, específicamente en el tramo que va del peaje del Zurquí hasta la intersección de Río Frío.

Ítem 5: Suministro de Postes Delineadores Abatibles para que la Administración efectúe trabajos de sustitución. (folios 5 y siguientes del expediente)

TERCERO: Que el 2 del pliego de condiciones estableció como Requisito de Admisibilidad lo siguiente:

2. REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD

Garantía

El contratista deberá garantizar una durabilidad y retrorreflectividad de la pintura por un mínimo de 6 meses contados a partir del recibido conforme por parte de la DGIT de acuerdo con la norma INTECO N°: INTE 11-0201:2012 Parte II. Plazos menores al indicado descalificarán automáticamente la oferta. La pintura debe ser perfectamente visible durante el lapso del tiempo de la garantía, si se presentaran

superficies borrosas, el contratista debe volver a pintar donde indiquen los Ingenieros supervisores del Proyecto, sin ningún costo para la Administración.

□ El contratista deberá garantizar una responsabilidad por los trabajos a realizar, por lo cual deberá garantizar una durabilidad de los trabajos de 180 (ciento ochenta) días naturales como mínimo, exceptuando la demarcación, tal como se indicó en el ítem anterior.

(folio 10 del expediente)

CUARTO: Que el numeral 11 del pliego de condiciones estableció como sistema de pago de la contratación el siguiente:

La forma de pago será contra avance de obra terminada y el recibido conforme por parte del fiscalizador(es), como se detalla:

Primer pago: Contra orden escrita por parte del fiscalizador o grupo fiscalizador de la DGIT indicando que los ítems 1, 2 y 3 del presente cartel se encuentran concluidos y que las obras implícitas en cada una de ellas fueron recibidas a satisfacción.

Segundo pago: Contra orden escrita por parte del fiscalizador o grupo fiscalizador de la DGIT indicando que los ítems 4 y 5 del presente cartel se encuentran concluidos, que todas los Dispositivos para Protección de Obras, dedicados al control del temporal del tránsito, han sido removidas, y que las obras implícitas en cada una de ellas fueron recibidas a satisfacción.

(folios 23 y 24 del expediente)

QUINTO: Que el numeral 25 estableció lo siguiente sobre los denominados Postes delineadores abatibles:

25. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS MATERIALES

A. Postes delineadores abatibles:

1. El poste debe tener forma tubular.
2. Las dimensiones requeridas para el poste son:
 - a. Altura: 90 cm mínimo
 - b. Diámetro del poste en la parte superior: 8 cm mínimo
 - c. Diámetro del poste en la base: 10 cm mínimo.
3. El poste debe estar fabricado en Polietileno (PE) o Policloruro de Vinilo (PVC) y debe ser flexible, de manera que pueda inclinarse y volver a su posición vertical cuando sufre un impacto.
4. El poste debe contar con un sistema que le permita ser instalado en asfalto de manera permanente.

5. El poste no debe poseer elementos metálicos expuestos.
6. El poste debe ser de color amarillo.
7. El poste debe estar fabricado en una sola pieza, desde la base circular hasta la parte superior del poste.
8. El poste deberá cumplir con los requerimientos de las pruebas establecidas en los reportes 350 NCHRP y 553 NCHRP del Consejo de Investigación de Transportes (“*Transportation Research Board*”), específicamente en aquellos puntos referentes a dispositivos de tránsito para control de obra (“*Work zone traffic control devices*”).
9. El material y el color del poste deben ser de alta resistencia al medio ambiente y cambios extremos de temperatura y a rayos UV.
10. El poste debe tener al menos **tres franjas** de cinta reflectiva en color blanco en la parte superior del poste con un ancho entre 7.5 y 10.5 cm y con espaciamientos de 5 cm entre sí, en posición horizontal rodeando todo el poste y embebidas en él.
11. La cinta reflectiva debe estar adherida al poste pero dentro de un pequeño desnivel en el poste con las dimensiones exactas de la cinta que se especificaron en el punto anterior.
12. La cinta reflectante deberá tener el laminado, con el revestimiento eliminado y se acondicionará durante 24 horas a 0°C. Deberá ser suficientemente flexible para no mostrar grietas cuando se doble lentamente (en el tiempo de un segundo) alrededor del mandril cónico 1/8 de pulgada para pruebas elasticidad, adhesión y alargamiento de la cinta reflectiva.
13. La cinta reflectiva flexible debe cumplir con los parámetros mínimos de retrorreflectividad para el color blanco con base en la Norma ASTM E810: Tabla IIIA:

Coefficiente mínimo de retrorreflección R_A (ASTM E810 Tabla IIIA)
Color blanco
(cd/lux/m²)

Ángulo de observación	Ángulo de entrada		
	-4°	30°	45°
0.1	1000	600	180
0.2	550	300	130
0.5	200	100	50
1.0	15	10	7.5

14. El poste debe tener capacidad de soportar al menos 200 impactos a una velocidad promedio de 60 km/h antes de perder su habilidad de volver a la posición vertical.

15. El largo del tornillo de anclaje del poste debe ser de 12.7 cm como mínimo, con un diámetro de al menos 1.8 cm y venir con expander metálico y utilizar epoxy para sellar.

16. La base del poste debe ser circular.

17. Debe existir certificado de calidad del producto que demuestre que el mismo ha sido probado y certificado en el cumplimiento de las especificaciones solicitadas anteriormente y con base en el reporte 350 NCHRP del Consejo de Investigación de Transportes ("Transportation Research Board")
(folios 37 a 39 del expediente)

SEXTO: Que el numeral 26 estableció lo siguiente sobre la retrorreflectividad de la pintura:

16. La retrorreflectividad inicial para la pintura base solvente siguiendo la normativa INTE 11-02-03:2013 para pintura blanca debe ser mínimo de 200 mcd/m²/lux y para pintura amarilla de 150 mcd/m²/lux. No se aceptará una retroreflectividad menor a 120 mcd/m²/lux durante los 6 meses. 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.

(folios 43 y siguientes del expediente)

SÉPTIMO: Que posteriormente, por medio de fe de erratas, se estableció lo siguiente respecto de los denominados postes delineadores abatibles:

En el documento anexo al cartel del sistema Mer-link, se modifica en la sección 25. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS MATERIALES, **A. Postes delineadores abatibles** los siguientes numerales (págs. 34 y 35), leyéndose correctamente de la siguiente manera:

7. El poste debe estar fabricado en una sola pieza, desde la base circular hasta la parte superior del poste.

8. El poste deberá cumplir con los requerimientos de las pruebas establecidas en los reportes 350 NCHRP y 553 NCHRP del Consejo de Investigación de Transportes ("*Transportation Research Board*"), específicamente en aquellos puntos referentes a dispositivos de tránsito para control de obra ("*Work zone traffic control devices*").

10. El poste debe tener al menos **tres franjas** de cinta reflectiva en color blanco en la parte superior del poste con un ancho entre 7.5 y 10.5 cm y con espaciamientos de 5 cm entre sí, en posición horizontal rodeando todo el poste y embebidas en él.

13. La cinta reflectiva flexible debe cumplir con los parámetros mínimos de retrorreflectividad para el color blanco con base en la Norma ASTM E810: Tabla IIIA:

Coefficiente mínimo de retroreflección R_A (ASTM E810 Tabla IIIA)
Color blanco
(cd/lux/m²)

Ángulo de observación	Ángulo de entrada		
	-4°	30°	45°
0.1	1000	600	180
0.2	550	300	130
0.5	200	100	50
1.0	15	10	7.5

17. Debe existir certificado de calidad del producto que demuestre que el mismo ha sido probado y certificado en el cumplimiento de las especificaciones solicitadas anteriormente y con base en el reporte 350 NCHRP y 553 NCHRP del Consejo de Investigación de Transportes (“*Transportation Research Board*”).

II. Ver documentos anexos en el punto 11: a. NCHRP Report 350 y b. NCHRP Report 553.

Todos los demás términos de la contratación permanecen invariables.

(folios 75 y 76 del expediente)

OCTAVO: Que para la recepción de ofertas, se estableció como fecha límite el 30 de septiembre del año 2014. (folio 1 y siguientes del expediente)

NOVENO: Que para el proceso licitatorio que nos ocupa, la empresa accionada ofertó el objeto licitado, por un monto total de ¢ 223.500.000,00. (folios 272 y 273 del expediente)

DÉCIMO: Que la empresa accionada, mediante documentación asentada en el expediente digital del sistema mer-link, adjuntó nota expedida por el Señor Patrice Arteau, Director of Engineering de Trafic-Innovation, declarando que los postes abatibles ofertas, han sido probados para soportar hasta 200 impactos de un vehículo con un peso superior a las 5000 lbs. (folio 276 del expediente)

UNDÉCIMO: Que el Departamento de Regionales de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, por oficio DGIT-DR-0817-2014 del 12 de septiembre del 2014, en los que es de interés para este trámite, solicitó a la empresa accionada, aclaraciones sobre los términos de la oferta, respecto del color del papel reflectivo a usar en los postes delineadores abatibles, así como sobre el cumplimiento del punto 12 del cartel y sobre los puntos 8 y 17 de las especificaciones de los postes citados. (folios 281 y 282 del expediente)

DUODÉCIMO: Que la empresa accionada, por oficio de fecha 12 de septiembre del 2014, incorporado en el expediente digital de la contratación, se refirió a los puntos solicitados y adjuntó documentación técnica de respaldo de sus afirmaciones, detallando. (folios 283 y 284 del expediente)

DÉCIMO TERCERO: Que el Departamento de Regionales de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, por oficio DGIT-DR-0845-2014 del 25 de septiembre del 2014, analizando la oferta de la accionada y recomendó la adjudicación respectiva, al estimarse que la misma se ajustaba a todas las condiciones cartelarias. (folios 304 a 311 del expediente)

DÉCIMO CUARTO: Que por oficio DE-2014-03397 la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, planteó la recomendación de adjudicación para la licitación que nos ocupa, comprensiva de la oferta de la accionada, a la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial. (folio 312 del expediente)

DECIMO QUINTO: Que la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, por acuerdo adoptado en el artículo VI de la Sesión 2778-14 del 13 de octubre del año 2014, adjudicó a la accionada el concurso referido, lo cual fue debidamente notificado a su persona mediante el sistema mer-link, adquiriendo firmeza. (folios 312 y 313 del expediente)

DÉCIMO SEXTO: Que la contratación referida fue debidamente formalizada, tal y como consta en el sistema mer-link. (folios 314 a 317 del expediente)

DÉCIMO SÉPTIMO: Que la accionada rindió la garantía de cumplimiento número 610077818-05 ante el Banco Lafise por la suma de ¢22.303.075, con vigencia hasta el 30/09/2016, de acuerdo a la ampliación que sobre el particular realizara su representada. (Expediente digital de la contratación)

DÉCIMO OCTAVO: Que por oficio DGIT-DR-0322-2015 del 17 de abril del 2015, debidamente suscrito por el representante legal de la accionada, se dictó la orden de inicio respectiva, planteándose como fecha para tal fin, el 20 de abril del 2015 y para finalizar el 3 de junio del mismo año. (folios 318 y 319 del expediente)

DECIMO NOVENO: Que por oficio DVT-DGIT-R-2015-1127, firmado el 10 de diciembre por el representante legal de la accionada, se señaló lo siguiente en el Acta de Recepción de Obra Definitiva:

(...) 4. Es entendido que la recepción definitiva no libra de responsabilidad al Contratista en el cumplimiento de la garantía técnica según los términos estipulados en el contrato, en cuanto a durabilidad y retrorreflectividad de la pintura por 6 meses, a partir del recibido conforme por parte de la DGIT realizada el 21 de septiembre de 2015 mediante oficio DVT-DGIT-R-2015-0846.

5. En el momento de hacer la recepción definitiva se le indica al contratista que para ese momento, la pintura no presenta los valores de retrorreflectividad solicitados, por lo tanto en cumplimiento de la garantía y de acuerdo a instrucciones giradas al contratista, deberán redemarcarse la totalidad del proyecto durante el mes de febrero del año 2016, siempre y cuando las condiciones climáticas lo permitan y previa coordinación con los fiscalizadores.

6. El finiquito del proyecto se emitirá una vez que se haya cumplido con la realización de los trabajos indicados por los fiscalizadores en cumplimiento de la garantía de los trabajos de demarcación horizontal.

7. Los representantes de la Administración presentes firman el acta, indicando su nombre y haciendo las observaciones que estimen convenientes: -Ing. Alejandra Acosta Gómez. – Fiscalizadora de proyecto por parte de la DGIT, observaciones: *“la empresa deberá cumplir con la garantía de redemarcación y debido a que sobró cinta reflectiva, están de acuerdo en colocar esa cinta en los postes que no tengan para el momento en que se haga la redemarcación utilizando para ellos (sic) únicamente la cantidad de cinta con la que cuentan, por lo que no necesariamente se cubrirán todos los postes sin cinta.”* –Ing. Juan Diego Soto Bogantes – Fiscalizador de proyecto de la DGIT, observaciones: *“no tiene observaciones.”*

8. Se solicita al contratista, si está de acuerdo, suscriba el acta y/o haga las observaciones del caso.

En dicha acta, no consta que el representante legal de la accionada planteara ninguna observación. (folios 320 a 322 del expediente)

VIGÉSIMO: Que en fecha 19 de febrero del 2016, los fiscalizadores del contrato, como encargados del proyecto, a saber los ingenieros Alejandra Acosta Gómez y Juan Diego Soto Bogantes de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, expidieron la orden de servicio N° 14, donde se indicó lo siguiente:

Por medio de la presente orden de servicio N° 14, se le informa al Contratista que atendiendo lo estipulado en el contrato y conscientes de que toda la demarcación horizontal al día de hoy y sin haberse cumplido los seis meses de garantía ya se encuentra visiblemente borrosa, y en los sitios donde en apariencia se observa un poco mejor, se midieron los parámetros de retrorreflección obteniéndose un valor promedio 62,63 mcd/lux/m². Por lo tanto, se le solicita la demarcación total del proyecto, para lo cual deberán presentar a más tardar el día jueves 03 de marzo del 2016 el plan de trabajo de atención de la redemarcación, con el fin de que la parte fiscalizadora valore el plazo otorgado. La fecha de inicio para la ejecución de la redemarcación total del proyecto, será el día sábado 5 de marzo del presente año y se le concede quince (15) días naturales para la realización de dicho trabajo.

El documento se observa rubricado por los dos profesionales indicados, más no por el representante legal de la accionada. (folios 323 y 324 del expediente)

VIGÉSIMO PRIMERO: Que en fecha 2 de marzo del año en curso, se celebró una reunión donde intervinieron la fiscalizadora de la contratación, la ingeniera Alejandra Acosta Gómez y los señores Junior Espinoza Chaves, Abraham Montero y Roy Obaldía por parte de la accionada, donde se trataron sobre temas atinentes a la ejecución de la contratación que nos ocupa, incluido el aspecto de la redemarcación.

Dicha reunión fue asentada en una minuta, pero no se rubricó la misma. (folios 328 a 330 del expediente)

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que por oficio DVT-DGIT-R-2016-0193, los fiscalizadores de la contratación comunicaron a la accionada, la necesidad de entregar formalmente la orden de servicio N° 14 antes mencionada, para dar cumplimiento al aspecto de la garantía de demarcación sobre las características reflectivas de la pintura y el deber de redemarcar la totalidad del proyecto; lo que debía iniciar el 5 de marzo del año en curso; y que de no observarse tal prevención, se procedería a ejecutar las acciones correspondientes. (folios 323 y 324 del expediente)

VIGÉSIMO TERCERO: Que por oficio de fecha 15 de marzo del año en curso, la accionada externó a los fiscalizadores de la contratación, en respuesta al oficio DVT-DGIT-R-2016-0193, la negativa a rubricar la orden de servicio N° 14, argumentando que la contratación ya fue recibida incluido el tema de demarcación tal y como es planteado, lo que en su criterio comportaría una obligación adicional sin sustento técnico y legal; además de que en su criterio se requiere de un informe de laboratorio acreditado, que certifique el no cumplimiento de la garantía de seis meses.

Igualmente la accionada agregó, que la carretera no está en condiciones aptas para que la demarcación tenga un desempeño, como el esperado en una carpeta asfáltica de mejor condición y que la garantía no es irrestricta, sino que está afecta a límites. También refirió la accionada, el oficio DVT-DGIT-R-2015-0842 donde se habría hecho mención a la calidad de los trabajos y que lo asentado luego en el acta de recepción definitiva visible en el oficio DVT-DGIT-R-2015-1127, ni cambia el contrato ni las obligaciones que le corresponden. (folios 331 a 333 del expediente)

VIGÉSIMO CUARTO: Que por oficio DVT-DGIT-R-2016-0270, la fiscalizadora del contrato, la Ing. Alejandra Acosta Gómez, solicitó a la Asesoría Legal del Cosevi, proceder respecto de lo indicado por el contratista, adjuntando los documentos que sustentan las razones para requerir la redemarcación del proyecto, no aceptando las razones técnicas de su representada. (folio 334 del expediente)

VIGÉSIMO QUINTO: Que por oficio AL-1272-2016 la Asesoría Legal del Cosevi solicitó a los fiscalizadores del contrato, información para proceder con lo ahí solicitado. (folios 475 y 476 del expediente)

VIGÉSIMO SEXTO: Que por oficio DVT-DGIT-R-2016-0842 del 26 de julio pasado, el fiscalizador del contrato, Ing. Juan Diego Soto Bogantes, indicó que la situación expuesta en el oficio DVT-DGIT-R-2016-0270 se mantiene, no habiéndose cumplido con la redemarcación. (folio 334 del expediente)

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que por oficio UCE-2016-033 del 3 de febrero del año 2016, la Unidad de Compras al Exterior, remitió a la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, el trámite de cancelación del total de la carta de crédito asociada a la

licitación referida, incluyendo el pago de la factura N° 3244-A del 7 de diciembre del 2015, por la suma de ¢ 90.000.000,00 relativos a las líneas N° 4 y 5 del concurso. (folio 350 y 351 del expediente)

VIGÉSIMO OCTAVO: Que mediante correo electrónico, el señor Abraham Montero, funcionario de la accionada, en fecha 10 de febrero del 2016, solicitó información al Director Ejecutivo del Cosevi, sobre el trámite de pago de la factura N° 3244-A. (folios 352 a 354 del expediente)

VIGÉSIMO NOVENO: Que mediante correo electrónico, el en ese entonces Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial, dio respuesta a la consulta precitada, indicando textualmente:

(...) Estimado don Abraham: La resistencia a choques de los delineadores utilizados en el proyecto pareciera ser menor al esperado. La DGIT instaló a prueba otros dispositivos en el proyecto y han mostrado un mejor comportamiento, ya que esos nuevos delineadores han permanecido de pie aun cuando también han sido golpeados, mientras que delineadores de los suministrados para el proyecto y colocados en el mismo sitio y aproximadamente en la misma fecha, ya están aplastados sobre la carretera. Dados estos resultados he solicitado a la DGIT que verifiquen si la resistencia declarada por el fabricante de los delineadores se corresponde con la resistencia real de los dispositivos, previo a ejecutar el pago correspondiente.

(folios 352 a 354 del expediente)

TRIGÉSIMO: Que por oficio DE-2016-0242 del 10 de febrero del 2016, el en ese entonces Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial, hizo devolución del trámite de pago a la proveeduría del Consejo de Seguridad Vial. (folio 355 del expediente)

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que por oficio DVT-DGIT-R-2016-0332 del 12 de abril del 2016, la fiscalizadora del contrato, Ingeniera Alejandra Acosta Gómez, solicitó al Centro de Investigación en Vivienda y Construcción, la realización de ensayos de laboratorio, a los postes delineadores abatibles involucrados en el presente concurso.

Ahí se indicó textualmente:

La razón de esta coordinación obedece al hecho de que la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) ha observado un deterioro acelerado de los postes, lo cual ha puesto en duda la certificación emitida por el fabricante sobre el cumplimiento de estos dispositivos.

(folio 356 del expediente)

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que la fiscalizadora del contrato, Ingeniera Alejandra Acosta Gómez, en oficio DVT-DGIT-R-2016-0407 ratificó su posición en lo que es de interés para este procedimiento, sobre lo relativo al incumplimiento de la retrorreflexión de la pintura y el deber de mantener por 6 meses desde el recibido parcial de las obras, traducido en el deber de redemarcar el tramo del proyecto.

Se reiteran los términos cartelarios, donde se indica que:

La retroreflectividad inicial para la pintura base solvente siguiendo la normativa INTE 11-02-03:2013 para pintura blanca debe ser mínimo de 200 mcd/m²/lux y para pintura amarilla de 150 mcd/m²/lux. No se aceptará una retroreflectividad menor a 120 mcd/m²/lux durante los 6 meses. 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.

Además puntualizó, que respecto de la capacidad de los postes delineadores abatibles para recuperar su posición vertical hasta alcanzar 200 impactos había dudas, pues al ingresar al sitio web del proveedor de los postes, observó que la resistencia es de hasta 50 impactos a velocidad media, pero la ficha técnica entregada por la accionada para acceder al concurso, se indicó que la resistencia a los impactos, arroja que (...) *que regresa a su forma inicial aún después de 200 impactos.*

En ese mismo sentido, se observa la certificación que fue aportada por la accionada, visible en el anexo 2 del oficio DVT-DGIT-R-2016-0407.

También manifiesta, que efectuada una sustitución de postes en noviembre del 2015, al día siguiente de colocados ya presentaban inclinaciones producto de impactos.

Igualmente señaló otras dudas luego de conversar con el Gerente General Latinoamericano de la empresa fabricante de los postes delineadores abatibles, por las aparentes discrepancias en la información visible en el sitio web de la misma, ya que un momento se indica que resisten más de 200 impactos, pero en otro momento, se indica que la recuperación se produce aún después de 50 impactos.

Ello es visible en el anexo 3 del oficio precitado.

A partir de las anteriores razones justificó la colaboración y las pruebas a realizar con el Instituto Tecnológico de Costa Rica, como tercero imparcial. (folios 358 a 381 del expediente)

TRIGÉSIMO TERCERO: Que las pruebas en el Instituto Tecnológico de Costa Rica, se realizaron los días 2, 3, 4, 5, 11 y 12 de mayo, en las instalaciones de ese centro universitario.

Se indicó como una de las premisas de trabajo de esa pericia, lo siguiente:

(...) se debió buscar una carretera dentro del ITCR que cumpliera con las condiciones adecuadas. En este sentido, había que tomar en cuenta que el vehículo a utilizar en los ensayos, debía impactar los postes abatibles a una velocidad aproximada de 70 km/h.

(folios 382 y siguientes del expediente)

TRIGÉSIMO CUARTO: Que el Centro de Investigaciones en Vivienda y Construcción (CIVCO) del Instituto Tecnológico de Costa Rica, en junio del año en curso, rindió Informe de Ensayos a Postes Abatibles.

Como hallazgos y conclusiones del informe indicado en el resultando precedente, se determinó lo siguiente respecto de los postes abatibles designados como A, que

corresponden a los suministrados por su representada y en lo que es de interés para este procedimiento:

(...) –A partir del impacto 23 se presentó la primera rasgadura en la base del poste abatible A-7, situación que se fue ampliando y la cual finalmente culminó en la fractura del mismo. – Fueron necesarios 75 impactos para que se presentara la rotura completa del primer poste abatible, en este caso el A-7, el cual quedó finalmente en posición horizontal.
(folios 382 y siguientes del expediente)

TRIGÉSIMO QUINTO: Que esta Junta Directiva, en el artículo IV de la Sesión Ordinaria 2849-2016 del 13 de junio del 2016, conoció el Informe de Ensayo de Postes Abatibles elaborado por el Centro de Investigación en Vivienda y Construcción del Instituto Tecnológico de Costa Rica y acordó trasladar el mismo a la Asesoría Legal del Consejo de Seguridad Vial, a efecto de que inicie el el proceso correspondiente.
(folio 474 del expediente)

TRIGÉSIMO SEXTO: Que por resolución de las diez horas del veintiocho de julio del dos mil dieciséis, la Asesoría Legal del Cosevi, otorgó audiencia a la accionada, del procedimiento para la resolución contractual, ejecución de garantía de cumplimiento e imposición de medida sancionatoria y se fijaron las ocho horas con treinta minutos el día veintiséis de agosto del año en curso, la celebración de audiencia para el descargo de las imputaciones. (folios 478 y siguientes del expediente)

TRIGÉSIMO SÉPTIMO: Que la resolución precitada, fue debidamente notificada al representante de la accionada. (folios 504 del expediente)

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que en dicha resolución se indicaron al contratista como puntos medulares del procedimiento traducidos en incumplimientos, los siguientes:

1)no atender la indicación del grupo fiscalizador de la contratación, para proceder redemarcar la totalidad del proyecto, toda vez que no se ha mantenido la garantía de seis meses respecto de su durabilidad y niveles de retrorreflectividad de la pintura, tal y como se asentó en el DVT-DGIT-R-2015-1127, firmado el 10 de diciembre y que corresponde al Acta de Recepción de Obra Definitiva.

Dicho documento fue firmado y no protestado por el representante legal de la accionada.

Esa garantía forma parte de los compromisos derivados de los términos de referencia de la contratación, luego aceptados en la oferta y finalmente consolidados en el acto de adjudicación y formalizados en el contrato.

2)el incumplimiento de la condición cartelaria y contractual, asegurada por el contratista y asentada en el contrato, de que los postes delineadores abatibles deben tener capacidad de soportar al menos 200 impactos a una velocidad promedio de 60 km/h antes de perder su habilidad de volver a la posición vertical.

Lo anterior, por las contradicciones detectadas posteriormente en la información asentada en la documentación que se aportó por parte del contratista y la pericia

efectuado por el Instituto Tecnológico de Costa Rica, donde al someter a prueba los postes ofertados, a los 23 impactos ya presentaban daños y a los 75 presentaban roturas completas.

Por lo tanto, de confirmarse los anteriores señalamientos, se ejecutará la garantía de cumplimiento en su totalidad por la suma de de $\text{¢}22.303.075$, con el fin de efectuar de nuevo la demarcación no ejecutada por su representada a pesar del requerimiento formal de los fiscalizadores del contrato y resarcir el daño social derivado del menoscabo del proyecto.

Además, ejecutar las acciones administrativas y judiciales que sean pertinentes, para exigir que se coloquen la totalidad de postes delineadores abatibles que se ajusten a los requerimientos cartelarios y se suministren de igual manera los 400 postes delineadores abatibles, con cargo al contratista.

Finalmente, se podrá disponer la sanción de apercibimiento, con fundamento en el artículo 99 de la Ley de Contratación Administrativa N° 7494. (ver folios 497 y siguientes del expediente).

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que la audiencia oral y privada, fue celebrada en la hora y fecha antes indicada, con la presencia del representante legal de la accionada y su abogado, quienes se refirieron a las imputaciones efectuadas y aportaron sus pruebas de descargo. (folios 601 y 602 del expediente)

TRIGÉSIMO NOVENO: Que el contratista, en descargo a las imputaciones efectuadas, indicó básicamente lo que sigue:
(...) En el orden de los hechos me refiero a cada uno de ellos:

HECHOS PRIMERO a CUARTO: Los acepto como vienen expresados en el traslado de cargos.

HECHO QUINTO: Lo acepto como viene expresado y agrego lo siguiente: Del texto del cartel, punto 25 ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS MATERIALES, se concluye que COSEVI exigió un poste con condiciones muy puntuales establecidas por el mismo. Todos los aspectos como medidas, material, forma, y que fuese de una sola pieza, fueron absolutamente impuestos unilateralmente, sin asesoría del contratista, sino de forma independiente y unilateral por parte del licitante. Se trata de cláusulas invariables el cartel, reguladas en el artículo 54 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa donde el oferente solo tiene la opción de ofertar lo pedido o sería descalificado. De hecho, de las tres empresas oferentes, dos pasamos el filtro de admisibilidad con el mismo poste, del mismo fabricante Traffic Innovation. Con esto se evidencia que no existen mejores postes a los adjudicados en el mercado, con las características que impuso COSEVI en el cartel. (Al respecto, folio 359 del expediente, párrafo tercero.

HECHOS SEXTO a DECIMO OCTAVO: Los acepto como vienen expresados en el traslado de cargos.

HECHO DECIMO NOVENO: Lo acepto como viene expresado y aclaro lo siguiente.

En el acta DVT-DGIT-R-2015-1127, que es el Acta de Recepción de Obra Definitiva emitida por COSEVI, se hicieron manifestaciones unilaterales de los administradores del contrato por parte de COSEVI, entre ellas, que la ruta debía ser demarcada nuevamente en su totalidad por parte de mi representada.

Si bien el Acta de Recepción Definitiva fue firmada por mí en representación del contratista, esto no implica que se hayan aceptado como ciertas e incuestionables las afirmaciones de la administradora del contrato o aceptado orden alguna, en lo relacionada a que la pintura no presentaba los valores de retrorreflectividad solicitados. No se presentó, en ese acto, ni documentó prueba en el expediente del decir de la fiscalizadora del contrato sobre su valoración de la pintura, ni se aportó elemento alguno para respaldar sus afirmaciones, las que por esa misma razón, no tiene más valor que el de una opinión. No se argumentó, explicó o probó que algún problema con el estado de la pintura fuese imputable a mi representada. Sobre todo porque ya en el expediente constaban elementos objetivos sobre el hecho de que la carpeta asfáltica donde COSEVI ordenó la colocación de la pintura estaba en muy malas condiciones, y por ende, no es lógico esperar que el rendimiento de la pintura sea el idóneo y garantizado, esto aunado a la humedad constante de la zona.

Si la administradora del contrato estimó que lo entregado no cumplía, debió en primer término, no tener por recibido el proyecto y además, hacernos un traslado formal del cargos para averiguar si existe un nexo causal entre la supuesta falta de reflectibilidad de la pintura, y un incumplimiento contractual imputable a JL Señalización y Arquitectura S.A. bajo las reglas del debido proceso constitucional.

No dije, expresé y di a entender que aceptaba culpa por algún supuesto incumplimiento contractual, tampoco acepté hacer trabajos adicionales, no incluidos en el contrato. Ello sería una falta al deber de verificación que como contratista del Estado me obliga a respetar la formas de hacer, modificar y ejecutar contratos, según el artículo 21 de la Ley de Contratación Administrativa: *"...Es responsabilidad del contratista verificar la corrección del procedimiento de contratación administrativa, y la ejecución contractual..."*

Siendo a todas luces improcedente la orden de repetición de trabajos de demarcación por supuesto incumplimiento, sin un proceso formal de audiencia al contratista y la inminente irregularidad de una actuación en ese sentido, hubiese sido atípica e ilegal cualquier actuación en ese sentido, por parte de mi representado hubiese llevado a contratación irregular.

Además, según el documento DVT-DGIT-R-2016-0407 ya la ingeniera asignada al proyecto había aceptado las obras de demarcación, antes de la recepción definitiva final, y todos los trabajos de las líneas 1,2 y 3 , y externando su criterio técnico sobre elementos propios de la carretera y su uso, todo según el folio Folio 362 del expediente administrativo. En la parte que interesa señala: “...*Mediante oficio DVT-DGIT-R-2015-0846 del 21 de setiembre de 2015 se hizo la recepción parcial de los trabajos correspondientes a las líneas 1, 2 y 3 una que se verificó el cumplimiento de los parámetros de retrorreflexión de la pintura de tránsito...*”

Por otro lado, Lanamme de la UCR NO PUDO ESTABLECER UN NEXO CAUSAL ENTRE EL DESGASTE DE LA PINTURA Y UN INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO según el párrafo primero del folio 362:

“... por lo cual quedó informado que en ese momento Lanamme UCR no emitiría ningún informe sobre esta visita, puesto que era una simple inspección visual y una especulación técnica sobre los posibles motivos del desgaste, siendo que ellos no estuvieron presentes cuando la empresa demarcó y por lo tanto no podrían asociar el desgaste con errores de aplicación propiamente...”

La fiscalizadora de contrato reconoció en ese mismo folio 362 del expediente administrativo del oficio DVT-DGIT-R-2016, dirigido al Ministro y Viceministro e Obras Públicas y Transportes que la calidad de los trabajos de demarcación realizada no era causante del desgaste de la pintura en el tramo del 11 kilómetros antes del río Sucio, donde se hicieron los trabajos de demarcación. Más bien atribuyó ese desgaste a los siguientes factores:

1. Ancho insuficiente de los carriles.
2. Velocidades de circulación superiores a las establecidas.
3. Alto tránsito de vehículos pesados con posibles sobrecargas.
4. Carpeta con agrietamiento transversal.
5. Condiciones lluviosas y humedad en la mayor parte del año.
6. Falta de cunetas a lo largo de la carretera.

A confesión de parte relevo de pruebas. Este axioma significa que quien confiesa algo libera a la contraparte de probarlo. La Administración ya declaró, y está probado, que las condiciones de la carretera, y el uso que se le da son inadecuados para mantener en el tiempo la vida útil de los trabajos realizados, por un lapso que sí se podrían dar en carreteras en buen estado, clima y uso diferente, condiciones en las que sí aplica la garantía de los trabajos.

La carga de la prueba sobre el incumplimiento de mi representada es de COSEVI, y no se han dado a conocer pruebas que demuestren que el desgaste de la pintura es consecuencia de un incumplimiento contractual, por el contrario, las pruebas son de una carretera en malas condiciones, clima adverso todo el año y uso inadecuado.

La carga de la prueba no fue asumida por COSEVI, no se ha demostrado nada y por ende no se han cumplido nociones básicas del debido proceso:

“...En el ámbito de la Administración Pública, ésta está siempre obligada a orientar su actividad hacia la pronta y eficaz satisfacción del interés general, de manera que rige en él el principio de oficialidad de la prueba. Según éste la Administración está obligada a desarrollar, incluso de oficio, todos los actos de instrucción y, por consiguiente, todas las actividades probatorias de cargo que considere adecuadas para la determinación, conocimiento y comprobación de los hechos sobre los cuales deba pronunciarse la resolución que tiene que emitir. Por su parte, la carga de la prueba se resume en el aforismo incumbit probatio qui dixit, non qui negat (corresponde probar a quien acusa). En lo referente a la valoración de la prueba en general (cargo y descargo) debe decirse que su análisis se lleva a cabo a la luz de las reglas de la sana crítica...” Resolución No.2001-07880 de las 12:05 horas del 10 de agosto de 2001 Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia.

HECHO VIGÉSIMO: No me consta. Si bien conozco la emisión de una orden de servicio, no me he enterado de su contenido, no he conocido informes sobre las partes de la obra de demarcación supuestamente borrosas al momento de la inspección, las fechas de inspección, ni la realización de pruebas de retrorreflexión por parte de laboratorios autorizados en el Sistema Nacional de Calidad y con equipos necesarios para hacer este tipo de pruebas.

La expresión o concepto “orden de servicio”, usado por COSEVI no está definida el cartel, ni en el Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa. Una vez concluidas las obras contratadas, y emitida el acta de recepción definitiva de la obra, lo que procede es el pago.

Conforme el artículo 151 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, párrafo cuarto “... La Administración solo podrá recibir definitivamente la obra, después de contar con los estudios técnicos que acrediten el cumplimiento de los términos de la contratación...”

La verdad real es que mi representada cumplió con las obligaciones reguladas en el contrato, y al emitir el acta de RECEPCIÓN DEFINITIVA, el COSEVI nos liberó al tener como buena la ejecución, salvo responsabilidad por vicios ocultos y garantías en condiciones normales. Entonces, no por ello desconocemos el derecho a resarcirse si encuentra luego defectos en la obra, pero para hacer valer una garantía, como lo pretende, debe seguir el proceso de LEY y el debido proceso, no se trata de una imposición unilateral, cuando hay discrepancia, sobre todo cuando exigir la garantía de pintura es un absurdo, cuando se ha documentado, declarado y probado que la carretera demarcada estaba en pésimas condiciones, los hábitos de sus usuarios atentan contra la vida útil de la pintura, y las condiciones de clima son extremadamente húmedas.

VIGÉSIMO PRIMERO: Lo acepto. No se firmó la minuta por dos razones. La primera es que a la fecha de realización de esa reunión el contrato ya había concluido, por lo que no existe razón legal para hacer minutas de un contrato concluido formal y legalmente. La segunda es que el COSEVI está en mora, no había, no ha cumplido sus obligaciones de pago, ni liberado las garantía de cumplimiento (violando las reglas de devolución de garantías del artículo 45 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa), de modo que incluso, si se hubiese tenido que hacer valer la garantía sobre los trabajos, lo primero es que COSEVI pague lo que debe. Mientras tanto nos atenemos a la **EXCEPCIÓN DE CONTRATO NO CUMPLIDO (NON ADIPLENTI CONTRACTUS)**, que en realidad técnicamente no se trata de una excepción propiamente tal, del elenco posible de interponer y se trata más bien de una eximente de responsabilidad, en virtud de la cual, cuando se achaca el incumplimiento de las obligaciones contractuales de la contraparte en un contrato sinalagmático, el deudor incumpliente, puede alegar que su incumplimiento se debe al propio incumplimiento de la contraria, generando con ello una eximente de responsabilidad.

El primero en incumplir este contrato ha sido el COSEVI, que teniendo una deuda de 90 millones de colones, amparada esta al acta de recepción definitiva del proyecto y el visto bueno en las facturas, no ha pagado. ¿Cómo pueden exigir el cumplimiento de obligaciones a la contraparte, si no ha cumplido con las suyas? Incluyendo dentro de los incumplimientos la devolución de la garantía de cumplimiento. Al respecto, la resolución del No. 83-2014-IV TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y CIVIL DE HACIENDA. SECCIÓN CUARTA. SEGUNDO CIRCUITO JUDICIAL DE SAN JOSÉ. Calle Blancos, Edificio Anexo A, a las once horas del siete de octubre de dos mil catorce.

VIGESIMO SEGUNDO: Es cierto. No obstante, no tenemos la obligación de recibir órdenes para repetir trabajos, por supuesto incumplimiento del contrato en cuanto a la garantía de nuestras obras, si de previo NO SE SIGUIO EL DEBIDO PROCESO CONSTITUCIONAL del imputación y se demostró la culpa o negligencia de mi representado. Tampoco puede exigir nada COSEVI, si ha incumplido su obligación principal en el contrato, que es pagar. Ninguna parte del cartel, o de la Ley lo autoriza a retener pagos, con base en sospechas y percepciones de sus funcionarios.

Por el contrario, como se prueba en esta audiencia, con vista al expediente y la prueba expresamente mencionada, más la ahora aportada, existen condiciones de la carretera y hechos de terceros que pueden haber incidido negativamente en la vida útil de los trabajos, pero en ningún caso algo imputable a mi representado.

VIGESIMO TERCERO: Lo acepto.

VIGESIMO CUARTO: No me consta, no fui notificado.

VIGESIMO QUINTO: No me consta.

VIGESIMO SEXTO: No me consta.

VIGEISMO SETIMO: No me consta.

VIGESIMO OCTAVO y VIGESIMO NOVENO: Lo acepto. Aclaro que la posición del Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial nace, como el mismo lo afirma, de una comparación del poste colocado en esta licitación con otro poste, de diferente material, longitud y tecnología, es decir diferente al que decidió comprar COSEVI en esta licitación por su propia voluntad y discreción. Por ende, al ser postes totalmente distintos, es esperable que tengan comportamientos distintos. Además dice que los postes con los que realiza la comparación se colocaron “*aproximadamente en la misma fecha*”. No existe, no se aporta el expediente, nunca se nos ha dado a conocer la fecha de colocación de esos postes, y la afirmación del entonces Director Ejecutivo es imprecisa, ambigua y propia de un proceso artesanal de comparación de dispositivos, que independientemente del resultado, no tiene relación con el contrato derivado de la Licitación Abreviada No. 2014LA-000023- 005870001, 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

TRIGESIMO: Es cierto. A pesar de la recepción definitiva del contrato y del visto bueno de los fiscalizadores del contrato, el Director Ejecutivo detuvo el último pago del contrato, con base en sus sospechas y conjeturas, a hoy, desmentidas. Es una actuación no autorizada en el ordenamiento jurídico, atípica y contraria al principio de legalidad.

TRIGESIMO PRIMERO: Es cierto solo en cuanto a que solicitó una prueba para la que el Instituto Tecnológico de Costa Rica no está acreditado en el Sistema Nacional de Calidad, no cumple con la Ley 8279.¹ Desde su nacimiento, el proceso de pruebas estuvo viciado de nulidad y ha sido un desperdicio de fondos públicos.

TRIGESIMO SEGUNDO: No me consta. No existen pruebas de supuestas conversaciones de personeros de COSEVI con terceras empresas que no son parte de este contrato, ni relación entre contenidos de páginas web de terceras empresas, con la ejecución de este contrato.

Señala este hecho que postes colocados presentaban inclinaciones un días después de colocados. No me consta, pero por ejemplo, una vez que un poste es golpeado por

¹Artículo 2º-Ámbito de la Ley. Esta Ley se aplicará a todos los bienes y servicios, así como a las actividades de evaluación de la conformidad, incluida la metrología, que se lleven a cabo para demostrar el cumplimiento de los requisitos voluntarios o reglamentarios aplicables a estos bienes, incluidos los procesos de producción o prestación de servicios implicados para generar y comercializar dichos bienes.

un vehículo pesado, sus cualidades originales se ve sustancialmente reducidas o anuladas.

TRIGESIMO TERCERO A TRIGESIMO QUINTO: Es cierto.

TRIGESIMO SEXTO: Efectivamente el principio de eficiencia y eficacia del artículo 4 de la Ley de Contratación Administrativa obliga a las instituciones a orientar su actividad de compras públicas a la satisfacción del interés público, dando prioridad al fondo sobre la forma. Para ello, entre otros aspectos, debe hacer una planificación y previsión de las condiciones para que el contrato se logre ejecutar, y esto es básico en la planificación de un proyecto. En este caso, como adelante se indica, el mismo COSEVI reconoce que la carretera NUNCA estuvo, ni está, en condiciones adecuadas para ser demarcada, y se emitió la orden de inicio para el ejecución del proyecto con pleno conocimiento de las pobres condiciones de la carretera donde se realizó la demarcación en cumplimiento de las órdenes de servicio que giró el COSEVI. Todo esto se sabía en COSEVI, porque según los folios 360 y 361 del expediente, antes del proyecto, se dio una constante solicitud a CONAVI para que interviniera la ruta con trabajos de bacheo y recarpeteo de todo el proyecto, cosa que NUNCA SE HIZO.

TRIGESIMO SEPTIMO: Lo rechazo en los siguientes términos. Es cierto, únicamente en cuanto a que el Estado tiene la potestad del resolución de los contratos; pero solo ante culpa grave atribuible al contratista, NUNCA ante situaciones propiciadas por las circunstancias puntuales de un contrato, a la misma Administración o a terceros, y sin probar un nexo entre la actuación del contratista (u omisión) y el supuesto incumplimiento. Los tribunales de justicia son claros al respecto, en Sala Primera y Tribunal Contencioso Administrativo:

SOLO SE PUEDE RESOLVER UN CONTRATO POR CULPA GRAVE

*"...La Sala de Casación ha considerado reiteradamente que no es cualquier incumplimiento el que autoriza la resolución de un contrato, ya que ésta sólo puede tener lugar en presencia de un **incumplimiento grave** (entre otras, resolución No.53 de las 15,15 horas del 31 de mayo de 1972). No es procedente la resolución, aunque fuere demostrado el incumplimiento, si éste no reviste tal importancia que amerite realmente la sanción más grave que existe en el ordenamiento civil frente a una relación contractual nacida válida y eficaz, cuál es su aniquilamiento definitivo con efectos retroactivos y sus lógicas consecuencias restitutorias y de resarcimiento. Hay ocasiones en que por no ser suficientemente grave el incumplimiento operado por una de las partes en un contrato, lo procedente es solicitar el cumplimiento de las obligaciones contraídas y exigir el pago de daños y perjuicios, conforme lo autoriza la ley civil, dado que "puede ser más conveniente, para el interesado, pedir el cumplimiento del contrato y no su resolución, según sean las circunstancias; sino también porque en ciertos casos resultaría absurdo declarar resuelto un contrato que fue cumplido en su mayor parte y que uno u otro de los contratantes dejó de cumplir en un extremo secundario" (sentencia de Casación No.53 de las 15,15 horas del 31 de mayo de 1972). De manera que, para que sea procedente la declaratoria de resolución de un contrato, no basta con probar en juicio el incumplimiento por parte de uno de los contratantes, sino que se debe demostrar además su gravedad, que debe ser tal que determine la extinción definitiva del contrato, según se ha dicho..." Resolución 309 de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia.*

San José, a las catorce horas cincuenta minutos del treinta y uno de octubre de mil novecientos noventa.-

En este caso son existe culpa grave del contratista. La carretera donde COSEVI ordenó los trabajos de demarcación presenta condiciones adversas, conocidas por COSEVI, pues CONAVI nunca hizo la intervención del tramo, para que estuviera en condiciones aptas, como se reconoce al folio 361 párrafo tercero por parte de la Alejandra Acosta de DGIT:

Considerando entonces los problemas de seguridad vial que representaba que esta ruta se mantuviera sin señalamiento, y ante el panorama expresado por el CONAVI de que no se harían intervenciones en ese tramo de 11 km y que además para hacerlo primero se debía incluir en el presupuesto como un proyecto, el cual debía pasar por todo el proceso de aprobación, asignación de fondos y contratación; la DGIT tomó la decisión de llevar a cabo la demarcación horizontal sobre el tramo afectado, teniendo en cuenta que se estaba cambiando el concepto de carriles de ascenso por carriles de adelantamiento controlado, y que entonces no se podía dejar ningún tramo sin demarcación clara de los carriles disponibles por sentido y de las islas de transición para pasar de dos carriles a uno o de uno a dos, sobre todo sin haber colocado los postes abatibles.

CAUSALES DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD

*“Asimismo, existen causas de justificación exonerativas de la responsabilidad civil contractual, mediante las cuales los contratistas no obstante incurrir en causales de incumplimiento, su conducta no sería reprochable, ni generaría responsabilidad civil, ni imposición de sanciones pecuniarias como las multas. Al respecto, es dable indicar que si bien el adjudicatario tiene la obligación de observar las condiciones del concurso, con lo ofrecido en su oferta y con lo pactado en el contrato administrativo, la fuerza mayor, el caso fortuito, el hecho de un tercero o la propia responsabilidad de la Administración, le facultan para justificar el no cumplimiento de lo pactado o para solicitar la prórroga de la ejecución del mismo, al tenor del ordinal 702 del Código Civil y el voto de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia número 460-F-03 de las 10:45 horas del 30 de julio del 2003, mismas que debe justificar, acreditar y demostrar, estableciendo además el nexo causal entre el evento justificante y la fase de ejecución del contrato”.*29-2009- S-VIII TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCION OCTAVA. II Circuito Judicial. San José, a las quince horas del veinticuatro de abril del año dos mil nueve.-

En este caso no existe incumplimiento porque la pintura se colocó conforme las especificaciones del cartel y órdenes de servicio de COSEVI. No existe NEXO CAUSAL entre el deterioro de la pintura y una omisión de mi representado, así se reconoció al folio 362:

De esta forma, una vez realizadas todas las acciones necesarias, la DGIT informó a la empresa contratada que la calidad de los trabajos de demarcación realizada no era el causante del desgaste de la pintura en el tramo de 11 km antes del Río Sucio, en sentido San José – Guápiles, sino la combinación de factores como ancho insuficiente de los carriles de circulación, velocidades de operación superiores a los límites establecidos, alto tránsito de vehículos pesados y con posibles sobre cargas, carpeta con agrietamiento transversal y longitudinal a la carretera, condiciones lluviosas y de humedad la mayor parte del año, falta de cunetas a lo largo de la carretera. Por lo tanto, se dio reinicio a las labores faltantes.

SOBRE LOS DOS SUPUESTO INCUMPLIMIENTOS:

PRIMERO: No atender la indicación del grupo fiscalizador para redemarcar todo el proyecto, por incumplimiento de reflectividad y firma del Acta de Recepción Definitiva.

Como se explica del punto décimo noveno de este documento, la fiscalizadora Alejandra

Acosta, Jefe de Regionales de DGIT, en línea con lo afirmado por LanammeUCR explicó y documentó que las condiciones particulares de la carretera y su uso son las causas del desgaste prematuro de la pintura, y no existe una conducta u omisión achacable a mi representado de frente al contrato. Entonces, no existe razón legal ni justa para exigir la redemarcación, y no existe obligación de J L Señalización y Arquitectura S.A. de seguir órdenes contrarias al contrato, y al principio de legalidad, sobre todo contrarias a la lógica elemental del artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública.

Además, el 21 de setiembre del año 2015, en el oficio DVT-DGIT-R-2015-0842 la Dirección General de Ingeniería de Tránsito Departamento Regional señaló con respecto a los trabajo de demarcación vial (Se aporta copia como prueba):

“Sin embargo, las condiciones climáticas no permitieron llevar a cabo la prueba, y durante las visita realizadas por la DGIT, el tramo en cuestión presentó una humedad constante, por lo que el 4 de agosto se realizó una visita con funcionarios de Lannamme UCR, para determinar de manera visual, alguna condiciones evidentes en la zona que afectan la calidad de la pintura.

De esta forma se identificó que los siguientes factores están afectando la durabilidad de la pintura en el tramo en cuestión:

Ancho insuficiente de los carriles de circulación que genera que los vehículos pesados circulen y frenen de manera abrupta sobre la línea del centro.

Velocidades de operación superiores a los límites establecidos que provocan que los vehículos, tanto livianos como pesados, circulen por encima de la línea del centro, de división de carriles y de borde.

Alto tránsito de vehículos pesados y con sobre carga, lo cual no solo deteriora la carpeta de rodamiento, sino que contribuye a que el desprendimiento de la pintura sea más acelerado.

Carpeta con agrietamiento transversal y longitud a la carretera, lo cual propicia la entrada de agua en la estructura de pavimento y favorece el desprendimiento del agregado y por ende de la pintura

Condiciones lluviosas y de humedad la mayor parte del año, por lo cual es común que la carpeta permanezca mojada.

Por lo cual, la DGIT determinó que la calidad de los trabajos de demarcación realizada por la empresa contratada no es el causante del desgaste de la pintura en ese tramo, sino la combinación de los factores anteriormente mencionados, por lo cual, es posible proceder con los trabajos faltantes de colocación de los postes en la totalidad del proyecto..”

El 26 de mayo de 2016, por medio del oficio LM-IC-D-0379-16 el Director del Lanamme de la Universidad de Costa Rica, en cumplimiento de la orden de la Sala Constitucional, informa a mi representada sobre las giras realizadas por personal de Lanamme los días 16 y 24 de junio, y 24 de agosto, donde se indica en la oración final del párrafo final de la nota lo siguiente:

“Se comentó verbalmente con los funcionarios de la DGIT sobre las posibles causas del desgaste y deterioro prematuro de la demarcación vial, asociado principalmente a las condiciones climáticas de la zona, particularmente la alta humedad de la superficie de rodamiento y en el ambiente”

Mi representado cumplió con el contrato, y con ello se agotaron sus obligaciones. El hecho de que haya firmado el acta de recepción definitiva del proyecto, con el contenido que le dio COSEVI no modifica el cartel, el contrato o es un acto creador de obligaciones adicionales el contrato. El acta no es un instrumento legal para modificar el contrato.

Ya antes de la demarcación, el 13 de mayo de 2015, por medio de nota emitida el 13 de mayo de 2015 por mi representado a Alejandra Acosta Gómez y Juan Diego Bogantes recibida por el Consejo de Seguridad Vial el 14 de mayo de 2015, se advierte el mal estado de la carretera, y los efectos de esta situación, ajena al contratista sobre la garantía:

“...Estimados señores:

Sirva la presente para saludarles y a la vez externarles nuestra preocupación pues hemos tenido que pintar una carpeta asfáltica en mal estado, la cual presenta grietas (cuero de lagarto), desprendimiento de agregados, piedra expuesta y huecos a todo lo largo de la vía, provocando que la pintura no se adhiera correctamente, acortando la vida útil de la misma.

Por lo que le informamos que la Garantía no cubrirá los tramos de presentan este problema, pues la misma es exclusivamente para asfaltos nuevos o en perfecto estado”

SEGUNDO: Incapacidad de los postes abatibles de soportar al menos 200 impactos a una velocidad promedio de 60 kilómetros por hora

No existe prueba de que los postes no cumplan con lo ofrecido.

El informe de impactos del Instituto Tecnológico de Costa Rica no tiene validez alguna y no es prueba para demostrar el incumplimiento atribuido a los postes entregados, por varias razones:

- 1) El ITCR no tiene acreditación para hacer pruebas de impacto sobre postes, bajo las normas de la Ley de Sistema Nacional de Calidad
- 2) En el sitio de pruebas, los postes fueron colocados por personal no capacitado, ni certificado por el fabricante de los postes.
- 3) El tercer poste A-7 que se señala como fracturado al golpe 75, tuvo un exceso de presión en la colocación de uno de los tornillos, que se evidencia en los videos y actas notariales que se aportan como prueba. Es decir hubo mala praxis en la colocación de los postes, y se aportan los videos que prueban nuestro decir, así como las actas notariales levantadas al efecto. El posta A-7 fue precisamente el que se menciona al folio 389 del expediente, como parte del informe del ITCR: “... *Precisamente fue ese mismo poste abatible (A-7) el que continuó desgarrándose e la base, hasta que en el impacto 75 se partió y quedó completamente horizontal...*”
- 4) En el sitio de las pruebas no se usó un instrumento para medir la capacidad del vehículo que impacto los postes, de modo que no existe prueba sobre la velocidad de impacto.
- 5) No se acreditó la cadena de custodia de los postes colocados en la calle para las pruebas el ITCR. No se conocen las condiciones de manipulación y almacenaje previo de los postes usados en las pruebas.
- 6) El sitio donde se colocaron los postes no está hecho para este tipo de pruebas, y no tuvo medidas de seguridad para garantizar que no sufrieran maltratos o golpes adicionales por parte de personas no autorizadas por el ITCR. Los postes estuvieron colocados en una vía del 2 de mayo al 12 de mayo de 2016, según el folio 388 del expediente administrativo, sin que se haya asegurado la zona de forma permanente, la cual se mantiene abierta al público, estudiantes, trabajadores del tecnológico, del Colegio Científico.
- 7) Según las conclusiones del informe, este hizo un estudio comparativo con postes de otro tipo (de hule y dos piezas unidas con un elemento metálico, que no tiene relación con esta contratación.

- 8) El informe dice, con vista al folio 383 del expediente administrativo que el CIVCO (ITCR) hizo una adaptación de la norma Guía de información en servicio para dispositivos temporales de uso de tráfico”

El Ente Costarricense de Acreditación, conforme la nota adjunta que se aporta como prueba, emitida por este dentro de sus competencias legales, no autoriza las pruebas realizadas, y recomienda a las instituciones contratar a laboratorios acreditados ante el ECA, EXCLUSIVAMENTE LAS PRUEBAS AUTORIZADAS. Nuestras afirmaciones están documentadas y se aporta copia de la nota del ECA y en el acto de audiencia se presenta su original para cotejo. El ITCR, por medio de sus laboratorios, no está autorizado para pruebas de ensayo sobre postes, y el ECA lo dice expresamente en nota ECA-G-2016-162 del 12 de agosto de 2016:

- 2) El laboratorio de ensayos del Centro de Investigaciones en Vivienda y Construcción del Instituto Tecnológico de Costa Rica, se encuentra debidamente acreditado ante el ECA, como laboratorio de ensayos, bajo la norma INTE-ISO/IEC 17025:2005 y para las actividades de ensayo descritas en el alcance número LE-121, documento que se adjunta a la presente nota.
- 3) Al revisar el alcance de acreditación, número LE-121, el cual se adjunta a esta nota y el informe técnico aportado por ustedes, se observa que el ensayo específico de “Postes Abatibles”, no se encuentra dentro de dicho alcance de acreditación, lo que implica que dicho ensayo no está acreditado ante el ECA.
- 4) Como se indicó anteriormente el ensayo, con el nombre específico de “Postes Abatibles”, no se encuentra dentro del alcance de acreditación, LE-121, del laboratorio de ensayos del CIVCO. Es importante indicar que se realizó una búsqueda en nuestros registros y a la fecha de emisión de la presente nota, no se encontró ningún laboratorio cuyo alcance acreditado contenga la prueba específica de “Postes Abatibles”.

Además de esto, existen constantes reconocimientos de que los postes, en el sitio de las obras donde fueron colocados como parte de la ejecución del contrato, fueron expuestos a impactos por vehículos pesados y vandalismo.

No puede COSEVI dejar de lado la particular situación de este contrato, donde por primera vez, en el país se colocaron estos dispositivos. Como lo afirmaron constantemente los mismos jefes de COSEVI, y el mismo Presidente de la República, las condiciones fueron deplorables por el ánimo de los usuarios de dañar los postes, o las mismas condiciones de la carretera, algunos fueron robados, y en declaración ante la prensa nacional por ejemplo del Director de Ingeniería de Tránsito

y del Presidente de la República hicieron declaraciones muy sinceras y objetivas, sobre una situación evidente.

<http://www.repretel.com/actualidad/analizaran-plan-de-postes-abatibles-en-la-ruta-32-18036>

El presidente de la República afirmó según publicación de La Nación del 5 de noviembre de 2015:

"Yo venía en automóvil ahora de San José y en una curva, subiendo, venía un furgón por el lado equivocado de la carretera, o sea contrario a vía, lo cual significa que le pasó por encima a varios de esos postes abatibles para poder ubicarse donde venía", dijo con indignación el gobernante.

File:///Users/usuario/Desktop/Luis%20Guillermo%20Soli%CC%81s_%20postes%20abatibles%20de%20ruta%2032%20ya%20cumplieron%20su%20vida%20u%CC%81til.html

La prensa ha generado pruebas sobre la tendencia de conductores de vehículos pesados, de 18 llantas, a pasar por encima de los postes, cuando ello no es necesario, indicando: **Pese a que contaba con suficiente espacio para maniobrar, este camión impactó uno de los postes cerca de Río Frío**



Llama la atención que el mismo German Valverde González, Director Ejecutivo de COSEVI ha reconocido que el ánimo de dañar estos postes, ha excedido el vandalismo común que se da con respecto a las señales de tránsito, por ejemplo, como se ve en la publicación de La Nación del 12 de junio de 2015. Es decir, parece que conoce de primera mano la realidad.

Nunca antes en la historia de este país se habían ubicado este tipo de dispositivos, y nunca antes se había documentado la resistencia de los usuarios al cambio, exponiendo los dispositivos a usos que sobrepasan lo razonable, daños provocados y maltrato, abusando de la vulnerabilidad natural de estos tipos de dispositivos.



Con vista al oficio DVT-DGIT-R-2015-0842 del 21 de setiembre de 2015 suscrito por los fiscalizadores de contrato Alejandra Acosta Gómez y Juan Diego Soto Bogantes existe un alto tránsito con sobre carga y velocidades de operación superiores a los límites establecidos que provocan que los vehículos, tanto livianos como pesados, circulen por encima de la línea de centro, de división de carriles y borde.

Es conocido que por medio de la Ruta 32 entran al Valle Central las mercaderías provenientes de Puerto Limón, en vehículos de 18 llantas, muchas veces sobrecargados, y una conducta dañina de los conductores este vehículo es nefasta para cualquier dispositivo. También la explotación de tajos y transporte de materiales para construcción.

Lamentablemente no se hizo un levantamiento de impactos sobre los postes a partir de su colocación, que es el momento en que empiezan a ser usados y aprovechados.

La contratación es un medio para alcanzar un fin, y sin duda alguna hace falta valorar la esencia de esta contratación y las lecciones aprendidas, pues el diseño de proyectos por parte del Estado puede mejorar a partir del conocimiento sobre el comportamiento de los usuarios y las limitaciones propias de la carretera.

Si como sucede en este caso, por ejemplo, no existe espaldón para que un vehículo varado, se orille, ello provoca que deba ser adelantado, pasando los vehículos sobre los postes, que en casos como estos pueden ser impactados muchas veces en una hora por camiones pesados y sobrecargados.

No se puede ejecutar la garantía de cumplimiento, en ausencia de demostración y liquidación de daños

La garantía de cumplimiento es exclusivamente para resarcir al Estado por daños reales causados por el contratista, y en este caso no se demuestra daño, menos aún se cuantifica.

Estos daños deben estar cuantificados y se debe dar traslado al administrado para ejercer su derecho a la defensa. No se nos ha dado a conocer un daño concreto, cálculo, estimación o metodología para su determinación, por ende en ausencia de daño probado, no se puede ejecutar la garantía del cumplimiento, ello sería atípico y contrario al principio de legalidad. También en torno a este tema los tribunales de justicia con claros:

“No cabe duda que, en virtud de la finalidad resarcitoria de la garantía de cumplimiento, la liquidación y demostración, en procedimiento administrativo, del daño sufrido resulta un requisito esencial para la legítima ejecución, por lo que, ante la ausencia de dicho requisito, la decisión adoptada, sobre este aspecto específico, carece de fundamento. Lo anterior sin que se prejuzgue sobre los eventuales daños y perjuicios imputables a la conducta de la empresa Hampton & Hampton S.A. Así las cosas, y según lo expuesto, el reclamo debe ser acogido en ese extremo específico.”

Res: 000371-F-S1-2009 SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.
San José, a las once horas del dieciséis de abril de dos mil nueve.

Sancionar a mi representado sería algo ilícito, ajeno a un amparo legal. El Estado promovió este concurso, bajo sus condiciones y en la carretera requerida. Esa fue su decisión y es su responsabilidad lo sucedido, que en gran parte ha sido positivo, porque el proyecto logra salvar muchas vidas, y la reducción de accidentes es importante en el tramo intervenido, como lo señaló Policía de Tránsito en La Nación del 29 de junio de 2016 página 6 A (se aporta ejemplar en las páginas que interesan). No es legal ni justo trasladar al contratista la responsabilidad de las decisiones del Estado, pues este es responsable de su conducta normal y anormal. Continuar con el proceso sancionatorio, sería una conducta ilícita del Estado, con las consecuencias patrimoniales que de ello pueden derivar, según la Ley General de la Administración Pública y la jurisprudencia de los tribunales de justicia. . Remito, solo a modo de ejemplo, sobre la responsabilidad del Estado por conducta ilícita, a la resolución No.2011-2010TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y CIVIL DE HACIENDA. SECCIÓN SEXTA, SEGUNDO CIRCUITO JUDICIAL DE SAN JOSÉ. Goicoechea, a las dieciséis horas veintiocho minutos del veintisiete de mayo de dos mil diez, que dice en lo que interesa:

"...Al amparo del numeral 190 de la Ley General de la Administración Pública, la Administración es responsable por su funcionamiento legítimo o ilegítimo, normal o anormal. Cabe destacar que la referencia que hace el legislador no es simplemente a los actos, sino que trasciende al funcionamiento administrativo (artículo 49 de la Constitución Política), concepto que refleja cualquier forma de manifestación de voluntad administrativa, sean formales o materiales, y que engloba además, a la disfunción, sea, las omisiones administrativas. La responsabilidad dicha, se enmarca, por ende, dentro de un régimen preeminentemente objetivo, que engloba en su fundamento tanto la teoría del daño y del riesgo, así como en el equilibrio en la ecuación patrimonial. Con ello se procura, en lo fundamental, la reparación indemnizatoria a quien ha experimentado una lesión atribuible a la organización pública como centro de autoridad que resulta ser antijurídica en su base..."

Procedimiento viciado

El procedimiento tiene tres alcances: resolución contractual, ejecución de garantía y sanción.

No se individualizan los hechos, ni se relaciones con las normas que darían lugar a las sanciones en las tres diferentes áreas, donde aplican diferentes normas de la Ley de Contratación Administrativa. La imputación es parcial y limita el ejercicio de derecho a la defensa de mi representada.

Conclusiones

No reconocemos incumplimiento contractual alguno, ni el más mínimo.

J y L Señalización y Arquitectura S.A., ejecutó el contrato, bajo las condiciones de calidad acordadas, de buena fe y no es imputable a la empresa condiciones particulares de la carretera, de antemano conocidas por COSEVI. Tampoco se puede argumentar que los postes colocados no cumplen, porque no existe prueba científica que lo demuestre, solo especulaciones y una serie de pruebas artesanales, no reconocidas por la Ley nacional (Sistema Nacional de Calidad).

Pretensión

Téngase por demostrado que no existe causa legal para resolver el contrato por incumplimiento, ejecutar la garantía o sancionar, de ninguna manera, en los términos de la imputación, a mi representada. Archívese el expediente y ordénese el pago adeudado, así como la liberación de la garantía de cumplimiento.

PRUEBAS:

1. Oficio DVT-DGIT-R-2016-0407 (**folios 358 a 393**) donde se reconoce el mal estado de la carretera, que CONAVI no pudo hacer la intervención para reparar la carretera antes de la señalación, que el posible deterioro acelerado de la pintura

obedece a las condiciones de la carretera, uso inadecuado y clima. Consta en el expediente.

2. Nota emitida el 13 de mayo de 2015 por mi representado y dirigida a Alejandra Acosta Gómez y Juan Diego Bogantes, recibida por el Consejo de Seguridad Vial el 14 de mayo de 2015, donde advierte el mal estado de la carretera y su efecto sobre la garantía. (se aporta)
3. Nota emitida por Lanamme donde atribuye el desgaste de la pintura de demarcación a las malas condiciones por alta humedad de superficie y ambiente. (se aporta)
4. Actas notariales realizadas en fecha de realización de pruebas en el Instituto Tecnológico de Costa Rica, donde se prueba que no existieron instrumentos de medición de velocidad del vehículo que impactó los postes, que ante la pregunta sobre si los funcionarios encargados de la instalación de los postes no ese tuvo una respuesta afirmativa y que todas las pruebas fueron filmadas. (se aportan)
5. 1) ACTA NOVENTA Y DOS: prueba que el dos de mayo de dos mil dieciséis se consultó a Alejandra Acosta si los funcionarios (del MOPT) que estaban realizando la instalación de los postes habían sido capacitados para ello, respondiendo esta que “nosotros les explicamos” que habían visto el proceso de instalación por parte de la empresa. Además que en un principio los funcionarios que instalaron los postes no pusieron los expanders a los tornillos, usaron epóxico en exceso y que algunos postes tienen los tornillos muy socados. Además que todo el proceso de colocación de postes fue filmado.
6. 2) ACTA NOVENTA Y TRES: prueba que el tres de mayo de dos mil dieciséis Alejandro Calvo Castillo consultó a Mauricio Esteban Araya Rodríguez (funcionario del ITCR responsable de las pruebas) cuáles instrumentos usaría en las pruebas de impacto de los postes, y este señaló que un medidor de temperatura, una cámara, un drom y un plomo para postes. Prueba que no se usaron instrumentos para medir la velocidad del vehículo al momento de los impactos. Prueba que Alejandro Calvo Castillo consultó al Osvaldo Francisco Piedra Mora (conductor del vehículo para impactos) sin baja la velocidad, y este responde que va entre sesenta y cinco y setenta cinco. Además que todo el proceso de impacto de postes fue filmado.
7. 3) ACTA NOVENTA Y CUATRO: Documento del cinco de mayo de dos mil dieciséis. prueba que el vehículo usado en las pruebas porta una calcomanía de revisión técnica que decía “ene dieseis”. Además que todo el proceso de impacto de postes fue filmado
8. 4) ACTA NOVENTA Y CINCO: Prueba que el once de mayo de dos mil dieciséis todo el proceso de impacto de postes fue filmado.

9. 5) ACTA NOVENTA Y SEIS: Prueba que el doce de mayo de dos mil dieciséis todo el proceso de impacto de postes fue filmado.
10. Videos que prueba sobre: la mala técnica en la colocación de los postes, donde se puede ver que el poste que colapsó fue demasiado ajustado, si se compara con el resto, uno de los tornillos fue sobre ajustado hasta estrangular el plástico de la base, precisamente donde el poste se rompió. Se puede ver que los impactos fueron frontales, pero no en el centro del vehículo y la mala técnica de colocación
11. Noticias de prensa sobre el maltrato, vandalismo, uso impropio de la carretera, y sobre su mal estado.
12. Imágenes sobre el mal estado de la carretera al iniciar el proyecto.

(documento visible de los folios 506 y siguientes del expediente)

CUADRAGÉSIMO. Que el órgano director el procedimiento, rindió su informe en fecha 13 de septiembre pasado y recomendó lo siguiente:

1. Resolver por incumplimiento contractual comprobado y sin responsabilidad alguna para la Administración, la contratación originada en la Licitación Abreviada N° 2014LA-000023-0058700001 denominada “ 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,” Contratación adjudicada a la empresa J & L SEÑALIZACIÓN Y ARQUITECTURA S.A.
2. Ejecutar la totalidad de la garantía de cumplimiento rendida, por la suma de ¢.22.303.075, lo que debe comunicarse al Departamento de Proveeduría para lo correspondiente.
3. Disponer la sanción de apercibimiento por el incumplimiento que se detectó en la presente contratación.
4. Es recomendable, instruir a la Dirección Ejecutiva, para que en coordinación con el grupo fiscalizador del contrato, inicie la acciones tendientes a la rehabilitación del proyecto, incluyendo la instalación de postes delineadores abatibles, acordes a las particularidades del flujo vehicular del tramo.
- 5) También se recomienda, instruir al grupo fiscalizador, para que coordine con el contratista, la devolución formal de los postes delineadores abatibles no utilizados.

CUADRAGÉSIMO PRIMERO: Que esta Junta Directiva, en el acuerdo recurrido, resolvió lo siguiente:

a) Resolver por incumplimiento contractual comprobado y sin responsabilidad alguna para la Administración, la contratación originada en la Licitación Abreviada N° 2014LA-000023-0058700001 denominada “ 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,” Contratación adjudicada a la empresa J & L SEÑALIZACIÓN Y ARQUITECTURA S.A.

b) Ejecutar la totalidad de la garantía de cumplimiento rendida, por la suma de ¢.22.303.075, lo que debe comunicarse al Departamento de Proveeduría para lo correspondiente.

c) Disponer la sanción de apercibimiento por el incumplimiento que se detectó en la presente contratación.

d) Encomendar a la Dirección Ejecutiva, para que en coordinación con el grupo fiscalizador del contrato, inicie las acciones tendientes a la rehabilitación del proyecto, incluyendo la instalación de postes delineadores abatibles, acordes a las particularidades del flujo vehicular del tramo.

e) Instruir al grupo fiscalizador, para que coordine con el contratista, la devolución formal de los postes delineadores abatibles no utilizados.

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: Que el acuerdo recurrido fue notificado por la Secretaría de la Junta Directiva, en fecha 14 de octubre del 2016.

CUADRAGÉSIMO TERCERO: Que el recurso se sustenta básicamente en lo siguiente:

- a) transcribe la defensa visible en el resultando trigésimo noveno de esta resolución.
- b) el informe del órgano director y las conclusiones a las que arribó, parte en su criterio de errores gravísimos al estudiar el expediente, despreciando pruebas aportadas y falta de un abordaje objetivo del caso, con una lectura parcial del expediente.
- c) se oponen a que no se tuviera por probado que la totalidad de la extensión del proyecto presentara problemas que afectarían la demarcación horizontal y para ello invocan el oficio DVT-DGIT-R-2016-0407 de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, al punto que se requirió que todo el tramo fuera intervenido. Además señalan que las fotografías aportadas así lo corroboran y las propias advertencias que hicieron a los fiscalizadores, no debiendo cargar con la actividad del CONAVI en reparar el tramo de la ruta.
- d) se oponen a que se rechazara su argumentación de que la Administración debía acudir a laboratorios acreditados, para constatar la calidad de la demarcación. En su criterio era imperativo aplicar los determinantes de la Ley del Sistema Nacional de Calidad.

e)se oponen al razonamiento por el cual se determinó que la garantía exigida por la Administración no estaba limitada a vehículos livianos, ya que ello se asocia a las normas técnicas que pidió el cartel, diseñado por los propios funcionarios del Cosevi y que las pruebas del fabricante fueron hechas con un pick up GM Sierra de 2500 a 5000 libras, por lo que no deben asumir otros factores que acontecieron y que superan la garantía, como los golpes de camiones pesados, vandalismo y condiciones extremas reconocidas por las propias autoridades.

f)rechazan el que la pintura no cumpliera con los mínimos de luminosidad, ya que no existen informes técnicos de cómo y cuándo se midió la misma por parte de funcionarios institucionales y los instrumentos que utilizaron. Ello no consta en el expediente.

g)rechazan el que se afirmara que no se podía concluir que el poste A-7 perdió su capacidad de levantarse al golpe 75, por un tema de deficiente instalación, ya que en video se comprobó que fue socado en exceso y ello afectó el plástico, colapsando luego, además de que fue colocado por personal no capacitado para tal fin. Además, que la velocidad del vehículo utilizado no fue controlada.

h)que la recomendación del órgano director no fue congruente con los traslados de cargos, por lo que el acto adoptado es nulo en su criterio, debiendo eximirse al contratista de toda responsabilidad, liberarse los montos adeudados y pagando los intereses legales desde el pago original que debió realizarse y hasta la fecha del efectivo pago.

CUADRAGÉSIMO CUARTO: Que en el trámite de este procedimiento se han observado las prescripciones de ley; y

CONSIDERANDO:

I-HECHOS PROBADOS:

De importancia para la decisión de este asunto, se tiene como debidamente acreditado lo indicado en los resultandos precedentes. El cuadragésimo tercero, respecto del sustento del recurso.

II-HECHOS NO PROBADOS:

No hay de importancia para la resolución del presente recurso.

III- SOBRE LA MEDIDA CAUTELAR SOLICITADA. Se muestra inconforme el recurrente, con el hecho de que la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, sin estar aún en firme el acuerdo aquí recurrido, ejecutó uno de los extremos del mismo, cual es coordinar con el contratista el retiro de los postes abatibles entregados a la Administración.

Al respecto lleva razón el recurrente, pues no encontrándose en firme lo resuelto por esta Junta Directiva y por las consecuencias que derivan de la decisión adoptada, la procedente era diferir su ejecución hasta tanto en sede administrativa el asunto no tuviera ulterior recurso.

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito debió cotejar tal punto, de previo a prevenir al contratista, con lo que al no hacerlo, por las razones descritas, su decisión fue precipitada, disponiéndose aquí acoger lo solicitado y tener por inaplicable el oficio supracitado por las razones descritas.

IV-SOBRE LOS MOTIVOS DEL RECURSO. El recurrente hace referencia a los descargos que en su momento formuló durante la audiencia oral y privada, los cuales fueron ya analizados en la resolución recurrida, no habiendo motivo para modificar las razones ahí expuestas, máxime que no se abunda sobre esos aspectos.

Ahora bien, en concreto sobre los agravios puntuales que se hacen en el recurso respecto de lo resuelto, los mismos no son de recibo.

Primero, no es cierto que el tema de la intimación para la demarcación que ha decidido desatender el contratista, que es lo que tiene trascendencia sobre la imputación realizada, esté justificado con la prueba que se aportó durante la audiencia oral y privada.

Se razonó que el oficio DVT-DGIT-R-2016-0407 se refirió a un momento puntual del estado del proyecto, que una vez concluido, se prosiguió con el mismo.

El contratista no aportó prueba alguna fehaciente sobre lo que ocurrió de ahí en adelante y si se mantuvieron o no las circunstancias que afectaron el proyecto.

Se explicó que las fotografías aportadas corresponden a momentos históricos diferentes y si se pretendió justificar la negativa a la redemarcación por un hecho exculpante como las condiciones materiales de la vía, debieron aportarse elementos para esa situación puntual, con el fin de que fuesen evaluados y que se refirieran al momento en que se formuló el requerimiento.

Más bien los referenciaron a circunstancias anteriores, no teniendo la Administración aquí decisora, por qué asumir esa extrapolación en el tiempo.

Si la parte fiscalizadora ordenó la redemarcación, es por la estimación de que las circunstancias que llevaron en algún momento a suspender el proyecto para asegurar una demarcación adecuada, ya no estaban presentes.

Ello no se rebatió ni se hace ahora al plantear el recurso, por lo que lo resuelto es correcto.

Tampoco es de recibo exigir ahora que el requerimiento de la Administración para la redemarcación, apoyada en una insatisfacción de acuerdo a los parámetros cartelarios sobre la calidad de la demarcación existente, solamente pueda apoyarse en un laboratorio de calidad.

Las condiciones de la recepción del proyecto y las bases de la Administración sobre el particular, se definieron a partir del criterio que debía externar aquella.

Surge el cuestionamiento, de por qué al aceptarse previamente la demarcación por parte del grupo fiscalizador, no exigió el contratista igual proceder? La respuesta es clara: porque le favorecía.

Pero ahora que se discute la calidad de la demarcación, se pretende introducir un elemento externo no definido en los términos originales del cartel y con el cual se busca desconocer la pericia del órgano fiscalizador del proyecto.

Además se busca invertir la carga de la prueba, ya que si se rechaza el deber de demarcar por un tema de calidad de la reflectividad, es el contratista el llamado a demostrar que la misma sí cumple con los estándares exigidos.

Por otra parte, la resistencia exigida de los postes abatibles, no fue objeto de condicionamiento alguno, sino que debía responder hasta doscientos impactos, lo que la realidad evidenciada demostró que no es así, expresándose así un incumplimiento de los términos de referencia y las obligaciones plasmadas en el contrato.

Si ahora se referencia condiciones de laboratorio, que deberían ser las mismas cuales debían someterse los mismos en tiempo real, sabiendo que iban a ser distintos, ello más bien lo que refleja es constituir en una garantía en irreal, lo que no puede ser admitido por la Administración.

Se recuerda que las pruebas realizadas en el Instituto Tecnológico de Costa Rica, por sus particularidades acreditadas en el expediente, lo fueron en carácter de indicio y no como plena prueba, de modo que las contingencias presentadas, se analizaron de acuerdo a las reglas de la sana crítica. Las mismas determinaron, que por las constataciones realizadas en el tramo del proyecto por la unidad fiscalizadora y las mismas divulgaciones realizadas por los medios de comunicación colectiva; que para otro punto sí invoca el contratista, evidencian que la garantía a la que se obligaba el contratista sobre la resistencia de los postes abatibles, no se cumplió.

Por último se rechaza la supuesta incongruencia entre los hechos del traslado de cargos y la recomendación del órgano director, que debe entenderse como tal.

Se señaló al contratista el incumplimiento de no atender la instrucción de redemarcación y la no correspondencia, de la garantía de duración de los postes abatibles rendida en la oferta y plasmada en el contrato, con lo que arrojó la realidad.

Ambos aspectos se tuvieron por probados, con efectos asociados al incumplimiento, sobre la existencia jurídica de la contratación, la ejecución de la garantía de cumplimiento y la sanción de apercibimiento.

No hay en consecuencia vicio alguno en ese tema..." (SIC)

La Señora Presidenta manifiesta, que a lo interno de su Despacho le solicito a sus asesores hacer un análisis del proyecto de resolución y una de las cosas que le llamó la atención, es que en el informe no se lleva una secuencia cronológica de fecha, hay cosas que tienen fecha otras no, por lo que hay que ponerle atención a este aspecto. Por otro lado, estos son los comentarios que se dieron: hay falta de diligencia y de determinación, cuando se establecen las condiciones de la pintura de demarcación vial versus las condiciones de los pavimentos donde se iban a aplicar, como el disponer de las disposiciones de durabilidad y comportamiento de los postes abatibles solicitados. Paralelamente no se efectuó un análisis exhaustivo de concordancia entre lo solicitado en el cartel versus lo ofertado, al momento de determinar que la oferta adjudicada cumplía con las correspondientes especificaciones técnicas, para recomendar como se hizo señalando que se cumplía por parte del oferente recomendado se considera que se debieron hacer pruebas de verificación serias de lo ofertado versus lo requerido para el respectivo proceso o proyecto mediante proceso concursal, pruebas que hoy se vienen a revisar por parte de un ente universitario externo al Cosevi, quien dispone que lo presentado por el oferente adjudicado como correcto no cumple con la durabilidad requerida, por su parte más allá de tales circunstancias existe una indebida supervisión y control del organismo técnico acreditado para fiscalizar el cumplimiento y establecer la exigencia de lo contratado. Existen problemas con plazos para la toma de acciones de ejecución de las actividades, falta de la toma de decisiones necesarias para instar al cumplimiento que pudiesen estar desfasadas. No se ha desarrollado un expediente administrativo, puntual, secuencial y ordenado, y esto impide un mayor análisis y fundamentación del proyecto de contratación correspondiente. No existe tampoco con observaciones, una solicitud formal de medida cautelar dispuesta por el recurrente, pese a ello en el informe que se rinde mediante el proyecto borrador, se acoge y eso es incoherente.

La Directora Ejecutiva indica, que todo el proceso de contratación ya se hizo. Puede ser, pero es aventurarse a decir que Ingeniería de Tránsito, no planteó bien las especificaciones técnicas. Ingeniería de Tránsito hizo un cartel, se presentaron las ofertas y se analizaron y el proceso de adjudicó. En el momento en que hacía falta un tracto del pago, se determina que los postes se estaban deteriorando antes de tiempo y el Director Ejecutivo anterior, toma de decisión de que se paralice el proyecto y se hagan las pruebas técnicas. O sea venir ahora a examinar el cartel, y la oferta y todo el proceso, es una etapa precluida. Por otro lado, si hay un procedimiento administrativo, que tiene todo un expediente, este proceso lo realizó la Asesoría Legal del Cosevi, al cual se le dio el debido proceso. El expediente está foliado, ordenado. La resolución de este proceso esta Junta Directiva la conoció y se tomó una decisión. Todo eso ya se conoció, se vio la contratación, se conoció el procedimiento administrativo, éste es el recurso contra el acto final, donde se determinó resolver por incumplimiento. Todas las consideraciones, incluidas en el proyecto de resolución, tienen una secuencia lógica.

La Señora Presidente propone que se proceda a votar el proyecto y ella se abstiene porque no conoce el macro del proceso.

El Director Chavarría Gutiérrez comenta sobre la calidad de los materiales, con respecto a la duda cree que este cartel lo hizo Ingeniería de Tránsito pero siempre en el cartel se establece que el oferente tiene que aportar muestras de la pintura y se le hacen pruebas físicas en el laboratorio del MOPT, y si las pruebas cumplen se acepta, se da la orden de inicio del proyecto a la empresa. No se le hacen pruebas químicas porque sale muy caro. En este caso, se acepta la certificación del fabricante y con respecto a los postes abatibles, tiene entendido que en el cartel se decía que como el MOPT no tiene capacidad de hacerle pruebas a todos los materiales que recibe se tomó como suficiente la certificación del fabricante de que los postes aguantaban cierta cantidad de impactos antes de abatirse. Eso que usted manifestó no es cierto, en esos dos aspectos.

La Directora Vargas Víquez dice, que aunque es un proceso viejo y si se tiene el expediente en digital, pues se podría enviar el expediente digital para recoger el tema.

La Señora Presidenta se abstiene de votar, ya que no cuenta con la información completa para poder tomar una decisión específica del tema.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Declarar sin lugar, el recurso de revocatoria interpuesto por el señor Junior Gerardo Espinoza Chaves, de calidades que constan en la presente causa, en contra de resolución dictada con motivo de procedimiento administrativo ordinario de resolución contractual de la Licitación Abreviada N° 2014LA-000023-0058700001 denominada “ 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,” Contratación adjudicada a la empresa J & L SEÑALIZACIÓN Y ARQUITECTURA S.A., cédula jurídica tres-ciento uno-ciento veintiséis mil cuatrocientos veintitrés. Resolución adoptada en el artículo VI de la Sesión 2855-16 del 12 de septiembre del 2016.

Se acoge la medida cautelar y se dispone comunicar a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito revoque el oficio DVT-DGIT-R-2016-2112, hasta tanto no se resuelva en definitiva el presente asunto.

Se emplaza al recurrente, para que en un plazo de 3 días hábiles contados a partir de la notificación de esta resolución, acuda ante el despacho del Ministro de Obras Públicas y Transportes en defensa de sus intereses, si lo estima oportuno. NOTIFÍQUESE.

ARTÍCULO NOVENO

Oficio CDS-16-216 Contraloría de Servicios – “Encuentro Anual del SNCS Realimentación y Planificación 2017”

Se conoce oficio No. CDS-16-216, suscrito por el Lic. Ronny López Badilla, Contralor de Servicios, donde informa que recibió una invitación para participar en el "Encuentro Anual del SNCS Realimentación y Planificación 2017", que se llevará a cabo el próximo 25 de noviembre y al curso-taller "Lo Ética en el Trabajo: Prácticas Asertivas para la Promoción de la Ética y la Integridad en las Organizaciones, los días 21, 23, 28 de noviembre y 1 de diciembre, sin embargo, a este último no se pudo inscribir a tiempo por lo que no podrá asistir.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se autoriza la participación del Lic. Ronny López Badilla, Contralor de Servicios, al "Encuentro Anual del SNCS Realimentación y Planificación 2017", que se llevará a cabo el próximo 25 de noviembre.

ARTÍCULO DÉCIMO

Oficio No. DOF-CP-2016-0793 Consejo de Personal Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Se conoce oficio No. DOF-CP-2016-0793, suscrito por el Lic. Víctor Mauricio Moya Madriz, Secretario Ejecutivo del Consejo de Personal Ministerio de Obras Públicas y Transportes, donde acuerda exteriorizar a la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial la preocupación de ese Consejo porque los vehículos detenidos en la Delegación de la Fortuna, se dejan en la vía pública, ya que no se cuenta con espacio dentro de la Delegación de Tránsito, por lo que no se pueden custodiar y se le solicita que se tome en consideración lo pertinente, a efecto de que se pueda contar con un depósito de vehículos en la Delegación de la Fortuna de San Carlos.

La Directora Ejecutiva menciona, que cuando se acondicionó el depósito de vehículos de La Guácima, el Cosevi adoptó la decisión de que se iba a determinar los cantones a los que se les iba a vaciar de vehículos detenidos, partiendo de lo que había mencionado la Policía de Tránsito, que lo que ellos ocupan para bajar y hacer más operativos son campos para meter los vehículos detenidos. Por lo que se decidió vaciar Guápiles, Grecia, San Carlos y La Fortuna; sin embargo, en la Policía de Tránsito se empezó a remitir todas las notas de todos los delegados de tránsito del país pidiendo espacio, por lo que se cambió de metodología. Entonces una vez al mes, se le consulta al Director de la Policía de Tránsito cuál es la prioridad, ya que al Cosevi le da lo mismo de dónde se reciban los vehículos, solo que se tiene una capacidad instalada limitada, se tienen que recibir de lunes a jueves y los viernes hasta actualizar inventario, así se ha estado haciendo hasta el momento. Quien dispone la prioridad de traslado es el Señor Director General de la Policía de Tránsito, quien dijo que del 18 de octubre al 18 de noviembre se recibiría Esparza y Parrita, aun así, el Cosevi había adquirido un compromiso con el Delegado de La Fortuna, de recibirle todos los vehículos detenidos a la orden del Cosevi, para tratar de ayudarlo en

esta problemática y hasta el momento se le han recibido todos los vehículos. Los vehículos que están afuera están a la orden del Poder Judicial y del MOPT, no son del Cosevi. En San Carlos, el Señor Ministro giró una orden por la orden sanitaria, del Ministerio de Salud, de prestar un contenedor y cree que don Mario Calderón no coordina con él las notas que se envían al Cosevi, porque don Mario, dijo al Cosevi que reciban vehículos de Parrita y el Señor Ministro mandó a sacar un contenedor de vehículos de San Carlos; lo que se hizo fue reorganizar, se dejó de atender el INVU Las Cañas, y otros depósitos para atender lo que había enviado el Señor Ministro. Agrega que conversó con don Orlando Cervantes, ya que es importante la coordinación.

La metodología está dada y las prioridades las da don Mario Calderón, que asumía que tienen que coordinar con la Señora Viceministra y el Señor Ministro para ver cuáles son las prioridades institucionales, el Cosevi recibe de donde sea. Este tema se solucionaría con el proyecto de decreto que se está trabajando. Sería importante decirle al Consejo de Personal, que el Cosevi le solicita a don Mario Calderón las prioridades y que se está a la espera de la respuesta de las prioridades del 18 de noviembre al 18 de enero del próximo año.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el No. DOF-CP-2016-0793, del Consejo de Personal Ministerio de Obras Públicas y Transportes y se instruye a la Dirección Ejecutiva para que coordine con la Señora Viceministra de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y con el Director General de la Policía de Tránsito para establecer las prioridades con respecto a los vehículos detenidos de las diferentes delegaciones de tránsito del país y que informe lo pertinente al Consejo de Personal de las gestiones que está realizando el Cosevi en ese sentido.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Asuntos de la Presidencia

Propuesta para Proyecto de Decreto para Declarar Estado de Emergencia los Depósitos de Vehículos Detenidos

La Señora Presidenta le solicita a la Directora Ejecutiva, referirse al tema de la propuesta para el proyecto de decreto para declarar estado de emergencia los depósitos de vehículos detenidos.

La Directora Ejecutiva menciona, que el proyecto se envió al Despacho de la Señora Viceministra, de acuerdo con lo adoptado por esta Junta Directiva en la sesión anterior. La Señora Presidenta le solicitó enviárselo a don Fernando Llorca, para revisarlo desde el punto de vista de salud. Agrega que recibió un correo del Despacho de la Señora Viceministra donde decía que les enviara un disco compacto conteniendo el decreto, el

resumen ejecutivo y el formulario de la mejora regulatoria, a lo cual tiene una duda e indicó que lo iba a ver; sin embargo, no ha podido verlo en detalle. Prefiere que esté socializado, que don Fernando lo haya visto con sus asesores legales, el Minae y que se le indique que el Ministerio de Hacienda y Justicia van a firmar, que era una posibilidad que se incluyó en el proyecto, para que se discutiera en el Ministerio de la Presidencia y ya cuando todos estos trámites estén listos y el documento esté finalizado, se llenaría el formulario de mejora regulatoria, porque ahí tiene que incluirse que tiene el visto bueno del Ministerio de Salud, del Minae, etc.

Se toma nota de las manifestaciones de los Señores Directores.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

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

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

Oficio CDS-16-225 Contraloría de Servicios

La Directora Ejecutiva presenta oficio CDS-16-225, suscrito por el Lic. Ronny López Badilla, Contralor de Servicios, donde indica que como esa unidad está supeditada a la Junta Directiva se le han presentado dificultades para tramitar autorizaciones de vacaciones, permisos, capacitaciones y viáticos, relacionados con el Contralor. Por lo que solicita valorar los casos en que pueda dar dichas autorizaciones él como Contralor o en su defecto a quien la Junta Directiva designe, con el fin de hacer dichos trámites más expeditos.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el CDS-16-225, de la Contraloría de Servicios y se acuerda trasladar el oficio a la Asesoría Legal, a fin de determinar cuáles asuntos administrativos se pueden delegar en la Dirección Ejecutiva y cuáles no.

Se levanta la sesión a las 20:45 horas.