

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 2885-2017

Acta de la Sesión Ordinaria 2885-2017 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 26 de junio del 2017 en la Sala de Sesiones.

Se inicia la sesión a las 16:48 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Arq. Liza Castillo Vásquez	Presidenta
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante CFIA
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante MEP
Dra. María Esther Anchía Angulo	Ministra de Salud

Directora Ausente: Licda. Lorena Vargas Víquez por encontrarse en funciones propias de su cargo.

Participan además:

Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria de Actas
MBA. Roy Rojas Vargas	Director de Proyectos
Lic. Luis Montero Fallas	Dirección de Proyectos
Lic. Alexander Vásquez Guillén	Proveedor Institucional
Ing. Diego Rugama Monge	Ingeniería de Tránsito
Ing. José Manuel Chaves Cordero	Encargado ATFV
Ing. Pablo Alvarez Garay	ATFV
MBA. Braulio Picado Villalobos	Unidad de Donación de Vehículos
Ing. Adrián Rojas Barrientos	Departamento de Servicios Generales
Lic. Jimmy Alberto Salazar	Dirección General Policía de Tránsito
Lic. Roy Cervantes Benavides	Dirección General Policía de Tránsito
Lic. Marcelo Morera Vásquez	Dirección General Policía de Tránsito
Lic. Vincer Sánchez Gutiérrez	Dirección General de Educación Vial

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación Acta Sesión Ordinaria 2884-2017
- III. Presentación Campaña Publicitaria "¿Por qué la velocidad mata?"

- IV. Presentación de la Historia del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – Oisevi
- V. Criterio de la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular sobre el Factor Lambda
- VI. Informe de la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular sobre la Estación Fija de RTV en la Zona Sur
- VII. Asuntos de la Auditoría Interna
 - Informe AI-INF-AO-17-11 Estudio “ Evaluación de los Proyectos Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales para los años 2015-2016”
 - Informe AI-INF-TI-17-12 estudio “ Evaluación de los Sistemas Digitales de Información del Cosevi.
- VIII. Licitación Abreviada No. 2017LA-000023-0058700001: “Compra, Instalación y Puesta en Marcha de Aires Acondicionados con Tecnología VRF (Volumen Variable de Refrigerante) y Tipo Piso-Cielo para el COSEVI y DGEV”
- IX. Licitación Abreviada No. 2017LA-000013-0058700001: “Adquisición de Montacargas para la D.G.P.T. y el COSEVI.
- X. Licitación Pública Nº 2017LN-000002-0058700001: “Compra de Vehículos Oficiales para la Dirección General de Policía de Tránsito”
- XI. Licitación Pública No. 2017LN-000001-0058700001 “Contratar una Empresa Física O Jurídica Encargada de Dotar e Instalar Sistemas Fotovoltaicos a 76 Sistemas Semafóricos”
- XII. Proyecto de resolución a reclamo administrativo formulado por el señor Mario Alberto Rodríguez, Sistema Nacional de Radio y Televisión S.A.
- XIII. Informe Proyecto de Donación de Vehículos Detenidos por Infracción a la Legislación de Tránsito
- XIV. Acuerdo Compromiso Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial - FICVI
- XV. Asuntos de la Presidencia
- XVI. Asuntos de los Directores de Junta Directiva

XVII. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

Vacaciones Directora 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.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2885-2017 del 26 de junio del 2017.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2884-2017

Este punto se pospone para la siguiente sesión.

ARTÍCULO TERCERO

Presentación Campaña Publicitaria "¿Por qué la velocidad mata?"

Se recibe al MBA. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos y al Lic. Luis Montero Fallas de la Dirección de Proyectos quienes presentan los spot de la Campaña Publicitaria "Por qué la velocidad Mata?"

El MBA. Rojas Vargas manifiesta, que en esta campaña se ha ido avanzando mucho. Esto es un proceso, del cual primero hay que educar a la población, contarle lo que sucede y mostrarles una combinación gráfica, con datos científicos, de que lo que sucede por conducir con alta velocidad, es realmente funesto y está asociado a muerte en carretera. Lo que se pretende es que la población vaya haciendo consciencia de las lesiones que provocan los accidentes de tránsito cuando media la alta velocidad. Esta es una primera etapa en donde la gente vaya aprendiendo, qué es la velocidad y por qué efectivamente la velocidad mata.

El Lic. Montero Fallas indica, que esta campaña está basada en evidencia científica, está tomada de manuales de control de velocidad de la OMS. Lo que se está buscando es brindar a la población información de por qué la velocidad mata, esto por cuanto

nunca nadie ha explicado ni se ha tomado el tiempo de dar las razones del por qué eso ocurre.

A continuación se muestra el primer comercial.

La Señora Presidenta recuerda, que en algún momento se conversó sobre el tipo de campaña e ir dejando la misma si es cruda, violenta y que más bien había una tendencia en la administración de dejar ese mensaje porque no calaba, pero en esta campaña se está volviendo a eso.

El MBA. Rojas Vargas responde, que en esta campaña no se hace un enfoque de sangre, de violencia, lo que se muestra es lo que sucede en la biomecánica, se utiliza evidencia de la biomecánica, pero no mostrando sangre sino qué es lo que ocurre en el organismo cuando hay objetos sueltos en el automóvil al momento del choque. Este anuncio no es sangriento no es grotesco, sino más bien muestra qué es lo que ocurre en el sistema óseo cuando hay un choque por accidente de tránsito.

El Lic. Montero Fallas agrega, que de previo a crear esta campaña, la Dirección de Proyectos ha realizado investigaciones previas con grupos focales, con conductores de vehículos. Se tomó una muestra de conductores dentro del GAM, en áreas fuera del GAM y se han puesto diversos enfoques de campañas anteriores para ver con qué mensaje se identificaron más las personas. Con la campaña de “El chasis sos vos” y con esta campaña de velocidad, la gente ha indicado que ellos quieren ver la realidad reflejada, no con un anuncio grotesco, sino con un anuncio que les diga qué puede pasar cuando se abusa de los factores de riesgo en carretera, en este caso con la velocidad.

Acota la Señora Presidenta, que por su formación de arquitecta, el entorno es un tema que le preocupa. En este anuncio se está hablando de velocidad y el video muestra un entorno de calles rurales, de piedra, hay bosque, por lo que sugiere que se analice si realmente empata el mensaje con el entorno donde sucede.

El MBA. Rojas Vargas explica, que eso también se analizó, con base en el perfil epidemiológico cualitativo de donde ocurre, que muestre que no solo en la ciudad pasan accidentes. En esta campaña hay anuncios en la ciudad y en el campo.

Segundo comercial:

El MBA. Rojas Vargas indica, que este anuncio muestra lo que sucede con los pasajeros del vehículo que van en la parte de atrás sin el cinturón de seguridad, porque puede provocar la muerte de los compañeros que van adelante y se hace una simulación de lo que sucede golpeando a los pasajeros con la bola de acero.

La Señora Presidenta expresa, que no está muy convencida del efecto que puede causar la bola. Cree que es mejor utilizar un número o un mensaje. El tema de la bola que golpea a los pasajeros se ve como chistoso y pierde un poco el enfoque.

El Lic. Montero Fallas indica, que lo que se quiere mostrar es la analogía de lo que sucede con los pasajeros traseros al momento de ocurrir un choque si no tienen puesto el cinturón de seguridad. Lo que dice la teoría es que el peso de las personas se duplica al momento del choque.

Agrega la Señora Presidenta, que en la representación se puede poner esa información con una flecha indicando la fuerza del impacto. Solicita que se explore esta posibilidad, porque se ve chistoso el tema de la bola, porque salen volando. En este momento a la Administración la están midiendo con una lupa diferente, con la medición de las campañas anteriores, y esto va de la mano con el proyecto de la pacificación en carreteras, con un mensaje claro. Lo que sugiere que esta campaña que es una gran inversión, tenga esa sensibilidad, porque es como mezclar la métrica con la realidad que se tiene hoy. Hace estos comentarios para que sean analizados y se tomen en cuenta.

El MBA. Rojas Vargas responde, que este método se utilizó en un anuncio en España, y lo que se quiere mostrar a la gente es qué es lo que pasa, a qué equivale la fuerza en el momento del choque. Piensa que se podría poner un número a la bola para mostrar lo que sucede en el momento del choque a alta velocidad, para que sea más gráfico.

Tercer Comercial:

Opina, la Señora Presidenta, que este le parece perfecto, es más instructivo, tiene mucha información visual. Propone ver la posibilidad de eliminar a la muchacha caída en el suelo, o sea cortar el comercial en el momento donde el chofer se lamenta. Piensa que sería conveniente equilibrar un poco esas situaciones, no es necesario tener la imagen de la persona tirada en el piso.

El Lic. Montero Fallas indica, que lo que se pretende es reflejar la curva de mortalidad del peatón.

La Directora Ejecutiva manifiesta, que de alguna manera hay que evidenciar la diferencia de conducir a 40 kilómetros por hora que conducir a 60.

Agrega el Lic. Montero Fallas, que se puede notar en esta campaña que aunque es de velocidad, las velocidades utilizadas no son muy excesivas.

La Señora Presidenta sugiere reforzar, sin quitar la imagen y el concepto, que el kilometraje esté un poco más amplio. Si ese es el mensaje principal hay que darle más enfoque a ese dato.

La Dra. Anchía Angulo se incorpora a la sesión.

Con respecto a los comerciales 4, 5 y 6 no hubo comentarios.

La Dra. Anchía Angulo consulta, que si esta campaña se va a pasar en los cines, en televisión, en internet, y otros.

La Directora Ejecutiva responde, que sí. El plan de medios ya está aprobado y está para transmitirse en redes sociales, en cines, televisión, radio, etc.,

Presentación Cambio de Imagen de los Personales de la Brigada Vial

El Lic. Montero Fallas presenta la propuesta de la Dirección de Proyectos, para cambiar la imagen de los personajes de la Brigada Vial, así como del logotipo de la misma. Indica, que desde el año 2000 no se cambia la imagen de los personajes. Ahora se está proponiendo una renovación de la imagen. Actualmente, la competencia visual de estos personajes, principalmente en los niños, es muy dinámica. Básicamente se compete contra productos a nivel de imagen que los niños ven a diario en fábulas, series de súper héroes. Se pretende armonizar los personajes del siglo XX al XXI. Se propone que los personajes sean más dinámicos, tienen cascos, corazas, se está cambiando el estilo, parecido a series animadas actuales. Se trata de que se reconozca también que son los mismos personajes de hace 17 años. Se está remozando y refrescando la imagen.

El MBA. Rojas Vargas indica, que la Brigada Vial se creó como una estrategia para trabajar con niños para 20 años. Este proyecto se le planteó el proyecto al Ministerio de Educación Pública. Esta transversada con derechos de los niños, etnias, perceptivas de género, el tema de la inclusión de las discapacidades. Cada personaje tiene su propia historia.

A continuación se incluyen las diapositivas de la presentación:

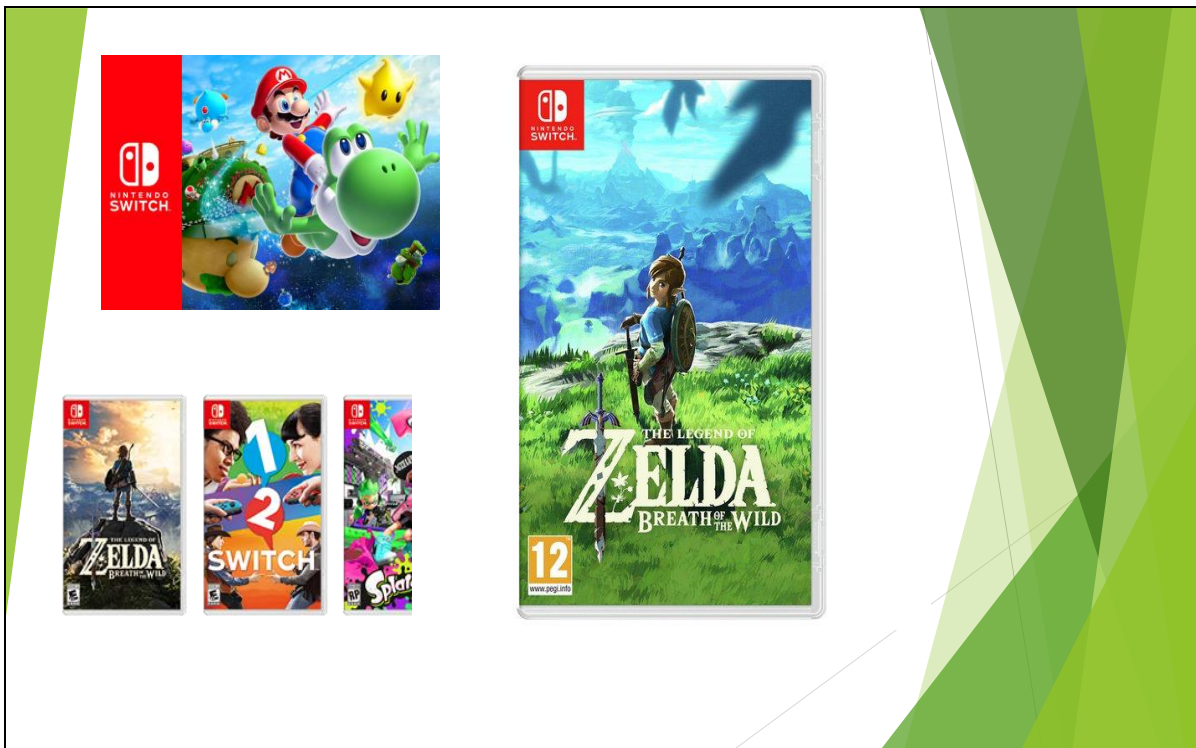
Comparativo Personajes Brigada Vial

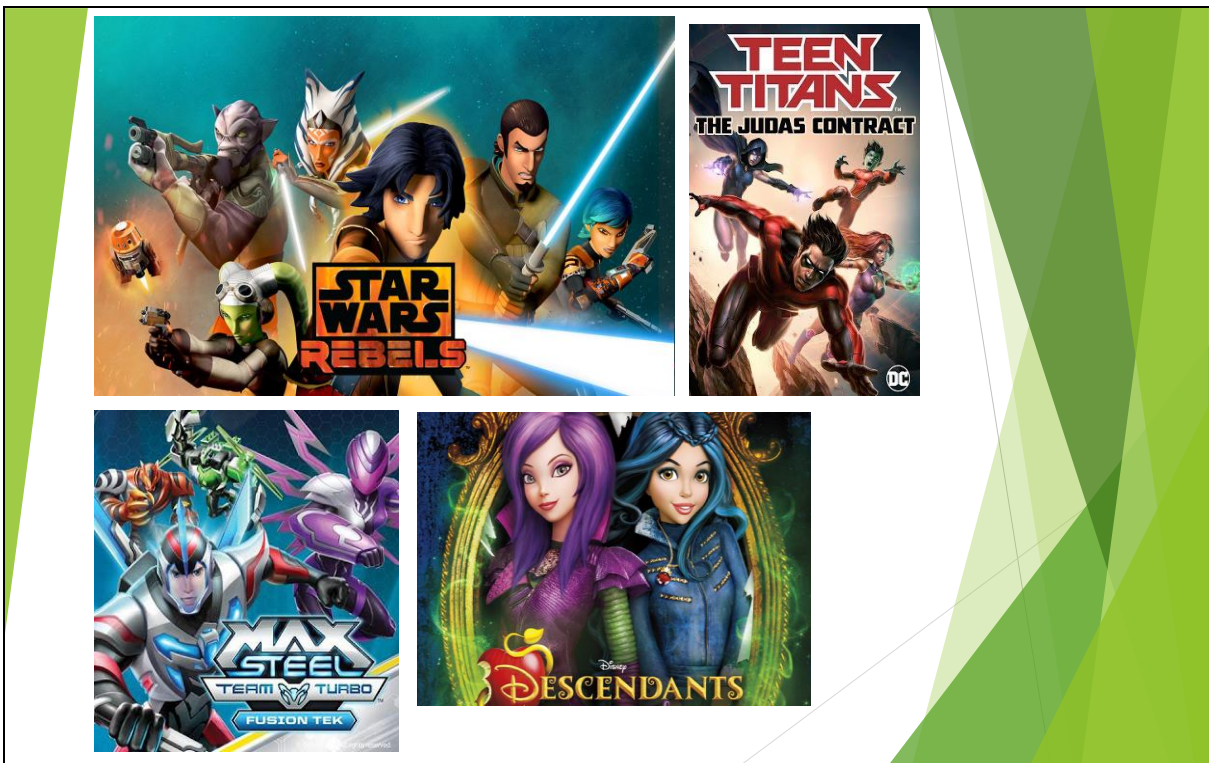
Nueva Propuesta

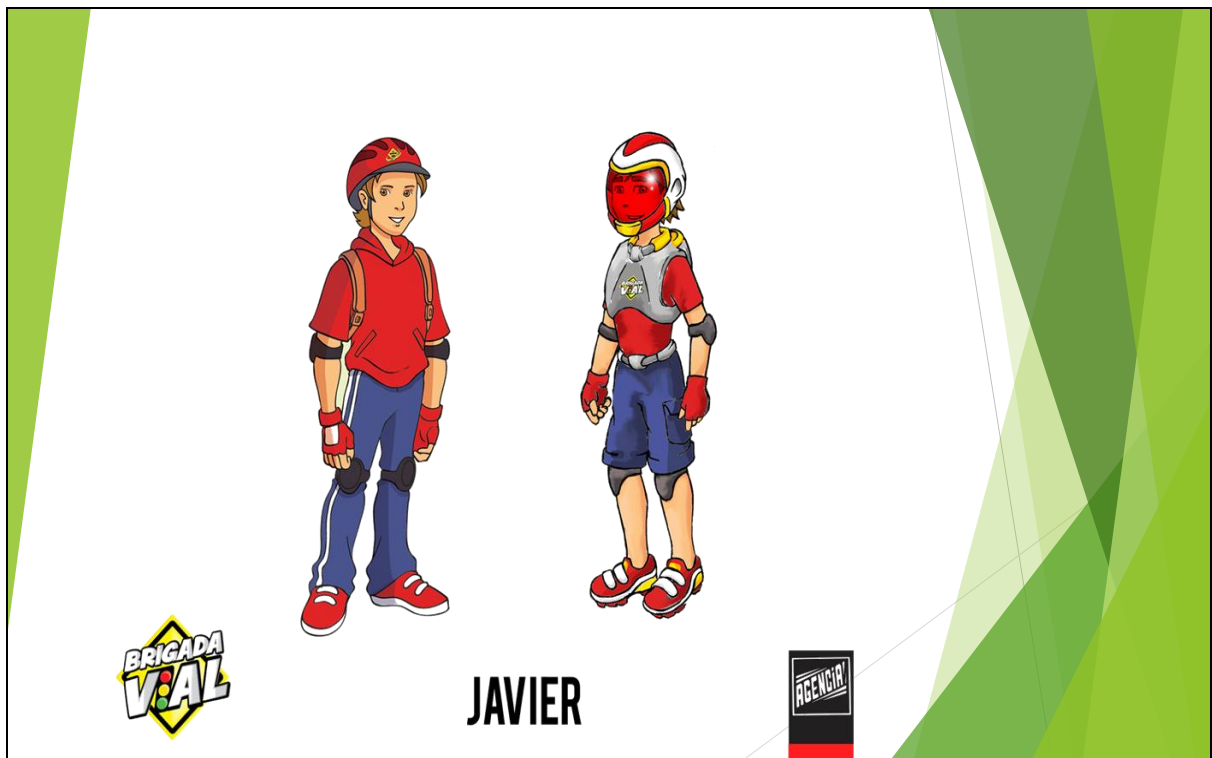


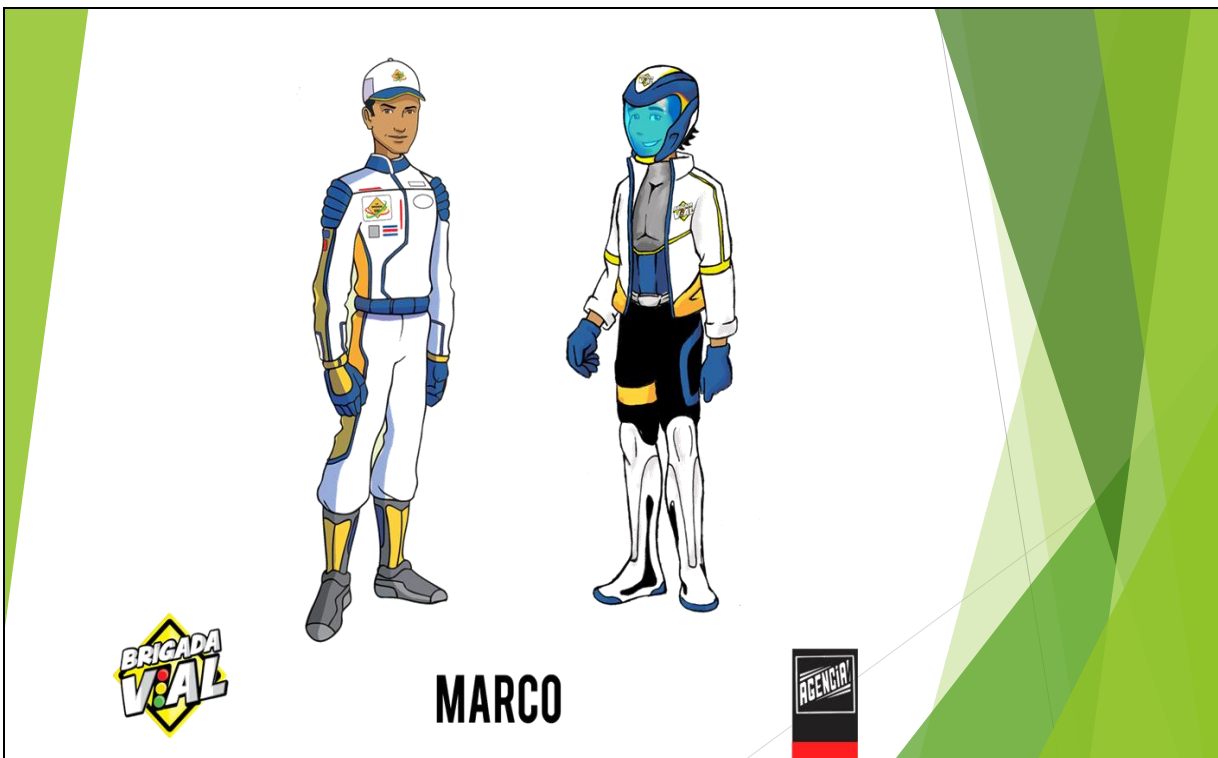
Primera aparición de los personajes
Año 2000

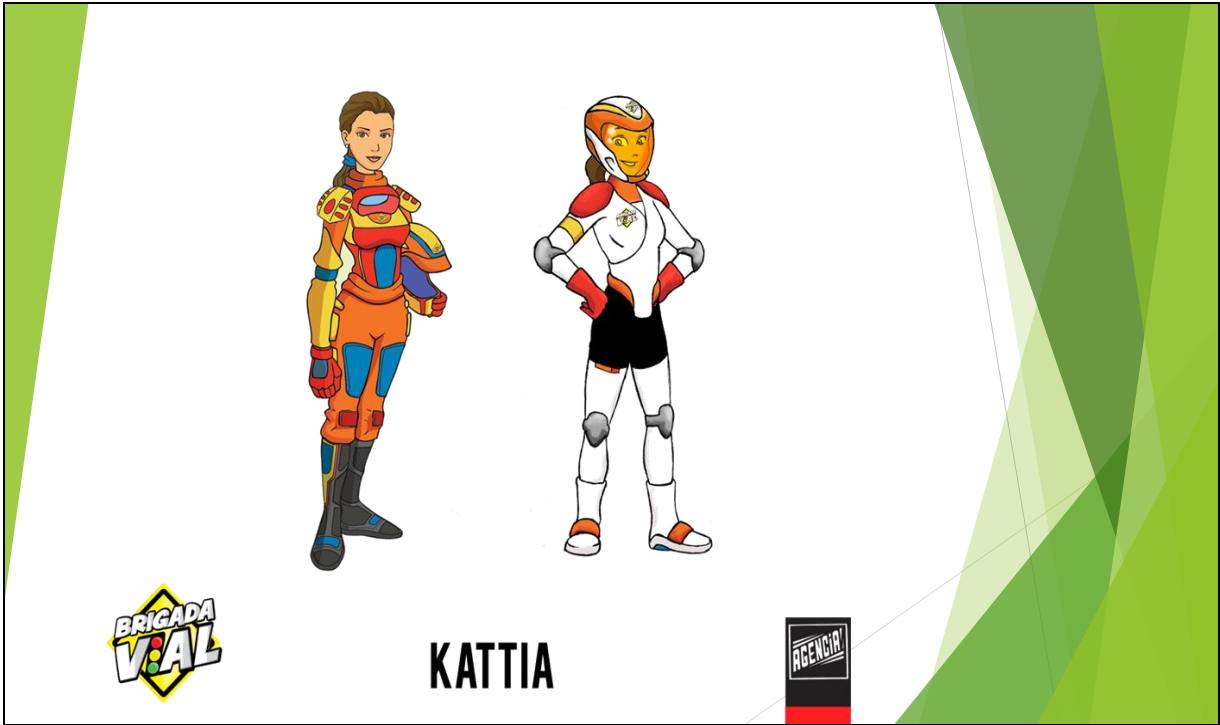
De esta fecha a la actualidad se han
mantenido con la misma imagen

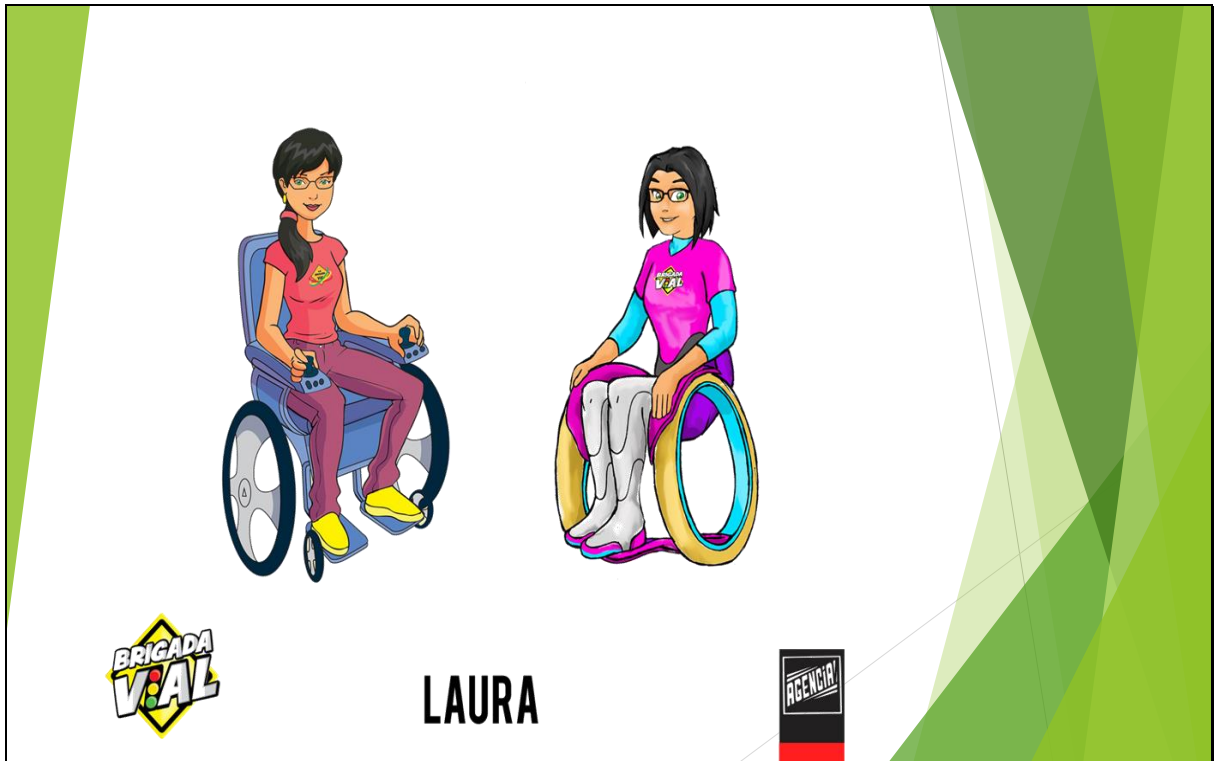














El Director Tacsan Loría opina, que le parece que la Brigada Vial se compone de seis super héroes y una niña en silla de ruedas. Propone que colocarle algunos anteojos o algún elemento, para darle una imagen más dinámica, porque si Laura es la encargada del centro de cómputo, y de todos los sistemas de computación, tal vez colocarle algún elemento más representativo.

El Lic. Montero Fallas indica, que precisamente el personaje de Laura es uno de los más protagónicos.

La Señora Presidenta opina, que tal vez se les puede levantar la visera de los cascos para que muestren sus caras. Cree que es importante conocer la historia de cada uno, que cuando se de el lanzamiento, cada personaje vaya acompañado de quién es y qué papel juega en la Brigada Vial.

El servidor Montero Fallas se retira de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 3.1 Aprobar los seis spot que conforman la Campaña Publicitaria “Por qué la velocidad Mata?”, presentada por la Dirección de Proyectos, procurando incluir

todas las observaciones planteadas por los Señores Directores que resulten posibles.

- 3.2 Aprobar la propuesta de la Dirección de Proyectos, para la nueva imagen de los personajes de la Brigada Vial, así como el nuevo logotipo que identifica la misma.

ARTÍCULO CUARTO

Presentación de la Historia del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – Oisevi

La Directora Ejecutiva expresa, que se había planeado la semana pasada, presentarles la historia del Oisevi; sin embargo, aprovechar el espacio y la celebración de la Asamblea del Oisevi la semana pasada, le solicitó a Don Roy, presentar un poco la historia y en una segunda parte los resultados de esta asamblea, la cual fue muy exitosa.

El MBA. Rojas Vargas comenta que en el 2004, como funcionario de la OMS en México, le tocó participar en una reunión de expertos internacionales en seguridad vial, la cual fue multitudinaria y que fueron los primeros pasos hacia el futuro OISEVI.

A continuación se incluyen las dispositivas de la exposición:

Antecedentes

- **Encuentros Iberoamericanos de Seguridad Vial del 2002 al 2007**
- **Encuentros Iberoamericanos de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial**
 - (Quito, 2008)
 - (Santiago2009, Observatorio, Carta Iberoamericana Licencias , FICVI)
 - Montevideo, 2010 Comisión Gestora México, Argentina y España
 - Medellín 2010 Se crea FICVI (Voz de las víctimas en Iberoamérica)
 - Ciudad de México2011, Lanzamiento Decenio, Observatorios Nacionales, Motos
 - Hace 14 años en Antigua, Guatemala sede de AECID
- **Asambleas del OISEVI del 2012 hasta hoy.**
 - Buenos Aires, 2012 y 2013, Antigua, Guatemala, 2014, Habana, Cuba, 2015, Cartagena de Indias, Colombia, 2016.
- **Comisión Transitoria América Latina y el Caribe 2005 (FFIA, BM, BID, OMS/OPS)**
- **EISEVI, Madrid, España, 2009, Buenos Aires, Argentina 2011 (SEGIB)**

17 Noviembre 2001 Creación de OISEVI
Sede de OCDE/IRTAD Paris, Francia
Protocolo con OCDE datos homologados y nace IRTAD/LAC



Asambleas de OISEVI

- **Buenos Aires, 2012, 2013**
- La Asamblea de países aprueba la creación de OISEVI
- Se aprueba Carta de Intenciones BM-OCDE para crear Base de Datos IRTAD/LAC
- **Costa Rica, ingresa al Comité Director**
- Antigua, Guatemala 2014,
- Habana, Cuba, 2015
- Cartagena de Indias, Colombia, 2016
- **Costa Rica, se reelige en Comité Director**

QUÉ ES OISEVI ?

instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros.

El objetivo central del OISEVI está basado en la coordinación de estrategias e iniciativas en seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable

Acciones están orientadas a reforzar las capacidades técnicas de cada uno de los países miembros, en concordancia con los principios de autonomía y democracia de cada uno de ellos fortaleciendo las competencias técnicas de las autoridades nacionales, especialistas en la materia y miembros de organizaciones no gubernamentales.

Conocer y accionar sobre las diferentes causas y alternativas de intervención, ayudando a obtener recursos para el financiamiento de actividades necesarias.

Visión

Constituirnos como referente natural y oficial en la generación y provisión de información cualitativa y cuantitativa en materia de tránsito y seguridad vial.

Ser reconocidos como el organismo promotor de políticas públicas y buenas prácticas en la materia, siempre orientado a velar por la protección de la vida humana en el ámbito vial terrestre en los países integrantes del OISEVI.

Actividades

Ejercer una vigilancia crítica de las políticas nacionales de seguridad vial y propiciar su difusión.

Brindar un espacio para el análisis de las políticas públicas en seguridad vial al más alto nivel de decisión en los países integrantes, persuadiendo principalmente la atención de sus autoridades de gobierno así como los actores responsables de tránsito y seguridad vial, en favor de la vida reduciendo los índices de siniestralidad vial.

Impulsar la formulación de políticas públicas en seguridad vial, la creación de Agencias Nacionales líderes u organismos rectores y Observatorios Nacionales.

Estandarizar y difundir la recolección, procesamiento y análisis de datos de tránsito. Contribuir a la generación de informes de monitoreo de avance de indicadores estadísticos en seguridad vial en la región.

Fortalecer una base de datos iberoamericana que permita reflejar la evolución estadística en seguridad vial de los países integrantes y su comparabilidad para la evaluación de acciones.

Promover la participación de los diversos organismos de cooperación técnica o financiera y concretar ese apoyo para la conquista de los objetivos, programas y/o proyectos del OISEVI a favor de los países integrantes.

Coordinar encuentros periódicos de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial de los países miembros tanto a nivel de decisores políticos como de las áreas técnicas específicas.

Estructura

- **Asamblea de responsables de tránsito y Seguridad Vial**
- **Comité Director**
- **Secretaría Técnica**
- **Comité de Cooperación**
- **Comisión de Asuntos Legislativos**
- **Coordinadores de Datos**

Participación de Costa Rica

- **Miembros fundadores**
- **Miembros de Comité Director**
- **Miembros de Comité de Cooperación**
- **Cooperación Técnica**
- **Miembros de Coordinadores de Datos**

Asamblea de OISEVI Costa Rica 2017

- Rol de Secretaría Técnica (Agenda Técnica)
- Reuniones bilaterales con países y organismos multilaterales (Cooperación Técnica y financiera)
- Gestión de la propuesta de sostenibilidad de la Secretaría Técnica BM-FIA-IRTAD-Comité Director OISEVI
- Día Internacional sobre Motos y Seguridad Vial
- Taller de Visores Ciudadanos (OPS/OMS) Aliarse Alianza Multisectorial de Seguridad Vial
- Apoyo de los países de OISEVI a el Plan de Pacificación de Carreteras de Costa Rica

Asamblea de FICVI 2017

- **Capacitación de alto nivel en Atención Pre hospitalaria con Experta Española.**
- **Taller de capacitación Atención de Víctimas de Violencia Vial, la mala noticia, apoyo psicológico y legal a las víctimas y familiares**
- **Apoyo técnico para la creación de la Red Nacional de Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito**
- **Firma de Convenio de Cooperación FICVI-COSEVI**

Líneas estratégicas por consenso de la VI Asamblea OISEVI

San José, Costa Rica
Dirección de Proyectos

Tres Subregiones

- **Subregión Uno: México, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.**
- **Subregión Dos: Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Bolivia, República Dominicana, Cuba y Haití.**
- **Subregión Tres: Chile, Paraguay, Uruguay, Brasil, Argentina y España.**

- **Cada Subregión trabajó sobre sus propias líneas de coincidencia a partir de las cuales diseñaron Líneas estratégicas de acción con indicadores que se aplican a todos los países integrados.**
- **Hubo un marco común de intereses entre subregiones, que se desglosan en las siguientes cuatro Líneas Estratégicas.**

Línea Estratégica Elaboración del plan de seguridad de motociclistas	
Vinculación con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (o planes nacionales): 1.1 Gestión de la seguridad vial	
Descripción/Detalles: 1.2 Esta línea pretende implementar el plan de motos de los países que no poseen plan e intercambio de buenas prácticas. Con la colaboración de los países que ya los poseen, así como valorar los avances y obstáculos que han tenido	
Acciones (actividades) inmediatas: - Elaboración de los convenios de cooperación para poder establecer el proceso de inicio de elaboración de los planes. - Elaborar los planes estratégicos de los países que no lo tienen.	Indicadores de seguimiento: 1.4.1 Cantidad de convenios firmados entre los países 1.4.2 Planes de motocicletas elaborados
Eje temático (según Formulario de encuesta): 1.5 Plan estratégico	Enlace por país: Costa Rica: Roy Rojas Vargas Guatemala: Otoniel Sandoval Honduras: Leonel Saucedo El Salvador: Nelson Rodríguez García Panamá: Julio González
Responsable de seguimiento: Cada enlace de país	

Línea Estratégica Estandarizar la recolección de datos de las motocicletas y motociclistas	
Vinculación con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (o planes nacionales): Gestión de la seguridad vial	
Descripción/Detalles: Establecer una estandarización de la región en cuanto a las variables que se recolectan en el tema de motocicletas, motociclistas, y accidentes de tránsito, para poder dar seguimiento al estado de la problemática en cada país y entre los países de la región.	
Acciones (actividades) inmediatas: - Elaborar un instrumento recolección de datos de accidentes, con motociclistas en la región. - Elaborar protocolo de metodologías de recolección de datos para líneas basales. - Elaborar un instrumento de recolección de datos de la motocicleta y el motociclista.	Indicadores de seguimiento: - Instrumento estandarizado de recolección de datos de accidentes para motocicletas. - Protocolo de metodologías de recolección de datos estandarizado - Instrumento de recolección de datos estandarizado de la motocicleta y motociclistas.
Eje temático (según Formulario de encuesta): Observatorio	Enlace por país: Costa Rica: Teresita Guzmán Guatemala: Yonni Aguilar Honduras: Luis Ramírez El Salvador: Edwin Flores Panamá: Thabanny Beitia
Responsable de seguimiento: Cada uno de los enlaces	

Línea estratégica:

Promover vehículos (motocicleta) más seguros

Vinculación con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (o planeas nacionales):
Pilar 3, vehículos seguros

Detalle (descripción) de la Línea Estratégica:

- Implementar acciones que busquen la mejora de las condiciones y estado mecánico de las motocicletas que circulan en la región.
- Revisión de normas vigentes (componentes mecánicos) en el tema de importación de motocicletas y de producción nacional (ensamblaje).

Acciones inmediatas:

- Elaborar un manual específico de revisión técnica para motocicletas.
- Generar un listado con la recomendación de las necesidades en normas técnicas para las motocicletas en circulación dentro del contexto Latinoamericano; tomando en consideración los estándares internacionales de organismos como UNECE.
- Definir un cronograma de trabajo para gestionar la elaboración de normas requeridas.

Indicadores de seguimiento:

- Manual específico para revisión de motocicletas.
- Informe final sobre normas vigentes en importación de motocicletas.
- Listado con la recomendación de normas técnicas a elaborar,
- Cronograma de trabajo definido.

Línea estratégica:

Conducción segura de la motocicleta

Vinculación con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (o planeas nacionales):
Gestión de la seguridad vial

Detalle (descripción) de la Línea Estratégica:

Establecer una serie de estrategias que permitan otorgar la base previa de conocimientos en conducción segura entre la población, antes de someterse a los procesos de acreditación de conductores.

Acciones inmediatas:

- Generar procesos de comunicación y capacitación entre la población para promover conocimientos previos en conducción segura de la motocicleta, que ayuden en el posterior proceso de su acreditación como motociclistas, sobre la base de formación de formadores.
- Elaborar una guía de conducción segura del motociclista en Iberoamérica.
- Generar procesos de comunicación social (incluyendo campañas) fomentando la conducción segura de motociclistas.

Indicadores de seguimiento:

- Programa de capacitación para formadores en conducción segura (contenidos para escuelas, municipalidades, etc.).
- Cantidad de formadores formados en conducción segura.
- Guía elaborada de conducción segura.
- Cantidad de Campañas implementadas por año.

El MBA. Rojas Vargas se retira de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibida la presentación de la historia del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – Oisevi, realizada por el MBA. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos.

Se recibe a los ingenieros José Manuel Chaves Cordero, Encargado de la Asesoría Técnica de Fiscalización y Pablo Alvarez Garay de ATFV, para presentar los siguientes dos temas.

ARTÍCULO QUINTO

Criterio de la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular sobre el Factor Lambda

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. ATFV-2017-0233, suscrito por el Ing. Pablo Álvarez Garay, Encargado a.i. de Asesoría Técnica de Fiscalización, mediante la cual presenta una propuesta para modificar el Apartado 5.2 del Manual de la Revisión Técnica Vehicular, en cumplimiento al acuerdo del artículo XVIII inciso 3. Recurso de Revocatoria con Apelación en Subsidio e Incidente de Nulidad Concomitante contra el acuerdo de Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, Artículo IX de la Sesión Ordinaria 2857-2016 interpuesto por Riteve, donde presenta las siguientes consideraciones:

1. En fecha 3 de octubre del 2016. Riteve presentó un recurso contra el acuerdo de esta Junta Directiva donde se aprobó la modificación de los apartados 5.2 y 5.3 del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en la Estaciones de RTV.
2. Que de conformidad con el oficio 5241-2017 la empresa informó al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a este Consejo que se encuentra en condiciones de realizar la medición del factor lambda en todas las estaciones del país, iniciando el día lunes 29 de mayo.
3. Que el recurso presentado contenía una serie de fundamentos relacionados con consideraciones técnicas que deben evaluarse y corregirse para que las modificaciones en el manual sobre el tema de emisiones sean aplicables.
4. Presentan desestimación parcial del recurso planteado, ya que algunos elementos dispuestos en el recurso carecen de interés actual y solicitan que el acuerdo sea publicado a terceros para su aplicación general.

El oficio No. ATFV-2017-0233 indica textualmente lo siguiente:

“...El pasado 28 de setiembre del 2016, esta Asesoría presentó una propuesta de modificación a los apartados 5.2 y 5.3 del manual de revisión técnica vehicular, el cual fue aprobado en sesión de Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial N° JD-2016-0495 Artículo IX, Sesión ord.: 2857-2016, debido a la publicación del Reglamento para el control de las emisiones contaminantes producidas por los vehículos automotores con motor de combustión interna N° 39724-MOPT-MINAE-S y su reforma N° 40108 - MOPT-MINAE-S.

La prestataria del servicio de revisión técnica vehicular Riteve S y C S.A, días atrás remitió a esta Asesoría una propuesta de modificación del apartado 5.2 del Manual de Revisión Técnica Vehicular, dicha información fue analizada y a continuación me refiero al respecto:

1. Al comparar ambos documentos, se considera que lo establecido en el acuerdo N° JD-2016-0495 es más claro y completo en lo que concierne a las especificaciones generales, procedimiento e interpretación de los defectos.
2. Sin embargo, es importante mencionar que actualmente esta Asesoría se encuentra trabajando en la actualización del Manual de RTV, tal como se establece en el artículo 9 del Reglamento para la Revisión Técnica Integral de Vehículos Automotores que Circulen por las Vías Públicas reglamento 30184-MOPT, por lo que al analizar la información remitida por la prestataria se considera importante incluir algunos detalles que además son mencionados en el reglamento N°39724-MOPT-MINAE-S y su reforma N° 40108 - MOPT-MINAE-S, de igual manera este documento puede complementar y contribuir a aclarar lo que se establece en el transitorio I mencionado en el apartado 5.2.
3. En conclusión, lo que se propone incluir al acuerdo N° JD-2016-0495 es lo siguiente:
 - i. En las especificaciones generales del apartado 5.2, incorporar la definición de coeficiente o factor lambda (λ).
 - ii. En el procedimiento del apartado 5.2, aclarar que la velocidad del régimen de ralentí de los vehículos no debe sobrepasar las 1000 rpm, con excepción de algunos vehículos que tengan una velocidad de ralentí, que por especificaciones del fabricante, funcionen a más de 1000 revoluciones por minuto y las motocicletas.
 - iii. En el procedimiento del apartado 5.2, incorporar que las motocicletas inscritas a partir del 1 de enero del 2018 deben contar con al menos los siguientes componentes: sistema de purga del cárter del motor y catalizador.

- iv. En la Tabla 1 del Apartado 5.2, los valores límites al ralentí del CO y HC, según las fechas expuestas en dicha tabla, para el caso de bicimotos, motocicletas y cuadraciclos de 4 tiempos, estaban invertidas.
- v. En la Tabla 1, hay dos casillas que se encontraban en blanco donde se menciona el motor de 2 tiempos. Estas corresponden a bicimotos, motocicletas y cuadraciclos y resto de vehículos respectivamente.
- vi. El transitorio I, mencionado en el apartado 5.2, establece las nuevas fechas para aplicar la levedad del defecto número 16 y 17 “*Emisiones con valor lambda fuera del intervalo permitido*”.
- vii. No hay variaciones del apartado 5.3 manual de revisión técnica vehicular mencionado en dicho acuerdo.

Con lo expuesto anteriormente las modificaciones al Apartado 5.2 de manual de revisión técnica vehicular según lo expuesto en el acuerdo N° JD-2016-0495 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial queda de la siguiente manera:

**5.2.- Vehículos con motor de encendido por chispa
a.- ESPECIFICACIONES GENERALES**

El procedimiento de inspección se aplicará a los vehículos equipados con motor de encendido por chispa, cuyas emisiones pueden o no estar reguladas por un sistema de control de emisiones de circulación cerrada, para lo cual debe tenerse en cuenta lo siguiente.

Se entiende como sistema de control de emisiones de circulación cerrada (SCECC) el sistema que, como mínimo, provee soluciones para disminuir las emisiones del vehículo de sus posibles fuentes de contaminación:

1. Combustible evaporado del depósito y/o del sistema de alimentación que se controla por el sistema de control de evaporación prematura de combustible (componente verificable filtro de carbón activado).
2. Gases provenientes del cárter del motor que se controlan por el sistema de ventilación positiva del cárter (componente verificable válvula PCV).
3. Gases de escape controlados por sistema de recirculación de gases de escape al motor (componente verificable válvula EGR).
4. Gases de escape que se controlan por el convertidor catalítico (catalizador). Los vehículos con alimentación de combustible electrónicamente controlada, utilizan adicionalmente la sonda lambda (componentes verificables catalizador y sonda lambda).
5. Independientemente de lo anterior, las motocicletas inscritas a partir del 1 de enero del 2018, deben contar con al menos los siguientes componentes: purga de cárter a nivel del motor y catalizador, u otras tecnologías que produzcan efectos equivalentes.

Además, se debe tener presente el concepto de **coeficiente o factor lambda (λ)**, el cual es la proporción que existe entre la relación aire/combustible con la que trabaja el motor y la relación aire/combustible teórica con la que debería trabajar, para que la combustión fuera completa. Es decir, el factor lambda es una representación numérica de la riqueza o la pobreza de la mezcla aire/combustible. Lo ideal es que el factor lambda sea 1 ya que en estas condiciones se optimiza la potencia, el consumo de combustible y las emisiones. Para mantener el factor lambda lo más cerca de 1 sin la necesidad de hacer constantes ajustes, los vehículos deben equiparse con un sistema de regulación de la mezcla. Para realizar esta función, se analizan continuamente los gases de escape con un elemento denominado sonda lambda, que envía señales a la unidad de control indicando desviaciones existentes entre la mezcla real y la mezcla ideal y se corrigen las variaciones.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- En los vehículos de motor de encendido por chispa ingresados a partir del 01 de enero de 1995, la existencia de todos los componentes del SCECC.
- Se verificará el nivel de aceite del motor por medio de la varilla de medición.

Previo a la ejecución del procedimiento de inspección se comprobarán las condiciones del vehículo y de prueba, que se detallan a continuación:

Condiciones del vehículo:

- Se realizará una inspección visual del tubo de escape para comprobar que:
 - No existen perforaciones que puedan desvirtuar la indicación del equipo de medida.
 - Lleve instalado el catalizador (para vehículos ingresados a partir del 01 de enero de 1995).
- El régimen de ralentí se debe mantener estable y que no sea superior a las 1000 rpm. Excepto, las motocicletas y algunos vehículos que tengan una velocidad de ralentí, que por especificaciones del fabricante, funcionen a más de 1000 revoluciones por minuto.
- Se verificará que el vehículo tenga instalado el tapón de combustible.
- Se verificará que el vehículo no presente manipulaciones hechas específicamente para desvirtuar la indicación del equipo.
- Se comprobará visualmente que el motor tenga instalados todos los dispositivos y que no presenta ruidos anómalos.
- Se comprobará que el indicador de baja presión del aceite no se encuentre encendido.

Condiciones de medida:

- El motor debe estar a temperatura normal de funcionamiento. Dicha temperatura se podrá verificar por medio del indicador en el panel de instrumentos o por medio de la activación del electro ventilador.
- De ser necesario se mantendrá el motor a un régimen estabilizado entre las 2500 rpm y 3000 rpm aproximadamente, por al menos 2 minutos, a efectos de conseguir una temperatura óptima del catalizador.
- Los parámetros que indica el equipo se deben estabilizar para tomar la medida.
- En el caso de vehículos híbridos se utilizará el protocolo de encendido del motor de combustión establecido por el fabricante.
- Todos los equipos que consuman energía (aire acondicionado, luces, radio, etc.) estarán desactivados.

Procedimiento de Inspección:

Mediante el analizador de gases se llevará a cabo la inspección de los gases contaminantes del motor del vehículo, de acuerdo con los siguientes pasos:

- Se realizará una aceleración hasta aproximadamente 2 500 rpm la cual se mantendrá por alrededor de treinta segundos. La emisión de humos durante este lapso podría ser un indicativo de falla mecánica a la cual le corresponderá un defecto específico, sin embargo, no impedirá realizar la medición de los gases de escape.
- Se introduce la sonda del analizador en el tubo de escape todo lo posible (un aproximado de 25cm como mínimo), ya sea en el propio tubo o en el tubo colector acoplado al primero (prolongación), asegurándose que ésta quede fija, y evitándose las entradas de aire por la junta.
- La medición de los gases se realizará en régimen de ralentí y de aceleración (aproximadamente a 2 500 rpm).
- Para determinar la eficacia del dispositivo de control de emisiones se medirá el valor del coeficiente lambda (λ).
- Los valores, límite permitidos y las condiciones para la medición del CO, CO₂, HC y λ , se realizarán conforme se indica en la Tabla 1.

Medición con el motor en régimen de ralentí:

Con la caja de cambios en N (neutro) y con el motor girando en régimen de ralentí, se espera hasta que la indicación del equipo se estabilice, lo que será tomado como el resultado.

Medición con el motor en régimen de ralentí acelerado:

Con la caja de cambios en posición N (Neutro) para los automotores de transmisión manual y semiautomática, en N o P (Parking) para los que cuentan con transmisión automática, se acciona el acelerador hasta obtener un régimen estabilizado del motor que esté a 2 500 rpm aproximadamente o según lo establezca el fabricante, el cual se mantiene hasta que la indicación del analizador de gases se estabilice, lo que será tomado como el resultado.

Nota: Si el vehículo presenta escapes independientes, se realizarán mediciones en cada una de las salidas, no debiendo resultar la indicación del equipo superior al valor límite en ninguna de ellas.

Tabla 1. Valores límite de vehículos automotores de 2 y 4 tiempos

Tipo de motor	Tipo de vehículo	Fecha de Ingreso	Prueba al ralentí Valores límite	Prueba ralentí acelerado valores límite	
4 TIEMPOS (en estos se incluyen también los motores rotativos o WANKEL)	Bicimotos, motocicletas y cuadraciclos	Hasta el 31 de diciembre del 2016	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 2800 p.p.m.		
		A partir del 1 de enero del 2017	CO ≤ 3,0 % en volumen HC ≤ 2000 p.p.m.		
	Resto de vehículos	Antes 1/1/95	CO ≤ 4,5% en volumen		
		Desde 01/01/95 al 31/12/98	CO ≤ 2% en volumen HC ≤ 350 p.p.m.		CO ≤ 0.5% en volumen HC ≤ 125 p.p.m
		Desde 01/01/99 Hasta 25/10/2012	CO ≤ 0,5% en volumen HC ≤ 125 p.p.m. CO ₂ ≥ 10%		CO ≤ 0,3% en volumen HC ≤ 100 p.p.m CO ₂ ≥ 12%
		Desde 26/10/2012	CO ≤ 0,5% en volumen HC ≤ 125 p.p.m. CO ₂ ≥ 10% λ = 1 ± 0.07 (0,93-1.07)		CO ≤ 0,3% en volumen HC ≤ 100 p.p.m CO ₂ ≥ 12%
2 TIEMPOS	Bicimotos, motocicletas y cuadraciclos	Cualquier fecha	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 12500 p.p.m.		
	Resto de vehículos	Cualquier fecha	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 2500 p.p.m.		

Para vehículos que funcionan a base de Gas Licuado de Petróleo (GLP), Gas Natural u otro alternativo como combustible único o además de gasolina, los valores permitidos para estos combustibles son:

Tabla 2. Valores límite para vehículos que funcionan a base de Gas Licuado de Petróleo (GLP), Gas Natural u otro alternativo como combustible único o además de gasolina.

Fecha de ingreso	CO % de Volumen (Ralentí)	CO % de Volumen (acelerado)
Hasta 31/12/1994	≤ 4,5	
Del 01/01/1995 al 31/12/1998	≤ 2,0	≤ 0,5
Del 01/01/1999 en adelante	≤ 0,5	≤ 0,3

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (perforaciones en el escape)		X	
2. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ausencia del catalizador)		X	
3. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ausencia de tapón de combustible)		X	
4. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (manipulación del sistema)		X	
5. El vehículo presenta emisiones con concentración de monóxido de carbono (CO) superior a lo permitido.		X	
6. El vehículo presenta emisiones con concentración de hidrocarburos (HC) superior a lo permitido.		X	
7. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (Dispositivos desinstalados)		X	
8. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ruidos anormales)		X	
9. Condiciones de vehículo inadecuadas para la inspección (indicador de presión de aceite encendido)		X	
10. El vehículo presenta emisiones con concentración de dióxido de carbono (CO ₂) inferior a lo permitido.	X		

11. El vehículo de combustible dual (gas GLP y gasolina) presenta emisiones con concentración de dióxido de carbono (CO ₂) inferior a lo permitido.	X		
12. SCECC inexistente o incompleto en vehículos inscritos.	X		
13. SCECC inexistente o incompleto en vehículos de primer ingreso.		X	
14. Presencia de humos en el escape en régimen de aceleración.	X		
15. Nivel de aceite sobre el máximo o bajo el mínimo.	X		
16. Emisiones con valor lambda fuera del intervalo permitido, para vehículos que ingresaron entre el 26/10/2012 y 22/12/2016.	X		
17. Emisiones con valor lambda fuera del intervalo permitido, para vehículos que ingresaron después del 23/12/2016		X	

Transitorio I: El defecto número 17 del apartado 5.2 Vehículos con motor de encendido por chispa se considerará como defecto leve hasta el 31 de diciembre del 2017, a partir de ese momento se calificará como defecto grave.

5.3.- Vehículos con motor de encendido por compresión

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El procedimiento de inspección se aplicará a vehículos equipados con motor de encendido por compresión, independientemente del combustible utilizado.

b.- PROCEDIMIENTO

Previo a la ejecución del procedimiento de inspección se comprobarán las condiciones del vehículo y de prueba, que se detallan a continuación:

Condiciones del vehículo:

- Se realizará una inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones que puedan desvirtuar la indicación del equipo de medida.
- El nivel de aceite del motor se encontrará entre los valores máximo y mínimo indicados en la varilla de comprobación del nivel de aceite. Además, se verificará que el vehículo no presente fugas de aceite abundantes.
- Se comprobará visualmente que el motor tenga instalados todos los dispositivos de control de emisiones.
- Que no presente ruidos anormales.
- Se comprobará la conexión del respiradero del cárter a la admisión (cuando aplique).
- Que no existan topes de acelerador.

Nota: Se comprobará en los vehículos con bomba de inyección de regulador mecánico que se encuentren los precintos instalados y sin alteraciones en los elementos de ajuste de control de caudal y de revoluciones por minuto; no obstante, su ausencia no implicará que no se pueda llevar a cabo el procedimiento de inspección.

Condiciones de medida:

- Todos los equipos que consuman energía (aire acondicionado, luces, etc.) estarán desactivados.
- El motor debe estar a temperatura normal de funcionamiento

Procedimiento de Inspección:

La medición de la opacidad de los humos de escape de los vehículos provistos de motor de encendido por compresión, se realizará mediante el método de aceleración libre, pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión (cuando sea posible) que se expone en los siguientes apartados:

- Antes de introducir la sonda en el escape se realizarán tres aceleraciones libres como mínimo para la limpieza del sistema de escape.
- El motor y cualquier turbocompresor incorporado debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. Esto significa esperar al menos diez segundos después de soltar el acelerador antes de realizar el siguiente ciclo de aceleración.
- Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el pedal del acelerador debe ser accionado con rapidez y continuidad (esto es, en tres segundos aproximadamente), aunque no con violencia (o sea, en forma gradual), a fin de obtener el máximo caudal de la bomba de inyección.
- Esta posición se mantendrá hasta que se alcance la velocidad de desconexión o en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante, de no disponer de este dato se realizará a 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador (cuando sea posible)
- La sonda para la toma de muestras deberá situarse centrada en la salida del tubo de escape o en caso de ser necesario en su prolongación (tubo prolongador) en una sección donde la distribución del humo se considere más uniforme.
- Una vez que la sonda se introduce en el tubo de escape y se realizan cuatro ciclos de aceleración, se anota la indicación máxima del equipo de cada ciclo de aceleración.

VALORES LÍMITE DE PORCENTAJE DE OSCURECIMIENTO

Fecha de Ingreso (*) o Fecha de 1° inscripción (**)	Tipo de vehículo	Valores límite Porcentaje de oscurecimiento
Hasta el 31/12/1998 *	PMA < 3500 kg y motocicletas	70%
Desde el 01/01/1999 **		60%
Hasta el 31/12/1998 *	PMA ≥ 3500 kg y vehículos Turboalimentados	80%
Desde el 01/01/99 **		70%
Desde el 01/01/2017	PMA < 3500 kg y motocicletas	60%
	PMA ≥ 3500 kg y vehículos Turboalimentados	70%

- Los vehículos deberán ser rechazados únicamente en el caso que la media aritmética calculada sea superior al valor límite.
- A fin de evitar ensayos innecesarios y no arriesgar la integridad del motor, no obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, se podrán rechazar vehículos en que se obtenido una medición que sea el doble a su valor límite.
- Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, se podrán aceptar vehículos en los que se haya obtenido una indicación que sea menor a 1.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
1. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (perforaciones en el escape)		X	
2. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (nivel de aceite no está comprendido dentro de los valores mínimo y máximo)		X	
3. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (fugas de aceite)		X	
4. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (falta conexión del respiradero del cárter)		X	
5. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (existencia de topes de acelerador)		X	
6. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ruidos anómalos en el motor)		X	

	Calificación		
	DL	DG	DP
7. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (temperatura inadecuada)		X	
8. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (Dispositivos desinstalados)		X	
9. Desinstalación de sellos de seguridad para el control de caudal y/o revoluciones en la bomba de inyección, cuando aplica	X		
10. El vehículo presenta porcentaje de oscurecimiento de los humos superior a lo permitido		X	

...” (SIC)

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 5.1 Modificar el acuerdo del artículo IX, sesión ordinaria 2857-2016, relativo a los Apartados 5.2 Vehículos con Motor de Encendido por Chispa y 5.3 Vehículos con Motor de Encendido por Compresión del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de Revisión Técnica Vehicular, para que se lea así:

5.2.- Vehículos con motor de encendido por chispa

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El procedimiento de inspección se aplicará a los vehículos equipados con motor de encendido por chispa, cuyas emisiones pueden o no estar reguladas por un sistema de control de emisiones de circulación cerrada, para lo cual debe tenerse en cuenta lo siguiente.

Se entiende como sistema de control de emisiones de circulación cerrada (SCECC) el sistema que, como mínimo, provee soluciones para disminuir las emisiones del vehículo de sus posibles fuentes de contaminación:

6. Combustible evaporado del depósito y/o del sistema de alimentación que se controla por el sistema de control de evaporación prematura de combustible (componente verificable filtro de carbón activado).
7. Gases provenientes del cárter del motor que se controlan por el sistema de ventilación positiva del cárter (componente verificable válvula PCV).

8. Gases de escape controlados por sistema de recirculación de gases de escape al motor (componente verificable válvula EGR).
9. Gases de escape que se controlan por el convertidor catalítico (catalizador). Los vehículos con alimentación de combustible electrónicamente controlada, utilizan adicionalmente la sonda lambda (componentes verificables catalizador y sonda lambda).
10. Independientemente de lo anterior, las motocicletas inscritas a partir del 1 de enero del 2018, deben contar con al menos los siguientes componentes: purga de cárter a nivel del motor y catalizador, u otras tecnologías que produzcan efectos equivalentes.

Además, se debe tener presente el concepto de **coeficiente o factor lambda (λ)**, el cual es la proporción que existe entre la relación aire/combustible con la que trabaja el motor y la relación aire/combustible teórica con la que debería trabajar, para que la combustión fuera completa. Es decir, el factor lambda es una representación numérica de la riqueza o la pobreza de la mezcla aire/combustible. Lo ideal es que el factor lambda sea 1 ya que en estas condiciones se optimiza la potencia, el consumo de combustible y las emisiones. Para mantener el factor lambda lo más cerca de 1 sin la necesidad de hacer constantes ajustes, los vehículos deben equiparse con un sistema de regulación de la mezcla. Para realizar esta función, se analizan continuamente los gases de escape con un elemento denominado sonda lambda, que envía señales a la unidad de control indicando desviaciones existentes entre la mezcla real y la mezcla ideal y se corrigen las variaciones.

b.- PROCEDIMIENTO

Mediante inspección visual se comprobará:

- En los vehículos de motor de encendido por chispa ingresados a partir del 01 de enero de 1995, la existencia de todos los componentes del SCECC.
- Se verificará el nivel de aceite del motor por medio de la varilla de medición.

Previo a la ejecución del procedimiento de inspección se comprobarán las condiciones del vehículo y de prueba, que se detallan a continuación:

Condiciones del vehículo:

- Se realizará una inspección visual del tubo de escape para comprobar que:

- No existen perforaciones que puedan desvirtuar la indicación del equipo de medida.
- Lleve instalado el catalizador (para vehículos ingresados a partir del 01 de enero de 1995).
- El régimen de ralentí se debe mantener estable y que no sea superior a las 1000 rpm. Excepto, las motocicletas y algunos vehículos que tengan una velocidad de ralentí, que por especificaciones del fabricante, funcionen a más de 1000 revoluciones por minuto.
- Se verificará que el vehículo tenga instalado el tapón de combustible.
- Se verificará que el vehículo no presente manipulaciones hechas específicamente para desvirtuar la indicación del equipo.
- Se comprobará visualmente que el motor tenga instalados todos los dispositivos y que no presenta ruidos anómalos.
- Se comprobará que el indicador de baja presión del aceite no se encuentre encendido.

Condiciones de medida:

- El motor debe estar a temperatura normal de funcionamiento. Dicha temperatura se podrá verificar por medio del indicador en el panel de instrumentos o por medio de la activación del electro ventilador.
- De ser necesario se mantendrá el motor a un régimen estabilizado entre las 2500 rpm y 3000 rpm aproximadamente, por al menos 2 minutos, a efectos de conseguir una temperatura óptima del catalizador.
- Los parámetros que indica el equipo se deben estabilizar para tomar la medida.
- En el caso de vehículos híbridos se utilizará el protocolo de encendido del motor de combustión establecido por el fabricante.
- Todos los equipos que consuman energía (aire acondicionado, luces, radio, etc.) estarán desactivados.

Procedimiento de Inspección:

Mediante el analizador de gases se llevará a cabo la inspección de los gases contaminantes del motor del vehículo, de acuerdo con los siguientes pasos:

- Se realizará una aceleración hasta aproximadamente 2 500 rpm la cual se mantendrá por alrededor de treinta segundos. La emisión de humos durante este lapso podría ser un indicativo de falla mecánica a la cual le corresponderá un defecto específico, sin embargo, no impedirá realizar la medición de los gases de escape.
- Se introduce la sonda del analizador en el tubo de escape todo lo posible (un aproximado de 25cm como mínimo), ya sea en el propio

tubo o en el tubo colector acoplado al primero (prolongación), asegurándose que ésta quede fija, y evitándose las entradas de aire por la junta.

- La medición de los gases se realizará en régimen de ralentí y de aceleración (aproximadamente a 2 500 rpm).
- Para determinar la eficacia del dispositivo de control de emisiones se medirá el valor del coeficiente lambda (λ).
- Los valores, límite permitidos, y las condiciones para la medición del CO, CO₂, HC y λ , se realizarán conforme se indica en la Tabla 1.

Medición con el motor en régimen de ralentí:

Con la caja de cambios en N (neutro) y con el motor girando en régimen de ralentí, se espera hasta que la indicación del equipo se estabilice, lo que será tomado como el resultado.

Medición con el motor en régimen de ralentí acelerado:

Con la caja de cambios en posición N (Neutro) para los automotores de transmisión manual y semiautomática, en N o P (Parking) para los que cuentan con transmisión automática, se acciona el acelerador hasta obtener un régimen estabilizado del motor que esté a 2 500 rpm aproximadamente o según lo establezca el fabricante, el cual se mantiene hasta que la indicación del analizador de gases se estabilice, lo que será tomado como el resultado.

Nota: Si el vehículo presenta escapes independientes, se realizarán mediciones en cada una de las salidas, no debiendo resultar la indicación del equipo superior al valor límite en ninguna de ellas.

Tabla 1. Valores límite de vehículos automotores de 2 y 4 tiempos

Tipo de motor	Tipo de vehículo	Fecha de Ingreso	Prueba al ralentí Valores límite	Prueba ralentí acelerado valores límite
4 TIEMPOS (en estos se incluyen también los motores rotativos o WANKEL)	Bicimotos, motocicletas y cuadraciclos	Hasta el 31 de diciembre del 2016	CO \leq 4,5% en volumen HC \leq 2800 p.p.m.	
		A partir del 1 de enero del 2017	CO \leq 3,0 % en volumen HC \leq 2000 p.p.m.	
	Resto de vehículos	Antes 1/1/95	CO \leq 4,5% en volumen	CO \leq 0.5% en volumen HC \leq 125 p.p.m
		Desde 01/01/95 al 31/12/98	CO \leq 2% en volumen HC \leq 350 p.p.m.	

		Desde 01/01/99 Hasta 25/10/2012	CO ≤ 0,5% en volumen HC ≤ 125 p.p.m. CO ₂ ≥ 10%	CO ≤ 0,3% en volumen HC ≤ 100 p.p.m CO ₂ ≥ 12%
		Desde 26/10/2012	CO ≤ 0,5% en volumen HC ≤ 125 p.p.m. CO ₂ ≥ 10% $\lambda = 1 \pm 0.07 (0,93-1.07)$	CO ≤ 0,3% en volumen HC ≤ 100 p.p.m CO ₂ ≥ 12%
2 TIEMPOS	Bicimotos, motocicletas y cuadracilos	Cualquier fecha	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 12500 p.p.m.	
	Resto de vehículos	Cualquier fecha	CO ≤ 4,5% en volumen HC ≤ 2500 p.p.m.	

Para vehículos que funcionan a base de Gas Licuado de Petróleo (GLP), Gas Natural u otro alternativo como combustible único o además de gasolina, los valores permitidos para estos combustibles son:

Tabla 2. Valores límite para vehículos que funcionan a base de Gas Licuado de Petróleo (GLP), Gas Natural u otro alternativo como combustible único o además de gasolina.

Fecha de ingreso	CO % de Volumen (Ralentí)	CO % de Volumen (acelerado)
Hasta 31/12/1994	≤ 4,5	
Del 01/01/1995 al 31/12/1998	≤ 2,0	≤ 0,5
Del 01/01/1999 en adelante	≤ 0,5	≤ 0,3

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

Calificación			
	DL	DG	DP
18. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (perforaciones en el escape)		X	
19. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ausencia del catalizador)		X	
20. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ausencia de tapón de combustible)		X	
21. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (manipulación del sistema)		X	

22. El vehículo presenta emisiones con concentración de monóxido de carbono (CO) superior a lo permitido.		X	
23. El vehículo presenta emisiones con concentración de hidrocarburos (HC) superior a lo permitido.		X	
24. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (Dispositivos desinstalados)		X	
25. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ruidos anormales)		X	
26. Condiciones de vehículo inadecuadas para la inspección (indicador de presión de aceite encendido)		X	
27. El vehículo presenta emisiones con concentración de dióxido de carbono (CO ₂) inferior a lo permitido.	X		
28. El vehículo de combustible dual (gas GLP y gasolina) presenta emisiones con concentración de dióxido de carbono (CO ₂) inferior a lo permitido.	X		
29. SCECC inexistente o incompleto en vehículos inscritos.	X		
30. SCECC inexistente o incompleto en vehículos de primer ingreso.		X	
31. Presencia de humos en el escape en régimen de aceleración.	X		
32. Nivel de aceite sobre el máximo o bajo el mínimo.	X		
33. Emisiones con valor lambda fuera del intervalo permitido, para vehículos que ingresaron entre el 26/10/2012 y 22/12/2016.	X		
34. Emisiones con valor lambda fuera del intervalo permitido, para vehículos que ingresaron después del 23/12/2016		X	

Transitorio I: El defecto número 17 del apartado 5.2 Vehículos con motor de encendido por chispa se considerará como defecto leve hasta el 31 de diciembre del 2017, a partir de ese momento se calificará como defecto grave.

5.3.- Vehículos con motor de encendido por compresión

a.- ESPECIFICACIONES GENERALES

El procedimiento de inspección se aplicará a vehículos equipados con motor de encendido por compresión, independientemente del combustible utilizado.

b.- PROCEDIMIENTO

Previo a la ejecución del procedimiento de inspección se comprobarán las condiciones del vehículo y de prueba, que se detallan a continuación:

Condiciones del vehículo:

- Se realizará una inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones que puedan desvirtuar la indicación del equipo de medida.
- El nivel de aceite del motor se encontrará entre los valores máximo y mínimo indicados en la varilla de comprobación del nivel de aceite. Además, se verificará que el vehículo no presente fugas de aceite abundantes.
- Se comprobará visualmente que el motor tenga instalados todos los dispositivos de control de emisiones.
- Que no presente ruidos anormales.
- Se comprobará la conexión del respiradero del cárter a la admisión (cuando aplique).
- Que no existan topes de acelerador.

Nota: Se comprobará en los vehículos con bomba de inyección de regulador mecánico que se encuentren los precintos instalados y sin alteraciones en los elementos de ajuste de control de caudal y de revoluciones por minuto; no obstante, su ausencia no implicará que no se pueda llevar a cabo el procedimiento de inspección.

Condiciones de medida:

- Todos los equipos que consuman energía (aire acondicionado, luces, etc.) estarán desactivados.
- El motor debe estar a temperatura normal de funcionamiento

Procedimiento de Inspección:

La medición de la opacidad de los humos de escape de los vehículos provistos de motor de encendido por compresión, se realizará mediante el método de aceleración libre, pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión (cuando sea posible) que se expone en los siguientes apartados:

- Antes de introducir la sonda en el escape se realizarán tres aceleraciones libres como mínimo para la limpieza del sistema de escape.
- El motor y cualquier turbocompresor incorporado debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. Esto

- significa esperar al menos diez segundos después de soltar el acelerador antes de realizar el siguiente ciclo de aceleración.
- Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el pedal del acelerador debe ser accionado con rapidez y continuidad (esto es, en tres segundos aproximadamente), aunque no con violencia (o sea, en forma gradual), a fin de obtener el máximo caudal de la bomba de inyección.
 - Esta posición se mantendrá hasta que se alcance la velocidad de desconexión o en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante, de no disponer de este datos se realizará a 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador (cuando sea posible)
 - La sonda para la toma de muestras deberá situarse centrada en la salida del tubo de escape o en caso de ser necesario en su prolongación (tubo prolongador) en una sección donde la distribución del humo se considere más uniforme.
 - Una vez que la sonda se introduce en el tubo de escape y se realizan cuatro ciclos de aceleración, se anota la indicación máxima del equipo de cada ciclo de aceleración.

VALORES LÍMITE DE PORCENTAJE DE OSCURECIMIENTO

Fecha de Ingreso (*) o Fecha de 1° inscripción (**)	Tipo de vehículo	Valores límite Porcentaje de oscurecimiento
Hasta el 31/12/1998 *	PMA < 3500 kg y motocicletas	70%
Desde el 01/01/1999 **		60%
Hasta el 31/12/1998 *	PMA ≥ 3500 kg y vehículos Turboalimentados	80%
Desde el 01/01/99 **		70%
Desde el 01/01/2017	PMA < 3500 kg y motocicletas	60%
	PMA ≥ 3500 kg y vehículos Turboalimentados	70%

- Los vehículos deberán ser rechazados únicamente en el caso que la media aritmética calculada sea superior al valor límite.
- A fin de evitar ensayos innecesarios y no arriesgar la integridad del motor, no obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, se podrán rechazar vehículos en que se obtenido una medición que sea el doble a su valor límite.

- Igualmente, para evitar ensayos innecesarios, se podrán aceptar vehículos en los que se haya obtenido una indicación que sea menor a 1.

c.- INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS

	Calificación		
	DL	DG	DP
11. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (perforaciones en el escape)		X	
12. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (nivel de aceite no está comprendido dentro de los valores mínimo y máximo)		X	
13. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (fugas de aceite)		X	
14. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (falta conexión del respiradero del cárter)		X	
15. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (existencia de topes de acelerador)		X	
16. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (ruidos anómalos en el motor)		X	
17. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (temperatura inadecuada)		X	
18. Condiciones del vehículo inadecuadas para la inspección (Dispositivos desinstalados)		X	
19. Desinstalación de sellos de seguridad para el control de caudal y/o revoluciones en la bomba de inyección, cuando aplica	X		
20. El vehículo presenta porcentaje de oscurecimiento de los humos superior a lo permitido		X	

- 5.2 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que proceda a formalizar las modificaciones al manual aprobadas mediante su publicación; y comunique a la brevedad posible lo aquí acordado a la empresa Riteve S&C para su ejecución.

ARTÍCULO SEXTO

Informe de la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular sobre la Estación Fija de RTV en la Zona Sur

Se conoce oficio No. ATFV-2017-0250, suscrito por el Ing. José Manuel Chaves Cordero, mediante el cual remite el criterio de ATFV sobre la propuesta presentada por Riteve S&C para establecer una estación fija de la revisión técnica en la Zona

Sur. En cumplimiento al acuerdo del artículo IV de la sesión ordinaria 2883-2017, del 8 de mayo del 2017.

El oficio No. ATFV-2017-0250 indica textualmente:

“...Reciba un cordial saludo. En respuesta a lo solicitado mediante oficio DE-2017-1153, esta Asesoría realizó un análisis y evaluación de la propuesta presentada por la empresa prestataria, a continuación se exponen los resultados de dicho análisis.

1. El crecimiento de inspecciones estimado en un 7% anual, se estimó para el inicio del contrato de revisión técnica vehicular, o obstante, en este momento se cuenta con información suficiente que acredita que el crecimiento del parque vehicular en la zona sur-sur del país ronda el 2% anual, por lo que las inspecciones estimadas para el año 2022 no serían las 52149 mencionadas, sino que estas rondarían las 39000 inspecciones anuales. Desafortunadamente, da la impresión de que existe un error importante en la tabla de inspecciones totales aportada por la empresa Riteve en su propuesta, ya que es imposible que en las comunidades de Corredores, Coto Brus, y Osa, se realizaran exactamente la misma cantidad de inspecciones (14694) por cuanto la sola posibilidad de que ello suceda en igualdad de condiciones es muy baja y en este caso lo es más, por cuanto los periodos de tiempo en que permanece la estación en las diferentes comunidades es muy diferente (ver tabla).
2. Por otra parte, el crecimiento del parque vehicular tiene un decrecimiento de un 39% en ese año, mientras que en adelante se da un crecimiento sostenido de casi un 2% (ver tabla)

Año	Ciudad Neilly	San Vito	Palmar Norte	Buenos Aires	Total	Crecimiento anual
2013	14694	14694	14694	2355	46437	-
2014	12448	10834	5472	4666	33420	-38,95%
2015	12260	12155	7016	2638	34069	1,90%
2016	19592	8525	3729	2903	34749	1,96%

3. No se justifica porqué sólo se analizan los datos del año 2013 al 2016, cuando la empresa ha realizado inspecciones en la zona por un horizonte de tiempo mayor al considerado en esta propuesta.
4. No tiene sentido considerar al cantón de Buenos Aires para el estudio, ya que esta comunidad está siendo atendida por otra estación móvil. Su consideración para el presente estudio causa distorsiones innecesarias.
5. Con respecto al método simplex al que hace referencia la propuesta, no se indica la función objetivo mediante la cual se optimizará el modelo, las variables a considerar, las restricciones respectivas, ni tampoco se presentan las iteraciones del modelo donde obtiene los resultados que justifican y sustentan la solución óptima. Estos aspectos son requeridos en el análisis y valoración de la propuesta planteada. Además si se indica que el modelo de análisis es un método simplex, técnicamente no queda claro porque la decisión se toma con base en un promedio ponderado y no con una solución óptima que debería de generar el método anteriormente mencionado.
6. No se indican los criterios mediante los cuales se asignaron los pesos relativos a cada una de las variables ni el horizonte de tiempo considerado. Ej. Servicios de la comunidad, accesibilidad al cliente interno y conflictividad.
7. No se especifica la metodología que sustenta la calificación asignada a cada una de las variables.
8. En la siguiente tabla se muestra la revisión del dimensionamiento de la estación.

Ítem	Aspecto a evaluar	Propuesta presentada por la Prestataria	Requerimiento legal	Referencia
1	Área del terreno	No se indica	1000 m ²	2.1.3.1 Cartel
2	Área zona de servicios (oficinas)	114,45 m ²	50 m ²	2.1.3.1 Cartel
3	Área de la nave de inspección	26,1+129,25+26,1=181,45 m ²	40m x 6m = 240 m ² por línea	Artículo 5. Reglamento 30184-MOPT
			165 m ² una línea	2.1.3.1 Cartel
4	Altura libre de la nave de inspección	4.6 m	4.5 m (vehículos pesados)	2.1.3.1 Cartel
5	Ancho libre de la nave de inspección	Menor a 6.06 m	5 m (vehículos pesados)	2.1.3.1 Cartel
6	Servicios básicos	Energía eléctrica, agua potable, fibra óptica y teléfono	Dotados de los servicios de energía eléctrica, agua potable, sistema contra incendios, teléfono y/o facsímil	2.1.3.2 Cartel
7	Planos arquitectónicos	Planos: Distribución de oficinas, nave de inspección, equipos (no se indican los nombres).	Se deberán presentar planos esquemáticos - arquitectónicos, en los cuales se pueda apreciar la construcción, distribución de área de producción, oficina, parqueos, área de retiro, además de presentar la distribución de planta (localización de cada uno de los	2.1.3.2 Cartel
8	Equipos ofertados	No se indica	Regloscopio, banco de suspensión, frenómetro, detector de holguras, sonómetro, alineadora de ruedas, equipo inflado de neumáticos, foso o elevador hidráulico, opacímetro, analizador de gases, verificador de taxímetro, frenómetro de motos.	2.1.6 Cartel
				Artículo 4. Reglamento 30184-MOPT
9	Identificación de las estaciones	Se exhibe en uno de los planos.	Para que los usuarios puedan identificar fácilmente las estaciones RTV, estas deben tener el logotipo en lugar visible y deberán existir en las inmediaciones de los accesos, señales que indiquen la dirección y distancia a que se encuentran. Las estaciones RTV deberán ser identificadas con el logotipo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.	Artículo 6. Reglamento 30184-MOPT

9. No se contempla dentro de las ubicaciones propuestas, los centros de las localidades ni se justifica el por qué no fueron consideradas, como puede observarse en la siguiente tabla, en algunas comunidades, las distancias con respecto a los centros de población son considerables.

Localidad	Distancia al centro de la población
Ciudad Neily	15 km
La Cuesta	4.2 km
San Vito	3 km
Puerto Jiménez	10 km
Río Claro	24 km
Palmar Norte	20 km

10. Al analizar los datos de la Tabla 2 “Nota con el peso específico por comunidad” se comprobó que no concuerdan con la sumatoria individual de cada uno de los componentes. A continuación se muestra el cálculo correcto que sustenta lo indicado:

Tabla 2. Nota con el peso específico por comunidad						
	Ubicación (50%)	Vehículos (15%)	Servicios (20%)	Accesibilidad (10%)	Conflictividad (5%)	Total
Ciudad Neily	44,5	15,0	20,0	10,0	4,0	93,50
La Cuesta	45,5	7,5	16,0	8,0	5,0	82,00
San Vito	47,0	11,3	20,0	10,0	5,0	93,25
Puerto Jiménez	25,0	7,5	16,0	8,0	5,0	61,50
Río Claro	50,0	7,5	20,0	10,0	5,0	92,50
Palmar Norte	43,5	7,8	20,0	10,0	5,0	86,30

46

11. De acuerdo con el punto anterior, se concluye que Ciudad Neily es la comunidad con mayor puntaje y no Río Claro como se mencionó en el estudio.

Dadas las consideraciones expuestas, se recomienda rechazar la propuesta planteada por la empresa Riteve S y C, S.A. ya que el estudio presenta errores técnicos en su fundamentación, en los datos utilizados y en los cálculos realizados, lo cual afecta la toma de decisiones y genera sesgo en la selección de la ubicación final.

Respecto a la remisión de un cronograma para socializar la propuesta con los gobiernos locales, en consulta realizada a la Unidad de Comunicación de la Dirección de Proyectos del Cosevi, se plantea hacer actividades preliminares con las comunidades involucradas

y posteriormente hacer una campaña de socialización con mayor nivel de detalle, se plantea que esta se realice tanto de forma previa como paralela con la construcción de la estación, por lo que el inicio de esta actividad va a depender del momento en que se inicie la construcción de la misma.

Para lograr un fuerte impacto con esta actividad, es necesario involucrar entre otros al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Dirección Ejecutiva y Dirección de Proyectos del Cosevi y la Prestataria del servicio de revisión técnica. Asimismo es necesario considerar, entre otros, los siguientes aspectos:

- Conformación de un grupo de trabajo para llevar a cabo las actividades.
- Coordinación de las metodologías a aplicar en el proceso de socialización.
- Reuniones con grupos de interés, gobierno local y fuerzas vivas de la comunidad.
- Criterios que sustentan la decisión tomada para construir la estación fija en la localidad seleccionada.
- Implicaciones de tener una estación fija versus una que se mueve en las diferentes localidades.
- Resultados esperados por la operación de una estación fija en esta zona.
- Métodos de difusión de la información a utilizar al resto de la población: anuncios en emisoras radiales, panfletos, anuncios en periódicos locales, otros.

47

Los cantones que se deben socializar son: Golfito, Osa, Coto Brus y Corredores.

Antes de realizar la socialización, es necesario comentarles a las comunidades en términos generales las actividades a realizar, por lo que se considera importante antes de esta tarea, exponer a los grupos de interés, gobierno local y fuerzas vivas de la comunidad sobre la manera en que se va a llevar a cabo esto y el tiempo estimado que se tiene para la realización de dichas tareas. La realización de estas actividades va a depender de la valoración que realice el grupo de trabajo.

Propuesta de cronograma para la socialización de la revisión técnica vehicular por la construcción de una estación fija en la zona sur del país

Ítem	Descripción	Tiempo estimado (meses)
1	Actividades preliminares con las comunidades involucradas.	1
2	Preparación previa al proceso de socialización.	2
3	Proceso de socialización en Corredores	2
4	Proceso de socialización en Golfito	2
5	Proceso de socialización en Coto Brus	2
6	Proceso de socialización en Osa.	2

....” (SIC)

Comenta el Ing. Chaves Cordero, que dentro de la propuesta no se contemplan los centros de las localidades, esto significa que además de la distancia que deben recorrer los usuarios tienen que desplazarse más kilómetros para llegar a la estación. Lo más grave del informe presentado por Riteve, es que en la "Tabla No. 2 Nota con el Peso Específico por comunidad" ellos hacen la sumatoria y resulta que Ciudad Neily obtiene un 93.5 y quedando Río Claro en un tercer lugar. En el informe de ellos Río Claro gana por decimales; sin embargo truncaron los decimales, para hacer que Río Claro quedara en tercer lugar. Utilizan una metodología muy extraña para hacer el cálculo, porque quien gana, gana apenas por unos pocos decimales. Por lo que la recomendación de AFTV es rechazar la propuesta planteada por RTV.

La Directora Ejecutiva pregunta al Ing. Chaves Cordero, que si tiene alguna propuesta de donde se podría ubicar esa estación fija?

El Ing. Chaves Cordero responde, que por población, por flota, sería en Ciudad Neily; sin embargo, no sería tan lejos del centro de la ciudad. Esta es una decisión que no entiende, porque cree que el centro de la ciudad no es un lugar óptimo para ubicarla, pero ubicarla a 15 kilómetros del centro es obligar a todos los usuarios hacer un trayecto de 15 Km para acceder la revisión técnica. Lo cual no favorece a ningún usuario.

Propone conformar un grupo de trabajo para llevar a cabo el proceso de socialización, en coordinación con los compañeros de Promoción y Divulgación de la Dirección de Proyectos.

48

La Dra. Anchía Angulo consulta, que si por la distancia de un pueblo a otro, pensando que los usuarios de Osa tendría que desplazarse a Ciudad Neily, no sería Río Claro un lugar más asequible que Ciudad Neily y queda más cerca?

Responde el Ing. Chaves Cordero, que sí. Para esos efectos sí. Siempre se ha planteado que si se quiere que la móvil quede igual de lejos para toda la gente, el lugar adecuado es Río Claro, pero si se quiere que la estación quede cerca a la mayor cantidad de personas sería mantener el plan en Ciudad Neily.

La Señora Presidenta dice, que es importante entender que en este caso, ha habido una dinámica social, porque cada localidad quiere su móvil en su territorio. En algún momento, se habló de Río Claro por esa situación, es equidistante, no hay conflicto, por lo cual le parece que debido a que hay tantas dudas sobre el informe, se le debería solicitar a Riteve una aclaración, con el compromiso de que se conozca en el próximo lunes, porque esto es una demanda ciudadana muy fuerte y es un compromiso de esta Administración. Hay que hacer esfuerzos para por lo menos dejar adelantada la obra, porque es una necesidad. Se debe tratar de buscar que los tiempos sean lo más óptimos para poder reducirlos y poder concretar esta decisión. Moción solicitarle a Riteve aclarar las dudas y conocerlas el próximo lunes.

El Director Chavarría Gutiérrez indica, que no solo hay que solicitarle que aclare las dudas, sino que reformule todo el informe, y siendo muy claros y específicos que indiquen de dónde sale cada factor de ponderación. La duda que expresa don José Manuel en cuanto a que la ubicación de la estación que sería a 24 Km de Río Claro, cuando Riteve hizo la presentación, entendió que lo que ellos hicieron inicialmente fue calcular la distancia de toda la región y esas distancias son

medidas de cada centro de población a la móvil. No sabe si es así, pero esa es una de las dudas que ellos tienen que aclarar.

La Directora Anchía Angulo cree, que esta Junta Directiva tiene una opinión muy importante y que sería un poco vehemente en señalar todas esas inconsistencias y que una empresa como Riteve presente una propuesta en estas condiciones, deja mucho de qué pensar hay detrás de todo esto. Le parece que es un informe muy inconsistente, poco profesional, y el no contratar a una persona competente para analizar todos los datos y ojalá no sean datos de tres años atrás sino que como dice don Juan Manuel si hay una información recopilada desde hace 10 años, pues sería más significativo utilizar toda esa información, así como el resultado. Piensa que hay que decirles todo lo expuesto por el Ing. Chaves Cordero y que la propuesta no es concluyente y de una manera atenta y diplomática, pero firme, solicitar las aclaraciones a todas las dudas de la Administración.

Por otro lado, el Ing. Chaves Cordero cree, que el método utilizado por RTV, el método “Simplex” no es el apropiado para hacer esta evaluación.

Los servidores Chaves Cordero y Álvarez Garay se retira de la sesión.

Se resuelve:

49

Acuerdo Firme:

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que comunique a Riteve S&C, que la propuesta presentada sobre el establecimiento de una estación permanente de la revisión técnica en la Zona Sur, presenta errores técnicos en su fundamentación, además se le debe solicitar que aclare las inconsistencias encontradas por la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular, en un plazo de dos días hábiles, con el propósito de conocer este tema en la próxima sesión

ARTÍCULO SÉTIMO

Asuntos de la Auditoría Interna

7.1 Informe AI-INF-AO-17-11 Estudio “Evaluación de los Proyectos Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales para los años 2015-2016”

Se conoce el oficio No. AI-17-293, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual incluye el Informe AI-INF-AO-17-11 Estudio “Evaluación de los Proyectos Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales para los años 2015-2016”.

Se recibe al MBA. Quirós Mora para que presente los dos estudios.

El informe AI-INF-AO-17-11 indica textualmente:

“

1- Introducción

1.1- Origen del estudio

El estudio se realizó conforme el Plan de Trabajo de la Auditoría Interna, para el año 2017.

1.2- Objetivo del estudio

Evaluar la razonabilidad de los procesos de formulación, evaluación, ejecución. Control, seguimiento, cierre y operación del proyecto

1.3- Alcance del estudio

El estudio está orientado a evaluar el proceso de formulación, evaluación, ejecución. Control, seguimiento, cierre y operación de los proyectos denominados “Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las 3 Rutas Nacionales con más Mortalidad del Sistema de Tránsito Nacional” y “Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las Rutas de la Muerte” durante los años 2015 y 2016 respectivamente.

La auditoría se realizó de conformidad con los criterios establecidos en las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público (NGASP) y Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público (R-DC-119-2009) dictadas por la Contraloría General de la República, así como en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 (en adelante Ley N° 9078) , la Ley General de Control Interno N° 8292 (en adelante Ley N° 8292) y la “Guía Metodológica General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública” emitida por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan).

50

1.4- Conferencia final

La conferencia final se llevó a cabo el 30 de mayo del 2017 y con el consentimiento de los asistentes, consta en un archivo digital.

En la misma se hicieron observaciones que variaron una de las recomendaciones, según se observa en el Anexo 5.

En la misma se hicieron observaciones que no variaron los resultados, según se observa en el Anexo 5.

Los asistentes de la administración a la conferencia final, se detallan a continuación:

Cargo	Nombre
Directora Ejecutiva	Licda. Cindy Coto Calvo
Director General de la Policía de Tránsito	Lic. Mario Calderón Cornejo
Sub-Jefe Departamento de Operaciones Policiales de la Dirección General de la Policía de Tránsito	Lic. Felipe Venegas Vargas
Jefe Departamento Administrativo de la Dirección General de la Policía de Tránsito	Lic. Marcelo Morera Vásquez
Encargada Área de Planificación y Evaluación del Consejo de Seguridad Vial	Licda. Jeannette Masis Chacón

Jefe Unidad de Control Interno y Valoración de Riesgo Institucional	Lic. Gustavo Céspedes Ruiz
---	----------------------------

De los funcionarios invitados no se presentó el Lic. Hedmer Fallas Gamboa; sin embargo, fue representado por el Lic. Felipe Venegas Vargas. Adicionalmente a los invitados asistió el Jefe de la Unidad de Control Interno y Valoración de Riesgo Institucional.

1.5- Disposiciones de la Ley General de Control Interno

➤ Sobre la implantación de recomendaciones

“Artículo 36. —Informes dirigidos a los titulares subordinados. Cuando los informes de auditoría contengan recomendaciones dirigidas a los titulares subordinados, se procederá de la siguiente manera:

a) El titular subordinado, en un plazo improrrogable de diez días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, ordenará la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de ellas, en el transcurso de dicho plazo elevará el informe de auditoría al jerarca, con copia a la auditoría interna, expondrá por escrito las razones por las cuales objeta las recomendaciones del informe y propondrá soluciones alternas para los hallazgos detectados.

b) Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.

c) El acto en firme será dado a conocer a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente, para el trámite que proceda.

Artículo 37. —Informes dirigidos al jerarca.

Quando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.

Artículo 38. —Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República.

Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

La Contraloría General de la República dirimirá el conflicto en última instancia, a solicitud del jerarca, de la auditoría interna o de ambos, en un plazo de treinta días hábiles, una vez completado el expediente que se formará al efecto. El hecho de no ejecutar injustificadamente lo resuelto en firme por el órgano contralor, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N° 7428, de 7 de setiembre de 1994.”

➤ **Sobre responsabilidad**

“Artículo 39. —Causales de responsabilidad administrativa.

El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Asimismo, cabrá responsabilidad administrativa contra el jerarca que injustificadamente no asigne los recursos a la auditoría interna en los términos del artículo 27 de esta Ley.

Igualmente, cabrá responsabilidad administrativa contra los funcionarios públicos que injustificadamente incumplan los deberes y las funciones que en materia de control interno les asigne el jerarca o el titular subordinado, incluso las acciones para instaurar las recomendaciones emitidas por la auditoría interna, sin perjuicio de las responsabilidades que les puedan ser imputadas civil y penalmente.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos también incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, por obstaculizar o retrasar el cumplimiento de las potestades del auditor, el subauditor y los demás funcionarios de la auditoría interna, establecidas en esta Ley.

Cuando se trate de actos u omisiones de órganos colegiados, la responsabilidad será atribuida a todos sus integrantes, salvo que conste, de manera expresa, el voto negativo.”

2.- Resultados

Los proyectos de “Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las 3 Rutas Nacionales con más Mortalidad del Sistema de Tránsito Nacional” cuyo presupuesto para el periodo 2015 asciende a ¢1.396.158.000,00 y “Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las Rutas de la Muerte con presupuesto de ¢1.810.814.300,00 para el periodo 2016, fueron formulados de acuerdo con el perfil establecido de cada uno de ellos, por La Unidad de Planificación, el Despacho de la Sub-Directora General de la Policía de Tránsito, el Departamento de Operaciones Policiales de Tránsito y el Departamento Administrativo de la Dirección General de la Policía de Tránsito (DGPT) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)” para las rutas con más mortalidad definidas en estadísticas del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi).

Se comprobó que dichos proyectos fueron contemplados en el Plan Operativo Institucional de los Periodos 2015 y 2016 del Cosevi respectivamente y fueron ratificados por la Junta Directiva del Cosevi y por el Ministro del MOPT.

Los proyectos en sus fases de formulación y evaluación cumplen satisfactoriamente con las pautas establecidas en la Guía metodológica general para la identificación, formulación y evaluación de proyectos de inversión pública

El Área de Planificación y Evaluación de la Dirección de Proyectos (en adelante APE) es la unidad responsable del proceso de control, seguimiento y evaluación de los proyectos del Cosevi.

2.1 Incumplimiento en la programación de la cantidad de controles para la ejecución de los proyectos

Se determinaron las siguientes deficiencias sobre la programación de la cantidad de controles establecidos en los proyectos para los años 2015-2016, las cuales se indican a continuación:

A. Diferencias entre la cantidad de controles programados por la Región Área

Metropolitana (a ejecutar en ruta 32 en el período 2015) específicamente el Corredor N° 5 Zurqui y la Región Pacífico Central (a ejecutar en rutas 1 y 27 en el período 2016) específicamente en el Corredor N° 2 Esparza, la Delegación de Jaco y el Corredor N° 4 de Orotina de la DGPT, con respecto a lo establecido en el perfil de los proyectos del Cosevi en dichos años. Véase detalle de diferencias en los siguientes cuadros:

Cuadro N° 1			
Diferencias en programación de cantidad de controles en Ruta N° 32			
Periodo de enero a Diciembre 2015			
Descripción de controles policiales	Cantidad de Controles		
	En Proyecto 2015	Programación Unidad Corredor N° 5 Zurqui	Diferencia
Controlar límites de velocidad por radar	48	24	-24
Detectar conductores ebrios en las vías públicas	24	0	-24
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	96	48	-48
Total	168	72	-96

Fuente: Proyecto 2015 y Programación Suministrada por Jefe de Región Área Metropolitana de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Como se describe en el cuadro anterior el perfil del proyecto para el período 2015 establecía que la Región Área Metropolitana en ruta 32 debería ejecutar la cantidad de controles indicada para cada uno de los controles descritos. En esta región la supervisión de dicha ruta le corresponde al Corredor N° 5 Zurqui; para este se programó una cantidad menor la diferencia señalada constituye a la cantidad de controles de dicho proyecto que no fueron programados.

Cuadro N° 2			
Diferencias en programación de cantidad de controles en Ruta N° 1 y 27			
Periodo de enero a diciembre 2016			
Descripción de controles policiales	Cantidad de Controles		
	En Proyecto 2016	Programación de Unidad	Diferencia
Pacífico Central			
Esparza Corredor 2 Ruta 1			

Controlar límites de velocidad por radar	48	72	24
Verificar el uso implementos seguridad vial	48	96	48
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	48	96	48
Jaco Ruta 27			
Verificar el uso implementos seguridad vial	12	24	12
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	12	24	12
Corredor 4 Orotina Ruta 27			
Verificar el uso implementos seguridad vial	12	48	36
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	12	48	36
Total	192	408	216

Fuente: Proyecto 2016 y Programación Suministrada por Jefe de Región Pacífico Central de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Como se describe en el cuadro anterior el perfil del proyecto para el periodo 2016 establecía que la Región Pacífico Central en ruta 1 y 27 debería ejecutar la cantidad de controles indicada para cada uno de los controles descritos. En esta región la ruta 1 es supervisada por el Corredor N° 2 Esparza y la ruta 27 por la Delegación de Jaco y el Corredor N° 4 de Orotina; sin embargo, para estos se programó una cantidad mayor; la diferencia señalada constituye la cantidad de controles programados de más.

Cabe señalar que esta Auditoría no encontró documentación que justifique las variaciones señaladas en los cuadros anteriores.

Al respecto, el Proyecto 2015 Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las 3 Rutas Nacionales con más Mortalidad del Sistema de Tránsito Nacional establece:

“LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA.

... Específicamente el proyecto se ejecutará a lo largo de las siguientes rutas: ruta 1 (de San José a frontera norte con 290 Km); ruta 2 (de San José a frontera sur con 350 Km) y ruta 32 (de San José a Limón con 157 Km).

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO					
PROYECTO					
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES EN LAS 3 RUTAS NACIONALES CON MÁS MORTALIDAD DEL SISTEMA DE TRÁNSITO NACIONAL					
CONTROLES MENSUALES POR REGIONAL DE TRÁNSITO Y POR RUTAS					
AÑO 2015					
REGIONALES DE TRÁNSITO Y RUTAS	CONTROLES POLICIALES MENSUALES				TOTALES
	Velocidad con radar	Conductores ebrios	Implementos Seguridad Vial	Irrespeto a señalización	

METROPOLITANA:					
Ruta 32	4	2	8	8	22

Cabe aclarar que en el perfil del proyecto 2015, las cantidades por cada uno de los controles a efectuar están establecidas por mes, razón por la cual dichas cantidades deben de ser multiplicadas por los doce meses del año para determinar la cantidad anual a programar.

55

El Proyecto 2016 Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las Rutas de la Muerte establece:

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO					
PROYECTO					
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES EN LAS RUTAS DE LA MUERTE					
CONTROLES MENSUALES POR REGIONAL DE TRÁNSITO Y POR RUTAS					
AÑO 2016					
REGIONALES DE TRÁNSITO Y RUTAS	CONTROLES POLICIALES MENSUALES				TOTALES
	Velocidad con radar	Conductores ebrios	Implementos Seguridad Vial	Irrespeto a señalización	
PACÍFICO CENTRAL:					
Ruta 1	4	0	4	4	12
Ruta 27	2	0	2	2	6
Subtotales	6	0	6	6	18

Se hace la observación que en el perfil del proyecto 2016 las cantidades por cada uno de los controles a efectuar están establecidas por mes, razón por la cual dichas cantidades deben de ser multiplicadas por los doce meses del año para determinar la cantidad anual a programar.

B. Para el período 2015 la Región Área Metropolitana y la Región Pacífico Central de la DGPT, programaron y ejecutaron controles del proyecto “Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las 3 Rutas Nacionales con más Mortalidad del Sistema de Tránsito Nacional” en la ruta 27 sin embargo dicha ruta no estaba contemplada en dicho proyecto. Véase diferencia en el siguiente cuadro:

Cuadro Nº 3			
Detalle de programación de controles en Ruta Nº 27			
Periodo de enero a diciembre 2015			
Descripción de controles policiales	Cantidad de Controles		
	En Proyecto 2015	Programación de Unidad	Diferencia
Región Área Metropolitana			
Delegación de San José			
Controlar límites de velocidad por radar	0	96	96
Detectar conductores ebrios en las vías públicas	0	36	36
Verificar el uso implementos seguridad vial	0	24	24
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	0	144	144
Región Área Pacífico Central			
Delegación de Puntarenas			
Verificar el uso implementos seguridad vial	0	24	24
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	0	24	24
Delegación de Jaco			
Verificar el uso implementos seguridad vial	0	48	48
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	0	48	48
Corredor 4 Orotina			
Controlar límites de velocidad por radar	0	48	48
Verificar el uso implementos seguridad vial	0	48	48
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	0	48	48
Total	0	588	588

Fuente: Proyecto 2015 y Programación Suministrada por Jefe de Región Área Metropolitana y Región Área Pacífico Central de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Como se describe en el cuadro anterior el perfil del proyecto para el período 2015 no establece controles a efectuar en la ruta 27; sin embargo, la Región Área Metropolitana y Región Pacífico Central programaron para las Delegaciones de San José, Puntarenas, Jaco y el Corredor Nº 4 de Orotina, las cantidades de controles descritas; la diferencia señalada constituye la cantidad de controles programados.

A su vez se determinó que como parte del proceso de control y seguimiento el APE no contemplo el corroborar que la cantidad de controles asignada a cada una de las Delegaciones y Corredores concuerde con la programación establecida a cada uno de los proyectos.

El Proyecto 2015 Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las 3 Rutas Nacionales con más Mortalidad del Sistema de Tránsito Nacional establece:

“LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA.

... Específicamente el proyecto se ejecutará a lo largo de las siguientes rutas: ruta 1 (de San José a frontera norte con 290 Km); ruta 2 (de San José a frontera sur con 350 Km) y ruta 32 (de San José a Limón con 157 Km).

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO PROYECTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES EN LAS 3 RUTAS NACIONALES CON MÁS MORTALIDAD DEL SISTEMA DE TRÁNSITO NACIONAL CONTROLES MENSUALES POR REGIONAL DE TRÁNSITO Y POR RUTAS AÑO 2015					
REGIONALES DE TRÁNSITO Y RUTAS	CONTROLES POLICIALES MENSUALES				TOTALES
	Velocidad con radar	Conductores ebrios	Implementos Seguridad Vial	Irrespeto a señalización	
METROPOLITANA:					
Ruta 1	4	2	8	8	22
Ruta 2	4	2	8	8	22
Ruta 32	4	2	8	8	22
Subtotales	12	6	24	24	66
HUETAR NORTE:					
Ruta 1	4	2	5	4	15
Subtotales	4	2	5	4	15
PACÍFICO CENTRAL:					
Ruta 1	4	0	4	4	12
Subtotales	4	0	4	4	12
CHOROTEGA:					
Ruta 1	0	0	4	4	8
Subtotales	0	0	4	4	8
ATLÁNTICA:					
Ruta 32	8	4	12	12	36
Subtotales	8	4	12	12	36
BRUNCA:					
Ruta 2	28	14	14	14	70
Subtotales	28	14	14	14	70
TOTALES	56	26	63	62	207

57

Como se puede observar el Proyecto 2015 no establecía controles policiales en ruta 27.

La falta de asignación precisa de labores por parte de algunas Jefaturas Regionales de la DGPT; así como de adecuados controles por parte de la APE, en cuanto a verificar la programación de a cada una de las Delegaciones y Corredores; generó deficiencias en la distribución de controles policiales y por ende incumplimiento de las metas establecidas en los proyectos bajo estudio.

2.2 Deficiencias en la ejecución de los proyectos

A. Se determinó que las Delegaciones de San José, Cañas y los Corredores N° 5 Zurqui, N° 1 Palmares, N° 2 Esparza, N° 6 Siquirres y N° 9 Palmar Norte ejecutaron una cantidad de

controles policiales inferior a la programada y establecida en el perfil del Proyecto 2015. Véase diferencia en el siguiente cuadro:

Cuadro Nº 4				
Comparativo de controles programados y ejecutados				
Proyecto ejecutado en Periodo 2015				
Ruta	Región	Proyecto	Ejecutadas	Diferencia
Región Metropolitana				
1	San José			
	Controlar límites de velocidad por radar	48	37	-11
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	24	16	-8
	Verificar el uso implementos seguridad vial	96	6	-90
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	96	11	-85
32	Zurquí Corredor 5			
	Controlar límites de velocidad por radar	48	16	-32
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	24	3	-21
	Verificar el uso implementos seguridad vial	96	42	-54
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	96	42	-54
Región Huetar Norte				
1	Corredor 1 Palmares			
	Verificar el uso implementos seguridad vial	60	43	-17
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	48	45	-3
Región Pacífico Central				
1	Esparza Corredor 2			
	Verificar el uso implementos seguridad vial	48	8	-40
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	48	8	-40
Región Chorotega				
1	Cañas			
	Verificar el uso implementos seguridad vial	24	4	-20
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	24	4	-20
Región Atlántica				
32	Corredor 6 Siquirres Base 36			
	Verificar el uso implementos seguridad vial	144	44	-100
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	144	37	-107
Región Brunca				
2	Corredor 9 Palmar Norte Base 32			
	Controlar límites de velocidad por radar	60	28	-32
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	31	14	-17
Total		1159	408	-751

Fuente: Proyecto 2015 y visita a Delegaciones y Corredores de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

B. Se determinó que las Delegaciones de San José, Cañas, Jaco, Pérez Zeledón, Río Claro y los Corredores N° 7 Cerro de la Muerte, N° 5 Zurqui, N° 1 Palmares, N° 4 Orotina y N° 8 Pérez Zeledón ejecutaron una cantidad de controles policiales inferior a la establecida en el perfil del Proyecto 2016, lo anterior se obtuvo de cotejar los documentos de respaldo de los controles contra lo programado en el perfil del proyecto. Véase diferencia en el siguiente cuadro:

Cuadro N°5				
Comparativo de controles establecidos en Proyecto y Ejecutados				
Proyecto ejecutado de Enero a Agosto 2016				
Ruta	Región	Proyecto	Ejecutados	Diferencia
Región Metropolitana				
1	San José			
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	16	8	-8
	Verificar el uso implementos seguridad vial	64	50	-14
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	64	60	-4
2	Corredor 7 Cerro La Muerte			
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	64	58	-6
32	Zurqui Corredor 5			
	Verificar el uso implementos seguridad vial	64	61	-3
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	64	42	-22
27	San José			
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	24	14	-10
	Verificar el uso implementos seguridad vial	96	87	-9
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	96	63	-33
Región Huetar Norte				
1	Corredor 1 Palmares			
	Verificar el uso implementos seguridad vial	40	0	-40
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	32	0	-32
Región Pacífico Central				
27	Jaco-Parrita Quepos			
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	8	5	-3
27	Corredor 4 Orotina			
	Controlar límites de velocidad por radar	16	6	-10
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	8	7	-1
Región Chorotega				
1	Cañas			
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	16	6	-10
Región Brunca				
2	Pérez Zeledón Base 16			
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	32	30	-2
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	32	31	-1

2	Corredor 8 Pérez Zeledón Base 31			
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	32	31	-1
2	Río Claro Base 17			
	Controlar límites de velocidad por radar	64	0	-64
	Detectar conductores ebrios en las vías públicas	32	2	-30
	Verificar el uso implementos seguridad vial	32	3	-29
	Supervisar el irrespeto a la señalización vial	32	2	-30
Total	e	928	566	-362

Fuente: Proyecto 2016 y visita a Delegaciones y Corredores de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Cabe recalcar que, en visita efectuada a la Delegación de Río Claro, no se logró obtener documentación de controles ejecutados con respecto al proyecto del período 2015 y en lo concerniente al proyecto 2016, solo se logró obtener evidencia de 4 controles efectuados en Julio y 7 en agosto.

Los proyectos en cuestión tanto para el año 2015 como 2016 establecen detalle de programación mensual por regionales que incluye, además de la ruta, el tipo de actividad y las regionales de tránsito responsables de desarrollar los diferentes controles policiales. Véanse en Anexos N° 1 y N° 2.

60

La percepción desinteresada y falta de rigurosidad e importancia por parte de algunos responsables de las Delegaciones y Corredores de la DGPT, con respecto a la ejecución de los controles establecidos en los proyectos 2015 y 2016, generó ineffectividad e incumplimiento de los mismos y por ende una disminución de la presencia policial con el propósito de la prevención de accidentes de tránsito fatales en las rutas nacionales con más mortalidad.

C. De los controles policiales efectuados por las Delegaciones y Corredores de la DGPT para el cumplimiento de los Proyectos del Cosevi, se analizó una muestra de 502 para el período 2015 y 611 del período 2016 y se determinaron las siguientes deficiencias en cuanto al uso y cumplimiento de formularios y protocolos establecidos:

a. De la muestra un 52.29 % de los controles (291 del periodo 2015 y 291 del período 2016), fueron documentados por las delegaciones y corredores en un formulario que no corresponde al formulario Rol de Servicio para Operativos Especiales DPA-839 establecido por dicha dirección y no cuentan con toda la información de los controles policiales efectuados. Véase detalle a continuación:

Cuadro N° 6				
Cantidad de Controles por delegación o corredor con debilidades en documentación				
Proyectos Periodo 2015 y 2016				
Descripción Unidad	Cantidad Periodo 2015	Cantidad Periodo 2016	Total	Incumplimiento con formulario DPA-839
Corredor N° 7 Cerro de la Muerte				

Detectar conductores ebrios en las vías públicas	7	7	7	Documentados en un formulario del Corredor. Posteriormente de Noviembre 2015 a la fecha se documentan en formulario DPA-839
Verificar el uso implementos seguridad vial	11	11	11	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	10	10	10	
Corredor Nº 1 en Palmares				Documentados en Bitácora de Uso Diario
Verificar el uso implementos seguridad vial	16	2	18	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	15	4	19	
Corredor Nº 5 Zurqui				Documentados en una Hoja de Operativos Especiales de Radar
Controlar límites de velocidad por radar	16		16	
Verificar el uso implementos seguridad vial	27	22	49	Documentados en un formulario de Trabajo de Campo del Corredor.
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	31	15	46	
Delegación de Cañas				Documentados en un formulario de la Delegación.
Verificar el uso implementos seguridad vial		18	18	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial		6	6	
Delegación de Liberia				El tipo de los controles policiales efectuado fue indicado en el formulario DPA-834 de Rol de Servicio Diario.
Detectar conductores ebrios en las vías públicas	2	1	3	
Verificar el uso implementos seguridad vial	13	21	34	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	23	29	52	
Corredor Nº 6 Siquirres				El tipo de los controles policiales efectuado fue indicado en el formulario DPA-834 de Rol de Servicio Diario.
Verificar el uso implementos seguridad vial	3	17	20	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	4	17	21	
Corredor Nº 8 Pérez Zeledón				Documentados en un formulario viejo del Corredor. Posteriormente de Noviembre 2015 a la fecha se documentan en formulario DPA-839
Controlar límites de velocidad por radar	10		10	
Detectar conductores ebrios en las vías públicas	10		10	
Verificar el uso implementos seguridad vial	10		10	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	10		10	
Corredor Nº 9 Palmar Norte				Documentados en Formulario de Controles Diarios, Libro de Control de POI Tomo I y en formulario DPA-834 de Rol de Servicio Diario.
Controlar límites de velocidad por radar	9	38	47	
Detectar conductores ebrios en las vías públicas	13	17	30	
Verificar el uso implementos seguridad vial	27	26	53	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial	24	24	48	
Delegación de Río Claro				De los 34 controles observados 12 se mencionaron en Informe de Control Diario POI y 22 se mencionaron en formulario DPA-834 de Rol de Servicio Diario mezclados con controles del POI del MOPT.
Controlar límites de velocidad por radar		10	10	
Detectar conductores ebrios en las vías públicas		3	3	
Verificar el uso implementos seguridad vial		11	11	
Supervisar el irrespeto a la señalización vial		10	10	
Total	291	291	582	

Fuente: Visita a Delegaciones y Corredores de la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE) establecen:

“4.4 Exigencia de confiabilidad y oportunidad de la información

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar las actividades de control pertinentes a fin de asegurar razonablemente que se recopile, procese, mantenga y custodie información de calidad sobre el funcionamiento del SCI, y sobre todo el desempeño institucional, así como que esa información se comunique con la prontitud requerida a las instancias internas y externas respectivas. Lo anterior tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas. (...).

5.4 Gestión documental El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información propicien una debida gestión documental institucional, mediante la que se ejerza control, se almacene y se recupere la información en la organización, de manera oportuna y eficiente, y de conformidad con las necesidades institucionales.

5.6 Calidad de la información El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo. Los atributos fundamentales de la calidad de la información están referidos a la confiabilidad, oportunidad y utilidad.

5.6.3 Utilidad La información debe poseer características que la hagan útil para los distintos usuarios, en términos de pertinencia, relevancia, suficiencia y presentación adecuada, de conformidad con las necesidades específicas de cada destinatario.”
El subrayado no forma parte del texto original).

La omisión y falta de interés por parte de oficiales de tránsito del uso de formularios establecidos, genera imprecisión en cuanto a la ejecución de los controles policiales e incumplimiento de normas en cuanto a gestión documental.

b. Se determinó que un 76.90% de los controles ejecutados (369 controles del período 2015 y 487 del período 2016), no cumplen con requisitos tales como cantidad de oficiales, vehículos oficiales y horas requeridos. Véase Anexos N° 3 y 4.

Cabe agregar que, al observar los datos anotados en Libros de Novedades, Roles de Servicio Diario y Libros de Bitácoras de Vehículos de algunas Delegaciones y Corredores de la DGPT, se determinó que estos no brindan información suficiente que constituyan evidencia pertinente para comprobar la participación de Oficiales de Tránsito y Vehículos en la ejecución de controles de proyectos del Cosevi.

De acuerdo con Diccionario de la DGPT los controles policiales para el proyecto 2015 y 2016 se consideran un control simple.

Diccionario de la DGPT definiciones:

“Control simple: Es aquel control ejercido por un grupo de Oficiales de Tránsito, menor a la cantidad definida para una Unidad Básica Operativa.

Unidad Básica Operativa (UBO): Es la cantidad mínima en recursos humanos, materiales y técnicos, necesarios para realizar un operativo de control compuesto.

Control compuesto: Es aquel control policial ejercido por una Unidad Básica Operativa, sobre los conductores y sus vehículos, tendiente a verificar el cumplimiento de la normativa vigente.”

El Manual Unidades Básicas Operativas de la Policía de Tránsito señala:

“Por otra parte, **es importante recordar lo relativo al tiempo mínimo de duración de los operativos de control**, establecido en el estudio: “Costos Directos de los Operativos de Control de la Policía de Tránsito”, en donde se define **para un Operativo de Control cualquiera, un tiempo estimado de tres horas (3:00 hrs), y para los Operativos de Control de Conductores en Estado de Ebriedad, un tiempo de cinco y media horas (5:50 hrs)**. Se debe tener presente que el aumento en el tiempo de duración mínimo de los operativos, incrementará los costos sino en todos los elementos de costo, por lo menos en la mayoría de ellos, por lo que se deberá poner atención a los recursos adicionales que se consuman durante este tiempo. Otro punto a recordar, es que **el coordinador de cada operativo, está incluido dentro del total de recursos humanos estimado, el cual además de su labor propia de coordinación, desarrollará dentro del operativo de control**, las funciones de Oficial de Tránsito que él mismo considere apropiadas para el momento.

3. U.B.O. DE CONTROL DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

3.2.1 Recursos Humanos: (3 Oficiales)

- **Un (1) Oficial en selección de vehículos.**
- **Dos (2) Oficiales sancionando**

3.2.2 Equipo Automotor: (1 Unidad)

- **Una (1) Patrulla**

10. U.B.O. DE CONTROL DE IRRESPECTO A SEÑALIZACIÓN

10.2.1 Recursos Humanos:

- **Tree (3) Oficiales de tránsito sancionando.**

10.2.2 Equipo Automotor

- **Una (1) patrulla**

10.2.3 Equipo especial

- **No se requiere ningún tipo de equipo especial**

20. U.B.O. DE CONTROL DE VELOCIDAD POR RADAR

20.2 RECURSOS:

Los recursos asignados para este tipo de Operativo los siguientes:

20.2.1 Recursos Humanos: (3 Oficiales)

- **Un (1) Oficial realizando las mediciones de velocidad.**
- **Dos (2) Oficiales realizando los partes correspondientes y verificando la documentación del vehículo.**

20.2.2 Equipo Automotor: (1 Unidades)

- **Una (1) Patrulla.**

20.2.3 Equipo especial:

- **Un (1) Radar para control de velocidad.**

5. U.B.O. DE CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD. (U.B.O. PARA DELEGACIÓN DE SAN JOSE)

5.2 RECURSOS:

Los recursos asignados para este tipo de Operativo son los siguientes:

5.2.1 Recursos Humanos: (7 Oficiales)

- **Dos (2) Oficiales en la Contención de vehículos.**
- **Un (1) Oficial realizando las pruebas de alcoholemia.**
- **Un (1) Oficial en la Operación de la Grúa.**
- **Dos (2) Operadores de Radio patrullas. Estos podrán brindar apoyo en las pruebas u otros que el encargado de grupo estime, pero su prioridad es un posible seguimiento.**
- **Un (1) Oficial Encargado.**

5.2.2 Equipo Automotor: (5 Unidades)

- **Dos (2) Radio patrullas**
- **Una (1) Grúa**
- **Dos (2) Motocicletas**

5.2.3 Equipo Especial:

- **Dos (2) Alcohosensores**
- **Cien (100) Boquillas para alcohosensores**
(El subrayado no forma parte del texto original).

La percepción desinteresada y falta de esfuerzo de algunos oficiales de las Delegaciones y Corredores de la DGPT, al ejecutar controles policiales por el simple hecho de cumplir con una cantidad establecida, ocasiona que no haya una seguridad razonable que los mismos se efectuaran con la rigurosidad e importancia requeridas, en la prevención de accidentes de tránsito fatales en las rutas nacionales con más mortalidad.

64

2.3 Deficiencias en la ejecución presupuestaria del proyecto

Por medio de la revisión de una muestra de 21 formularios de liquidaciones de gastos de viaje en el interior del país, (1 de marzo, 8 de junio, 1 de julio, 7 de octubre y 1 de diciembre del año 2015 y 1 de marzo, mayo y noviembre del 2016). Se determinó que se liquidaron viáticos a Oficiales de Tránsito miembros del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) con cargo al código presupuestario “102.02.01.1.05.02 Viáticos Dentro del País” correspondiente a los proyectos bajo estudio; no obstante, realizaron actividades que no estaban contempladas en estos. Como por ejemplo control y regulación de vehículos, control de transporte ilegal y control de documentos de vehículos. Además, los oficiales realizaron controles en rutas (21, 34, 243 y 10) no establecidas.

Adicionalmente se revisó el registro de 157 boletas de citación emitidas por los oficiales durante los días que cobraron viáticos, determinándose que la ubicación de 8 boletas no concuerda con la provincia indicada en formulario de Rol de Servicio para Controles y Operativos Especiales DPA-839 adjunto en Liquidación de Gastos de Viaje en el Interior de País y en 29 boletas difiere en cuanto al cantón y distrito.

Cuadro Nº 7											
Detalle de Viáticos a Liquidados por Oficiales de Tránsito miembros del Grupo de Operaciones Especiales (GOE)											
Código presupuestario 102-02-01-1-05-02 Ejecución de 2484 y 2976 controles policiales en las rutas y tramos de mayor mortalidad en el País											
Durante Periodos 2015 y 2016											
#	Nombre de Oficial	Código	Control Liberia	Control Pérez	Control Garabito	Control Pérez	Control Garabito	Control Liberia 8	Control Coto	Control Pérez	Monto Viáticos Colones

			23 al 27 Febrero 2015 Rutas 1,21	Zeledón 27 al 30 Junio 2015 Rutas 2,34,243 y 10	10 al 19 Julio 2015 Ruta 34	Zeledón 28 al 31 Octubre 2015 Ruta 2	28 al 31 Diciembre 2015 Ruta 34	al 12 Marzo 2016 Ruta 1	Brus 20 al 29 Abril 2016 Ruta 1	Zeledón 10 al 13 Noviembre 2016 Ruta 2	
1	Mario Chacón Navarro	2169	CR 3B	CR	CR	CR	CR	CR 2B	-	-	725,400
2	Guillermo Alfaro Portugués	820	CR	CR	CR	CR 1B	CR	CR 3B	-	-	725,400
3	Pablo Fallas Guillen	2314	CR	CR	CR 2B	CR	CR	CR 1B 1B	-	-	725,400
4	Arley Bolaños Ureña	2379	CR	CR	CR	CR	CR	CR 1B	-	-	725,400
5	Glen Rodríguez Gómez	3142	CR 1B	CR	CR	CR	CR	CR 5B	-	-	725,400
6	Juan Cordero Torres	2344	CR 2B	CR	CR	CR	CR 1B	-	-	-	583,050
7	Carlos Solano Ramírez	2423	CR	CR	CR	CR	CR	CR 4B 1B	-	-	725,400
8	Guillermo Oreamuno Núñez	2389	-	CR 1B	CR 2B	-	CR	CR 2B	-	-	488,300
9	Fabio Solera Hernández	2373	-	-	-	-	-	-	DTI 1B	-	134,700
10	Urbino Hidalgo Céspedes	2301	-	-	-	-	-	-	DTI 3B	-	134,700
11	Rafael A. Delgado Hidalgo	156	-	-	-	-	-	-	-	D	102,250
12	Gerardo Cascante Pereira	2380	-	-	-	-	-	-	-	D	102,250
13	Cristian Vargas Vargas	2481	-	-	-	-	-	-	-	D	102,250
14	Julio Ramírez Pacheco	2414	-	-	-	-	-	-	-	D	102,250
15	Marvin Méndez Bermúdez	3139	-	-	-	-	-	-	-	D	102,250
16	Rafael Arley Castillo	2489	-	-	-	-	-	-	-	D	102,250
Totales										ç	6,306,650

Fuente: Liquidaciones de Viáticos suministradas por Departamento de Tesorería del Cosevi.

Registro de Boletas Citación suministrado por Asesoría en Tecnología de la Información.

Simbología

CR	Control y Regulación de Vehículos	DPA-839	Formulario de Rol de Servicio para Controles y Operativos Especiales
DTI	Control Documentos y Transporte Ilegal	B	Boletas cuya Ubicación Difiere al Cantón y Distrito descrito en DPA-839
D	Control de Documentos de Vehículos	B	Boletas cuya Ubicación Difiere a Provincia, Cantón y Distritos descrito en DPA-839

El Proyecto 2015 Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las 3 Rutas Nacionales con más Mortalidad del Sistema de Tránsito Nacional establece:

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

El Proyecto consiste en desarrollar una serie de controles **policiales para verificar el uso adecuado de los implementos de seguridad vial pasiva en la conducción de los vehículos automotores en carretera, que los conductores de vehículos no conduzcan bajo los efectos del alcohol, con exceso de velocidad y el irrespeto a la señalización vial por parte de algunos conductores**, con el fin de mantener bajo mayor vigilancia el tránsito vehicular en las tres rutas nacionales con más mortalidad, esto según datos estadísticos de los años 2011, 2012 y 2013. Estas tres rutas son; **ruta 1 (de San José a frontera norte); ruta 2 (de San José a frontera sur); ruta 32 (de San José a Limón)** y que generan más del 35% de los accidentes de tránsito mortales de todas las rutas nacionales del país.

El Proyecto 2016 Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales en las Rutas Muerte establece:

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

*El Proyecto consiste en desarrollar una serie de controles policiales para verificar el uso adecuado de los implementos de seguridad vial pasiva en la conducción de los vehículos automotores en carretera, que los conductores de vehículos no conduzcan bajo los efectos del alcohol, con exceso de velocidad y el irrespeto a la señalización vial por parte de algunos conductores, con el fin de mantener bajo mayor vigilancia el tránsito vehicular en las rutas nacionales con más mortalidad, esto según datos estadísticos de los años 2012, 2013 y 2014. Estas rutas son: ruta 1 (de San José a frontera norte); ruta 2 (de San José a frontera sur); ruta 27 (de San José a Caldera) y ruta 32 (de San José a Limón) y que generan en promedio más del 38% de los accidentes de tránsito mortales de todas las rutas nacionales del país.
(El subrayado no forma parte del texto original).*

La falta de organización por parte de algunas jefaturas y oficiales de la DGPT en la solicitud, asignación y uso de los recursos financieros establecidos para proyectos del Cosevi; así como la ausencia de una adecuada supervisión del Cosevi, en relación con las actividades sobre las cuales dichas jefaturas autorizan y aprueban viáticos; posibilitó la entrega y uso ineficiente de dichos recursos Institucionales en actividades ordinarias de la DGPT.

3. Conclusiones

La cantidad de controles programados por la DGPT a ejecutar en ruta 32 para el período 2015 y en ruta 27 para el período 2016 no concuerda con los proyectos del Cosevi para dichos años.

66

Para el período 2015 la DGPT incorporó en su programación, una ruta que no concuerda con el proyecto para dicho período.

Durante los períodos 2015-2016 las Delegaciones y Corredores de la DGPT no ejecutaron la cantidad de controles establecidos en los Proyectos 2015-2016.

Existen 582 controles policiales que no están debidamente documentados por las Delegaciones y Corredores.

Se observaron 369 controles del periodo 2015 y 487 controles del período 2016 que se ejecutaron incumpliendo los protocolos establecidos.

Se liquidaron viáticos a Oficiales de Tránsito por concepto de actividades y rutas que no están contempladas en proyectos del Cosevi....” (SIC)

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

7.1.1 Se da por recibido el oficio AI-17-293, de la Auditoría Interna, donde se adjunta el Informe AI-INF-AO-17-11 Estudio “Evaluación de los Proyectos Prevención de Accidentes de Tránsito Fatales para los años 2015-2016” y se acogen en todos sus extremos las recomendaciones incluidas en el mismo.

7.1.2 Instar respetuosamente a la Señora Viceministra de Transporte Terrestres y Seguridad Vial, para que gire instrucciones a la Dirección General de Policía de Tránsito para establecer controles efectivos, a efecto de que:

- Los Jefes de cada una de las Regionales de la Dirección General de La Policía de Tránsito:
 - a. Elaboren la programación anual de sus Delegaciones y Corredores de acuerdo con lo establecido en proyectos financiados por el Consejo de Seguridad Vial (Resultado 2.1 A y 2.1 B).
 - b. Coordinen y supervisen que cada uno de sus Delegaciones y Corredores ejecuten la cantidad de controles policiales, establecida en los Proyectos del Consejo de Seguridad Vial asignados a la Dirección General de Policía de Tránsito (Resultado 2.2 A y 2.2 B).
 - c. Giren instrucciones a los Delegados de sus Delegaciones y Corredores para que la ejecución de cada uno de los controles policiales establecidos en proyectos del Consejo de Seguridad Vial, cumplan con los protocolos establecidos en cuanto a cantidad de oficiales, vehículos oficiales y horas requeridos y sean debidamente documentados mediante el uso del formulario Rol de Servicio para Operativos Especiales DPA-839 (Resultado 2.2 C. a y b).

- No se autoricen y aprueben gastos de viaje en el Interior del País a Oficiales de Tránsito con cargo a presupuesto del Consejo de Seguridad Vial, cuando los datos descritos en el formulario de liquidación y sus documentos adjuntos, no concuerden con proyectos financiados por dicha Institución (Resultado 2.3).

7.1.3 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Unidad de Planificación para que:

- a. En mejora del sistema de control interno, incorpore dentro de sus procedimientos, el corroborar que la cantidad de controles policiales asignados a cada una de las Delegaciones y Corredores previó a su ejecución concuerde con la programación establecida en Proyectos del Consejo de Seguridad Vial y en la ejecución del proyecto, para efectos de verificación del cumplimiento de la totalidad de los operativos policiales y considere únicamente aquellos que estén documentados en el formulario DPA-839. (Resultado 2.1 A y B, 2.2 A, B y C (a y b)).
- b. Diseñar e implementar un control previo al trámite de gastos de viaje en el interior del País a Oficiales de Tránsito con cargo a presupuestos del Consejo de Seguridad Vial, mediante el cual se verifique que los datos descritos en el formulario de liquidación y documentos adjuntos, concuerden con los proyectos financiados por la Institución (Resultado 2.3).

7.2 Informe AI-INF-TI-17-12 Estudio “Evaluación de los Sistemas Digitales de Información del Cosevi”

Se conoce el oficio No. AI-17-323, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual incluye el Informe AI-INF-TI-17-12 “Evaluación de los Sistemas Digitales de Información del Cosevi”.

El informe AI-INF-TI-17-12 indica textualmente:

“ ...

1. INTRODUCCIÓN:

1.1. Origen

Plan anual de la Auditoría 2017.

1.2. Objetivo

Verificar los controles de la información publicada por los diferentes sistemas de información (página web, redes sociales, medios digitales) que maneja el COSEVI.

1.3. Alcance del estudio

Publicaciones realizadas durante los meses de setiembre, octubre, noviembre y diciembre del 2016.

1.4. Conferencia final

La conferencia final se llevó a cabo el 14-06-2017 y con el consentimiento de los asistentes, consta en un archivo digital. En la misma no se hicieron observaciones.

Los asistentes de la administración a dicha exposición, se detallan a continuación:

Cargo	Nombre
Directora Ejecutiva	Licda. Cindy Coto Calvo
Directora ATI	Licda. Rocío Gamboa Gamboa
Director de Proyectos	Lic. Roy Rojas Vargas
Unidad de Control Interno	Lic. Gustavo Céspedes Ruíz
Comunicación y Promoción	Licda. Jeannina Reyes Ramírez
Jefa área de Desarrollo	Licda. Wendy Ramírez Camacho

1.5. Disposiciones de la Ley General de Control Interno

➤ Sobre la implantación de recomendaciones :

“Artículo 36. —Informes dirigidos a los titulares subordinados. Cuando los informes de auditoría contengan recomendaciones dirigidas a los titulares subordinados, se procederá de la siguiente manera:

a) El titular subordinado, en un plazo improrrogable de diez días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, ordenará la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de ellas, en el transcurso de dicho plazo elevará el informe de auditoría al jerarca, con copia a la auditoría interna, expondrá por escrito las razones por las cuales objeta las recomendaciones del informe y propondrá soluciones alternas para los hallazgos detectados.

b) Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.

c) El acto en firme será dado a conocer a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente, para el trámite que proceda.

Artículo 37. —Informes dirigidos al jerarca.

Quando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.

Artículo 38. —Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República.

Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

La Contraloría General de la República dirimirá el conflicto en última instancia, a solicitud del jerarca, de la auditoría interna o de ambos, en un plazo de treinta días hábiles, una vez completado el expediente que se formará al efecto. El hecho de no ejecutar injustificadamente lo resuelto en firme por el órgano contralor, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N°7428, de 7 de setiembre de 1994.”

➤ Sobre responsabilidad :

“Artículo 39. —Causales de responsabilidad administrativa.

El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Asimismo, cabrá responsabilidad administrativa contra el jerarca que injustificadamente no asigne los recursos a la auditoría interna en los términos del artículo 27 de esta Ley.

Igualmente, cabrá responsabilidad administrativa contra los funcionarios públicos que injustificadamente incumplan los deberes y las funciones que en materia de control interno les asigne el jerarca o el titular subordinado, incluso las acciones para instaurar las recomendaciones emitidas por la auditoría interna, sin perjuicio de las responsabilidades que les puedan ser imputadas civil y penalmente.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos también incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, por obstaculizar o retrasar el cumplimiento de las potestades del auditor, el subauditor y los demás funcionarios de la auditoría interna, establecidas en esta Ley.

Cuando se trate de actos u omisiones de órganos colegiados, la responsabilidad será atribuida a todos sus integrantes, salvo que conste, de manera expresa, el voto negativo.”

2. ANTECEDENTES.

La comunicación entre el Gobierno y la ciudadanía en Costa Rica se ha caracterizado hasta ahora, por su flujo unidireccional y vertical, esto obedece a un tema de control, por la exclusión de la comunidad y la negación del acceso y la participación de la ciudadanía.

Recientemente el tema de “Gobierno Abierto” invita al cambio, hacia una comunicación participativa, abierta, democrática, multidireccional, horizontal, descentralizada e integradora no supone que el gobierno debe abandonar su papel como comunicador activo y como diseminador de información. De hecho, ciertas funciones tradicionales de la comunicación administrativa deberán continuarse realizando, aun cuando con una filosofía distinta.

“La presencia en redes sociales de Internet ya no es una elección para los gobiernos”, advierte la OCDE en el informe “*Social Media Use by Governments. A Policy Primer to Discuss Trends, Identify Policy Opportunities and Guide Decision Makers*”. Señala que las redes sociales han adquirido una importancia que los gobiernos no pueden ignorar porque empoderan a los ciudadanos y benefician a la gobernabilidad.

Ahora bien, la participación del **Consejo de Seguridad Vial**, como institución rectora en tema de “Seguridad Vial” a tomado parte activa de las diferentes herramientas que encontramos hoy en día en la web 2.0. El estudio realizado para el último cuatrimestre del año 2016, toma en cuenta que la información en la actualidad es vista como un objeto a controlar porque da poder, de igual forma habilita la participación ciudadana, racionaliza los recursos y facilita la mejor solución de problemas y necesidades colectivas.

El incursionar en los medios digitales invita a transformar la relación entre información y poder de una concepción autoritaria, que es la vigente, a una concepción democrática, que es la que busca una interacción constante, no dar pie a la desatención del público.

Dentro de las diferentes redes sociales que tenemos en la actualidad podemos encontrar las siguientes:



Ilustración 1: Redes sociales populares

Como se pueden ver en la imagen los círculos son de diferente tamaño de acuerdo al grado de popularidad y aceptación de la red social, para el presente estudio que atañe al Consejo de Seguridad Vial se van a evaluar únicamente Facebook y Youtube, redes donde actualmente se tiene presencia.

71

3. RESULTADOS.

3.1 No existe un procedimiento para uso y publicación en medios digitales.

Dentro de la documentación revisada y analizada no se encontró un procedimiento (política, manual, directriz) para el uso y manejo de los medios digitales sobre los cuales trabaja la institución, por otro lado, no se tiene un documento formal para respaldar los procedimientos que se ejecutan actualmente. Para el informe se analizada los siguientes manuales, informes y normativas:

- Manual de Normas de Control Interno para el Sector Público
- N-2-2007-CO-DFOE Normas técnicas para la gestión TI.
- Ley 8968 - Protección de la Persona frente al tratamiento de sus datos personales.
- Manual Integral de Políticas de Seguridad de la Información.
- Informe: "Uso redes sociales instituciones gubernamentales" Mideplan 2012
- Manual técnico servicios portal COSEVI v 1.0
- PRC-DTI-007 Adm Cuentas de Usuario
- Manual Integral de Políticas de Seguridad de la Información

Dentro de la documentación se encuentran temas como: actividades de control, calidad de la información, consideraciones generales sobre las implementaciones de TI además de una política desarrollada a lo interno del Consejo de Seguridad Vial sobre el uso del internet, misma que abarca temas dentro de los cuales se pueden mencionar:

- 080106-001 Uso permitido de internet
- 080106-002 Solicitud de acceso personal
- 080106-003 Responsabilidad personal por la cuenta de usuario y la clave de acceso
- 080106-004 Uso cauteloso de Internet
- 080106-005 Sitios para charlar
- 080106-006 Acceso a Internet vía módem y conexión simultánea a la red del COSEVI
- 080106-007 Ingreso de usuarios a la red interna del COSEVI vía Internet
- 080106-008 Representación del COSEVI en Internet
- 080106-009 Información del COSEVI y/o en su custodia en Internet
- 080106-010 Encipción o cifrado de la información que se maneje vía Internet

Para las normativas que se tienen como el Manual Normas técnicas para la gestión y el control de las Tecnologías de Información (N-2-2007-CO-DFOE), el cual en la Norma 4.3 dice lo siguiente:

“Administración de los datos

La organización debe asegurarse de que los datos que son procesados mediante TI corresponden a transacciones válidas y debidamente autorizadas, que son procesados en forma completa, exacta y oportuna, y transmitidos, almacenados y desechados en forma íntegra y segura (El subrayado no es del original).”

Por su parte las Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República, establecen en cuanto a la calidad de la información, lo siguiente:

72

▪ *“5.8 Control de sistemas de información.*

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben disponer los controles pertinentes para que los sistemas de información garanticen razonablemente la calidad de la información y de la comunicación, la seguridad”

De lo anterior se encuentra que existe una serie de leyes y políticas que hablan sobre la importancia del manejo de la información, de igual forma tenemos normativa en relación al uso del internet a nivel institucional, además de un estudio con mejores prácticas para el manejo de las redes sociales pero en termino generales no existe un proceso, política, reglamento o manual para el uso de las Redes Sociales tanto de forma externa donde fue consultado el área Gobierno Digital así mismo el COSEVI carece de dicha información.

3.2 Gobernabilidad de la información.

Con respecto al tema de uso y manejo de redes sociales se encuentra que actualmente dicha actividad está fuera de la Asesoría de Tecnologías de Información, partiendo de que actualmente existe un manual sobre la gobernabilidad de la información, el documento **PRC-DTI-007 Adm Cuentas de Usuario** tiene de punto de partida el uso y manejo de roles y permisos de acceso a los diferentes servicios o sistemas que ofrece el Consejo de Seguridad Vial por medio de la Asesoría en Tecnologías de Información, y se extiende a los medios digitales que se utilicen en la institución, del documento se extrae la siguiente información:

- Jefatura Unidad Solicitante (JUS): Es el encargado del usuario al que se realizará la asignación, modificación o eliminación de la cuenta de usuario.

El subrayado no es del original

Para el caso de uso y manejo de las redes sociales en el Consejo de Seguridad Vial, la unidad encargada de la actualización y control de las mismas es la **Dirección de Proyectos**, específicamente el departamento de Comunicación y Promoción.

De acuerdo al Manual llamado Normas técnicas para la gestión y el control de las Tecnologías de Información (N-2-2007-CO-DFOE), dentro del mismo se puede resaltar lo siguiente:

“3.1 Consideraciones generales de la implementación de TI.

La organización debe implementar y mantener las TI requeridas en concordancia con su marco estratégico, planificación, modelo de arquitectura de información e infraestructura tecnológica. Para esa implementación y mantenimiento debe:

(...)

c. Garantizar la participación activa de las unidades o áreas usuarias, las cuales debe tener una asignación clara de responsabilidades y aprobar formalmente las implementaciones realizadas.

3.3 Implementación de infraestructura tecnológica

La organización debe adquirir, instalar y actualizar la infraestructura necesaria para soportar el software de conformidad con los modelos de arquitectura de información e infraestructura tecnológica y demás criterios establecidos. Como parte de ello debe considerar lo que resulte aplicable de la norma 3.1 anterior y los ajustes necesarios a la infraestructura actual.”

(El subrayado y resaltado no es del original).

73

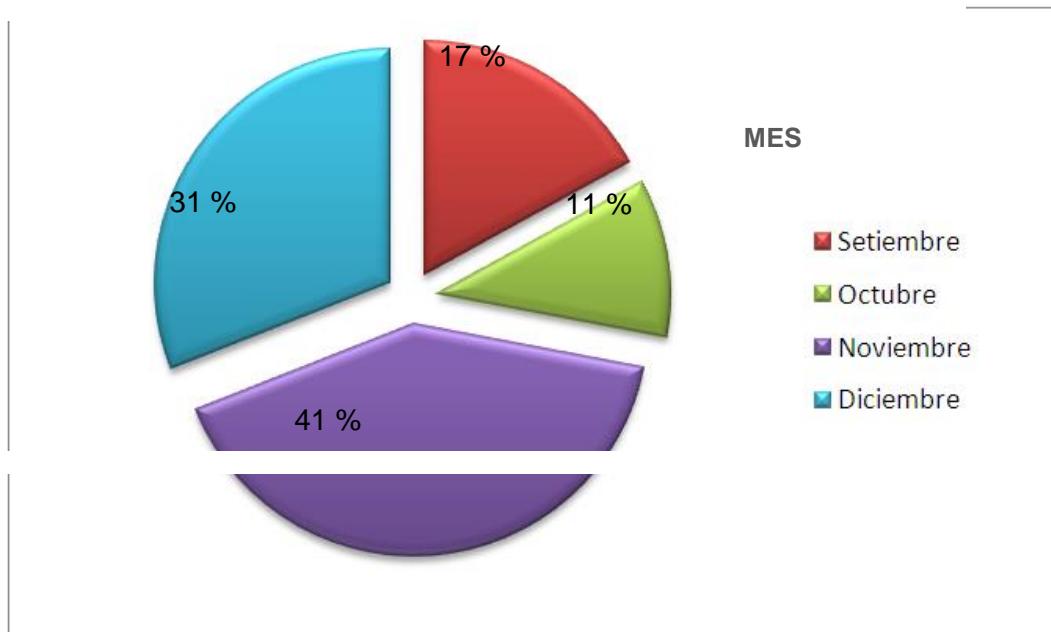
Como se puede notar la Dirección de Proyectos es la unidad que expone información, imagen del quehacer institucional, por medio de las redes Facebook y Youtube, utilizando fotografías, videos transmisiones en directo e incluso información relacionada al Consejo de empresas privadas (Empresas Seguras), como bien se menciona en el concepto de gobernabilidad de la información.

3.3 Carencia de controles para las publicaciones en redes sociales.

La observación realizada durante el periodo de estudio recabó un total de **312** publicaciones efectuadas en el portal de Facebook del Consejo de Seguridad Vial, de las mismas se extrae los siguientes datos:

- El total de publicaciones se compone de la siguiente manera:

Mes (cantidad de publicaciones)	Valor absoluto	Valor relativo
Setiembre	54	17 %
Octubre	35	11 %
Noviembre	126	41 %
Diciembre	97	31 %
TOTAL	312	100 %



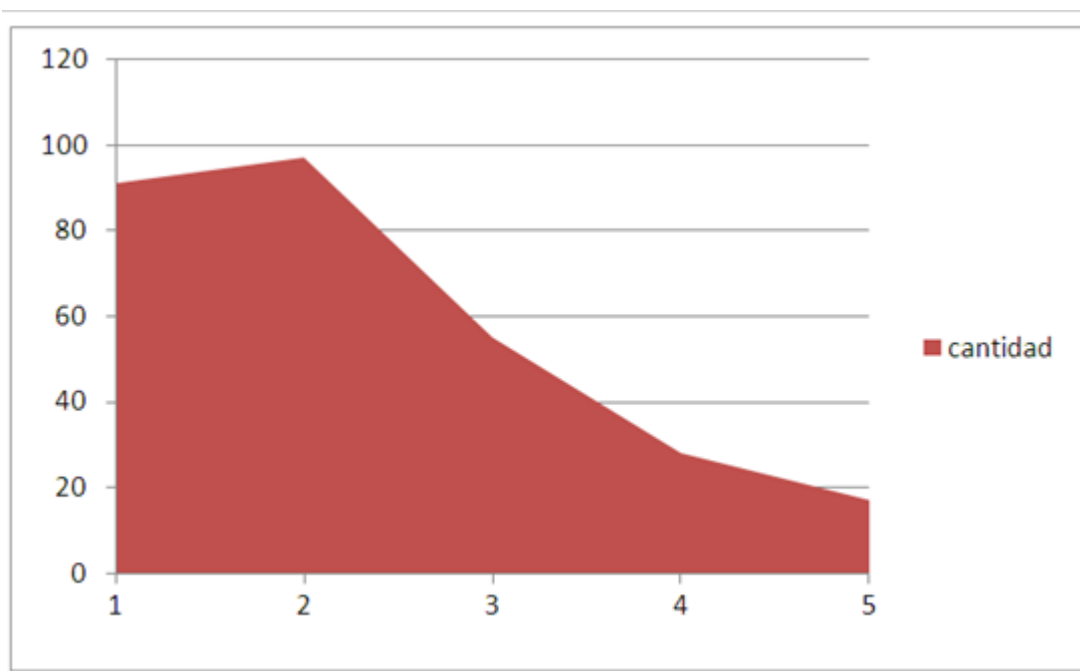
Noviembre se convirtió en el mes de mayor publicación. El factor influyente en este fue la emergencia nacional del huracán Otto que se presentó durante la semana del 22 al 25 del mes. Este aumento representó un 30% del total de contenido, en comparación con el tema principal del motociclista con un 73%. Siendo este último la línea de publicación en la red social.

La línea de frecuencia seguida en esta plataforma, presentó mínimos y máximos en por día, entendiéndose que a diario se ejerció contenido en la herramienta de comunicación social

Ahora bien, en cuanto a las frecuencias plasmadas estas se componen de la siguiente manera:

- La *mayor (+)* cantidad de frecuencias efectuadas corresponde a los siguientes numerales:

Frecuencia (cantidad)					
Frecuencia	1	2	3	4	5
Cantidad	91	97	55	28	17



La *menor* (-) cantidad de frecuencias efectuadas corresponde a los siguientes numerales:

75

Frecuencia (cantidad)			
Frecuencia	1	De 11 a	19
	0	18	
Cantidad	3	2	1

Se entiende por **frecuencia** a la cantidad de publicaciones que se realizan por día. Ahora bien, cuando nos preguntamos cuál es la “perfecta” **frecuencia de publicación en Facebook**, pueden llegar a obtenerse muchas respuestas en la materia.

Para algunos, una vez al día es suficiente, otros dirán que 3 veces al día, otros podrían decir que se publique cada 2 o 3 horas para capturar la atención de la audiencia durante todo el día. **(Sobre este apartado se genera un cuarto resultado).**

- El **20%** de lo publicado es mediante el compartir o posteo de material de entidades privadas que producen esos contenidos; sean estos: videos o imágenes, siempre con el matiz de la seguridad vial.
- **22** publicaciones corresponden a un “*copy-paste*” de la redacción de una nota periodística de medios de comunicación. Las notas periodísticas siguen la temática de la seguridad vial; mostrando índices y cifras estadísticas sobre la accidentabilidad y muertes en carretera.

Ante este punto salta la atención que no existen productos noticiosos sobre la realidad nacional en seguridad vial producido por el propio Consejo de Seguridad Vial y por parte de los profesionales en comunicación, estadística y psicología entre otros que alberga la Unidad de la Dirección de Proyectos.

- Durante los meses de estudio, se visualizaron consultas dentro de la opción de comentarios de las publicaciones; un promedio de **3y4** consultas presentes en cada mes fueron realizadas y evacuadas por el COSEVI, mientras que 1 de ellas queda sin responder. Se hace la salvedad que se desconocen la cantidad de consultas efectuadas por mensaje privado o si estas que son respondidas en el chat del consultante.
- La temática seguida en las frecuencias de las cinco (5) más altas son las siguientes:

Temática	Valor absoluto	Valor relativo
Motociclistas	136	43 %
Huracán Otto*	38	12 %
Seguridad en carretera	25	8 %
Niños (uso de dispositivos y otros)	20	6 %
Uso del celular	14	4 %

*Emergencia Nacional durante Noviembre

- Sobre las fuentes de esas publicaciones, la cinco más usadas son las siguientes:

Fuentes	Valor absoluto	Valor relativo
Cosevi	190	61%
Privadas*	62	20%
Medios de comunicación	20	6%
Gobierno (Casa Presidencial)	17	5%
MOPT	5	1%

*Empresas y/o organizaciones nacionales como internacionales en materia de seguridad vial.

Con base a la siguiente gráfica obtenida del periódico La Nación, muestra la línea del incremento de muertes en carretera por año. El 2016 es la escalada más alta de los últimos seis (6) años.



Resulta interesante conocer la cantidad de muertes durante el período de estudio, para asociar la efectividad de este medio como uso para los propósitos y objetivos de la institución.

No debe ignorar que internet se convierte en un canal a tener en cuenta a la hora de aumentar su capital de identidad y de servicio en la sociedad, en este caso determinado el Cosevi, se convierte en una marca que enfoca sus esfuerzos en seguridad vial. Las redes sociales tienen mucho éxito cuando general el contenido deseado y de impacto ante la audiencia. La red social permite aumentar el valor y las nuevas oportunidades de proveer un servicio.

Es así que las 312 publicaciones en Facebook por parte del Consejo de Seguridad Vial se ejercieron sin ninguna medición en su efectividad y en menor de los casos en un medio de comunicación por parte de los usuarios para evacuar sus consultas y/o exponer sus quejas.

De lo mencionado en el resultado anterior es importante señalar lo que mencionan las Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República:

- “4.4.1 Documentación y registro de la gestión institucional.

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer las medidas pertinentes para que los actos de la gestión institucional, sus resultados y otros eventos relevantes, se registren y documenten en el lapso adecuado y conveniente, y se garanticen razonablemente la confidencialidad y el acceso a la información pública, según corresponda.

- “5.8 Control de sistemas de información.

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben disponer los controles pertinentes para que los sistemas de información garanticen razonablemente la calidad de la información y de la comunicación, la seguridad”

El subrayado no es del original

Sustentado lo anterior en la entrevista al funcionario Lic. Ronald Ramírez Rodríguez, de la Unidad de Proyectos con fecha 26/01/2017:

... Para la utilización de redes sociales en forma específica no tenemos actualmente los objetivos u estrategias plasmadas, pero si cabe mencionar que las redes sociales van de la mano a la estrategia de la institución.

3.4 Ausencia de un plan que estipule una medición (métricas) de efectividad en las publicaciones e interacción de Facebook.

Poner en funcionamiento un perfil de Facebook va más allá de publicar o programar publicaciones para cualquier organización. Para estas iniciativas en el uso de las redes es importante ejecutar un **análisis de las maniobras** que se están realizando y de los resultados que cada una de ellas genera ante el público a la cual van dirigidas.

La aplicación de métricas para medir la efectividad de la estrategia en redes sociales tales como: aumento en seguidores, *like*’s, interacción (*feed back*) con el público entre otras son las variables de peso y principal objetivo para tener presencia en redes sociales.

Ahora bien, poseer un perfil de esta herramienta y sin contenido nuevo por un tiempo, incluso por un largo tiempo, no afectará el desempeño de las publicaciones en un futuro, más si se trata de una organización conocida ya que un contenido de calidad, siempre funcionará, incluso tras largos periodos de inactividad. Pero de igual manera la medición debe continuar activa ante la presencia de algún rezago o duplicidades de contenidos en el portal.

Por otro lado, si no se puede crear gran contenido de manera frecuente, probablemente es mejor publicar con menor frecuencia y esperar a que se tengan los recursos para incrementar la periodicidad con la que se publica, mientras se mantiene un contenido de alta calidad. Este factor de la alta calidad es la variable que impactará las audiencias con la que cuenta la institución.

Cuando el desempeño de las publicaciones está más influenciado por el desempeño pasado que por la frecuencia de las publicaciones, siempre prefiere menos contenido, pero de alta calidad, que mucho contenido de menor calidad.

De la información anterior podemos mencionar las Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República, establecen en cuanto a la calidad de la información, lo siguiente:

- “5.6 Calidad de la información.

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las

necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo.

▪ “5.8 Control de sistemas de información.

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben disponer los controles pertinentes para que los sistemas de información garanticen razonablemente la calidad de la información y de la comunicación, la seguridad”

Como se puede observar se cuentan con procesos sin controles, además carecen de planificación respectiva. La ausencia de controles deja entrever que las estadísticas obtenidas de los perfiles sociales no cuentan con un objetivo específico claro, a pesar de seguir un objetivo general Institucional (Estrategia de la Institución) según se menciona en una entrevista al colaborador.

3.5 Abandono de la red social Youtube.

Por otro lado para el perfil de Youtube no se tiene interacciones desde hace más de dos año según consta en el link:

<https://www.youtube.com/channel/UCFdY56MMVIXp0e0RgvNRQ0w>,

Hoy la sociedad padece de un exceso desordenado de información por las distintas plataformas existentes para difundir información y conocimiento, en algunos de los casos por personas ajenas y en desacierto en cuanto al manejo de la información; empero desde que los comunicadores como profesionales con gran responsabilidad social en la construcción de la moral y cultural de la sociedad asumen la práctica por transmitir datos, estos ya se están adquiriendo la responsabilidad de informar a la sociedad. Este principio en Comunicación se ha dejado de lado por el Cosevi.

El último video subido fue “Nuevos montos por acarreo y custodia de vehículos” publicado el 21 de agosto del 2015, con un total de 49 reproducciones.

Dentro del canal se pueden encontrar un total de 16 videos subidos.

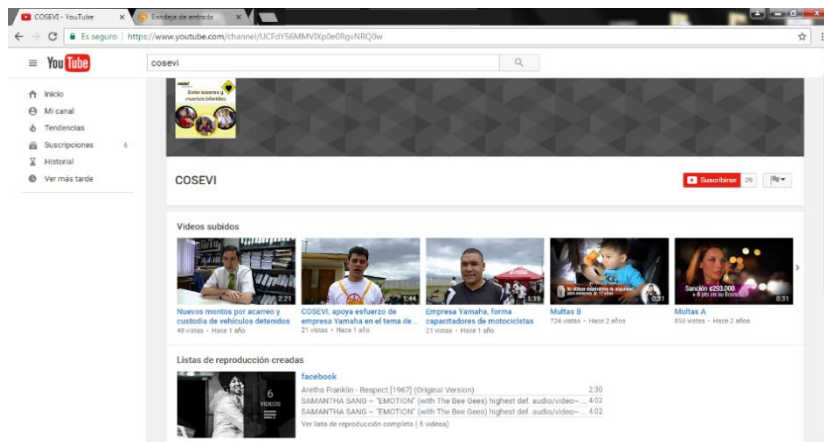


Ilustración 2: Imagen del perfil de Youtube del COSEVI

Cuando se consulta a la encargada Jeannina Reyes sobre el tema señala:

No manejo la información de este tema. Sé que en algún momento ciertas campañas se subieron a esta red, pero actualmente no sé el detalle de por qué no se usa.

Luego de consultar con los compañeros acota:

En una observación post entrevista se comenta que en una campaña que se realizó para el Cosevi (última actualización) la compañera que manejaba las redes en su momento subió la información a su canal personal, no pudiendo importar dicha información al canal oficial del Cosevi por derechos de autor de acuerdo a youtube.

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República, establecen en cuanto a la calidad de la información, lo siguiente:

- *“5.7.1 Canales de comunicación.*

Deben establecerse y funcionar adecuados canales y medios de comunicación, que permitan trasladar la información de manera transparente, ágil, segura, correcta y oportuna, a los destinatarios idóneos dentro y fuera de la institución.

- *“5.8 Control de sistemas de información.*

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben disponer los controles pertinentes para que los sistemas de información garanticen razonablemente la calidad de la información y de la comunicación, la seguridad”

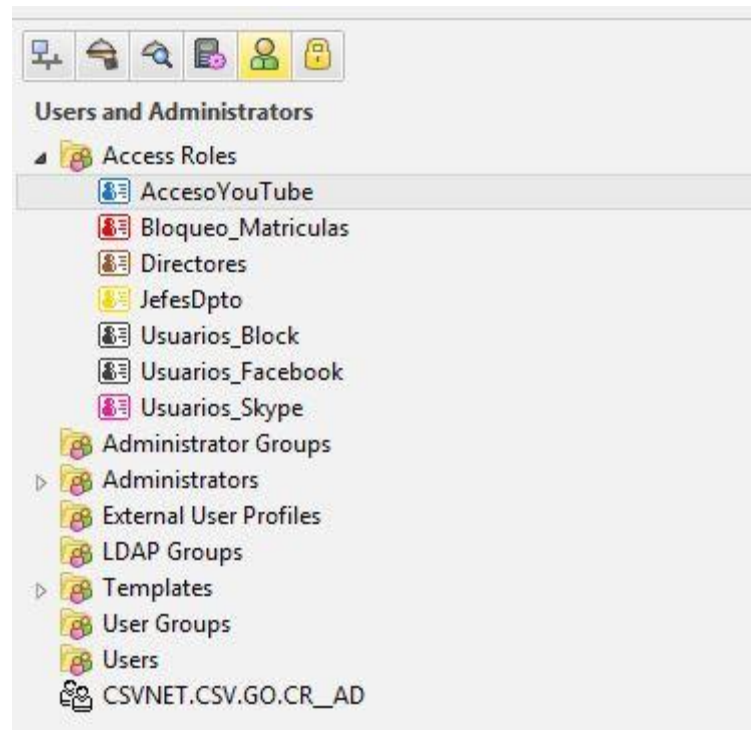
El subrayado no es del original

El desuso de un medio digital y falta de seguimiento termina siendo perjudicial para la imagen institucional. Por otro lado, como se evidencia la falta de un procedimiento genera este tipo de errores que afectan la imagen de la institución.

3.6 Ausencia de seguimiento para solicitud de permisos de usuarios en el uso del internet

Una vez analizado el uso de los medios digitales se procede a evaluar los accesos y permisos para cada uno de los grupos establecidos por la Asesoría en Tecnologías de Información encontrando la falta de documentación de solicitudes para ciertos usuarios que se encontraron en un grupo determinado.

Dentro de los aspectos técnicos evaluados por esta auditoría se verifican que existen actualmente una serie de perfiles para el uso de internet que han sido definidos por la Asesoría de Tecnologías de información, esto partiendo de lo que según menciona Juan Carlos Arce el rol principal va de la mano con la mínima cantidad de permisos posibles de acuerdo al Manual Integral de Políticas de Seguridad:



81

Partiendo de la imagen anterior la mayoría de usuarios se encuentran con un rol genérico en donde únicamente tiene los permisos mínimos de acceso a servicios de internet.

Con relación al cambio de permisos según sean requeridos por parte de los diferentes departamentos es necesario un oficio de solicitud, según se menciona en la entrevista del 07 de abril de los corrientes:

Se requiere de un oficio por parte de la jefatura; siendo este el responsable de los permisos es decir una responsabilidad extendida respecto al funcionario, dentro del MIPS el jefe debe de estar monitoreando estos permisos, lo correcto sería de que la jefatura cada seis meses verifiquen quienes cuentan con ciertos permisos, pero en este momento no se hace por parte de la administración, nosotros como ATI aseguramos la seguridad institucional por medio del Manual.

Partiendo del supuesto anterior se procede a pedirle al área de seguridad dentro de la Asesoría de Tecnologías de información los oficios para los grupos **Acceso Youtube** y **Usuarios Facebook**.

Dentro del grupo Usuarios Facebook se encuentran las personas:

- Edwin Wong Ma
- Gerardo Arias Contreras
- Calos Monge Díaz
- Kimberly Vargas Alfaro
- Adrian Rojas
- Rodolfo Jiménez Mata
- Karen Ramirez
- Norman Garcia Duran
- Leanyceth Arias Zeledón

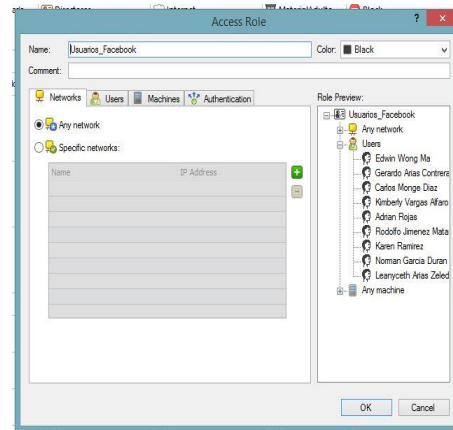


Ilustración 3: Imagen permisos a Facebook

Con respecto al grupo de usuarios con acceso a Facebook únicamente se tiene el oficio A.T.I. 2011-1974 y A.T.I. 2012-2874 dirigido a la Licda. Sandra Masis Chacón solicitando el acceso a internet con el propósito de descarga de software para el usuario Kimberly Vargas Alfaro y para el usuario Carlos Monge Díaz, sin embargo está clasificada dentro de este grupo.

82

Por otro lado mediante el oficio A.T.I. 2014-0105 se le solicita permisos al usuario Rodolfo Jiménez Matamoros para el uso del internet con acceso a foros de consulta y descarga de software, de igual forma se encuentra dentro del grupo de Facebook.

Para el resto de usuarios dentro del grupo no se tiene oficios de justificación para pertenecer a este grupo de navegación.

Dentro del grupo Acceso Youtube se encuentran las personas:

- Johnny Calvo Aguilar
- Alberto Meneses
- Gary Salas Estrada
- Yuliana Bolandi Calvo
- Edgar Campos Chaves
- Marbel Bolaños García
- Allan Arguedas
- Alejandra Arguedas
- Andrea Rosales Arce
- Jose Alejandro Delgado
- Marvin Alexander Salas
- Leanyceth Arias Zeledón
- Ileana Madriz Alvarado

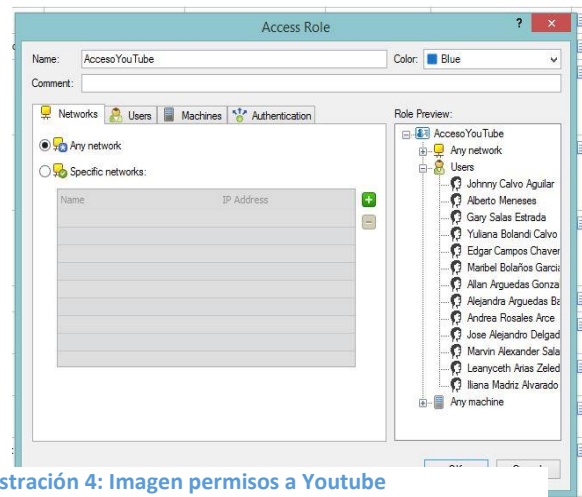


Ilustración 4: Imagen permisos a Youtube

De la misma forma que el grupo anterior mediante la justificación de los oficios DGS-589-2014, DGS-655-2014, DGDH-2014-1651, ATI-2013-0776, DFTV-0435-2010, se tiene justificación únicamente para seis usuarios de un total de 13 que se encuentran en dicho grupo.

Como se puede ver en el correo enviado el 11 de mayo del 2017 donde se adjunta los oficios de solicitud por parte de las jefaturas para permisos especiales se corrobora que únicamente para nueve usuarios del total del total de veintidós que suman ambos grupos cuentan con la debida solicitud de permisos para proyectos especiales, pero no así con fecha de finalización del proyecto.

Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República, establecen en cuanto a la calidad de la información, lo siguiente:

- *“5.8 Control de sistemas de información.*

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben disponer los controles pertinentes para que los sistemas de información garanticen razonablemente la calidad de la información y de la comunicación, la seguridad”

Así mismo en el Reglamento de Seguridad Informática del Consejo de Seguridad Vial en el capítulo tercero: “Del uso de los recursos de información” menciona lo siguiente:

83

11. Del uso de los recursos de información

11.1. Uso de los recursos tecnológicos. Todo el personal del Conglomerado Consejo de Seguridad Vial debe:

a. Garantizar un uso adecuado de todos los activos o recursos de Información de la organización.

b. Velar por el cumplimiento de los principios de la seguridad de la información de confidencialidad, integridad y disponibilidad.

c. Velar y asegurar el cumplimiento de las políticas de seguridad informática, dictadas y aprobadas por el Conglomerado Consejo de Seguridad Vial.

El subrayado no es del original.

En este sentido, si bien es cierto se tiene adecuadas políticas de acceso a los servicios de información en línea, no así se cuentan con los controles periódicos para los usuarios que tiene acceso a estos grupos de forma temporal.

4 CONCLUSIONES

- 4.1 Se cuenta con políticas generales sobre el uso de las tecnologías, así mismo sobre la importancia de la información, sin embargo, no existe un procedimiento, política, reglamento o manual para el uso de las Redes Sociales debidamente documentado para el Consejo de Seguridad Vial. (Ver resultado: 3.1)
- 4.2 Existe gobernabilidad de la información, con esto se establecen responsables en cada una de las jefaturas del Consejo (Jefatura Unidad Solicitante (JUS)) siendo ellos los responsables del seguimiento de la solicitud, para el presente estudio dicha responsabilidad no se está ejerciendo de forma correcta dejando muchos usuarios

- con perfiles de acceso si tener claro el hecho de que fueran temporales o permanentes (Ver resultado: 3.2 y 3.6)
- 4.3 No se cuenta con adecuados manejos de la periodicidad de publicaciones en redes sociales como su contenido, de igual forma no existe documentación sobre si el manejo actual puede ser útil, o no para el Cosevi. (Ver resultado: 3.3 y 3.4)
- 4.4 Al no existir una medición documentada y dejar una página de información sin contenido nuevo por un tiempo, afectará la organización, la identidad y el prestigio dentro de la red social; se debe tomar en cuenta que si se trata de una organización conocida el contenido que se busca debe de ser de calidad, el dejar largos periodos de inactividad tiende a ser negativo. (Ver resultado: 3.5)
- 4.5 Existen una serie de perfiles delimitando el uso del internet, dentro de cada uno de estos perfiles se encuentran usuarios sin la respectiva justificación mediante oficio como lo solicitan las políticas de seguridad establecidas por la Asesoría en Tecnologías de Información (Ver resultados: 3.6)....” (SIC)

El MBA. César Quirós Mora, se retira de la sesión.

Se resuelve:

84

Acuerdo Firme:

- 7.2.1 Se da por recibido el oficio AI-17-323, de la Auditoría Interna, donde se adjunta el Informe AI-INF-TI-17-12 “Evaluación de los Sistemas Digitales de Información del Cosevi y se acogen en todos sus extremos las recomendaciones incluidas en el mismo.
- 7.2.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que elabore las políticas o lineamientos sobre el uso y administración de los medios digitales de información institucional. Además de que gire instrucciones a las siguientes direcciones:
- **Dirección de Proyectos,** para que:
- a. Administre de forma eficiente los medios digitales con los cuales actualmente la institución trabaja en la difusión de información institucional (Facebook, Youtube).
 - b. Defina claramente los procedimientos para el uso de los medios digitales de información que contemple la aplicación de métricas para medir la efectividad de la estrategia en redes sociales (aumento en seguidores y otros), una agenda temática donde se pueda dar seguimiento a los objetivos institucionales y de la unidad.

➤ **Asesoría de Tecnologías de Información** para que:

Verifique los grupos de permisos que se tienen en los diferentes perfiles entregados a esta auditoría, así como los usuarios que se encuentran dentro de cada grupo con el fin de corroborar si aún necesitan dichos accesos.

ARTÍCULO OCTAVO

Licitación Abreviada No. 2017LA-000023-0058700001: “Compra, Instalación y Puesta en Marcha de Aires Acondicionados con Tecnología VRF (Volumen Variable de Refrigerante) y Tipo Piso-Cielo para el COSEVI y DGEV”

Para resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2017-1582, suscrito la Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, mediante el cual adjunta oficio No. UL-2017-0239 donde se recomienda la adjudicación de la Licitación Abreviada No. 2017LA-000023-0058700001: “Compra, Instalación y Puesta en Marcha de Aires Acondicionados con Tecnología VRF (Volumen Variable de Refrigerante) y Tipo Piso-Cielo para el COSEVI y DGEV”.

Se recibe a los funcionarios Lic. Alexander Vásquez Guillén, Jefe del Departamento de Proveeduría, al Lic. Vincer Sánchez Gutiérrez, de la Dirección General de Educación Vial y al Ing. Adrián Rojas Barrientos del Departamento de Servicios Generales del Cosevi, quienes presentan los detalles de esta licitación.

85

El oficio No. UL-2017-0239 indica textualmente:

“...En reunión efectuada por la Comisión de Licitaciones, que para este acto está conto con la presencia del **Lic. Vincer Sánchez Gutiérrez** de la Dirección General de Educación Vial y el **Ing. Marvin Salazar Trejos** del Departamento de Servicios Generales, para exponer el criterio técnico ante la Comisión Permanente de Licitaciones, integrada por el **Dr. Carlos E. Rivas Fernández** de la Asesoría Legal, la **Licda. Vanessa Rodríguez Rojas** de la Unidad de Licitaciones y el Lic. **Alexander Vásquez Guillén** del Departamento de Proveeduría, todos funcionarios del COSEVI.

En acatamiento a lo dispuesto por Junta Directiva sobre los participantes, indicamos:

Oferentes	Monto	Plazo de Entrega	Garantía del Producto
Multifrío, S.A.	Partida 1: \$25.379,05 Partida 2: \$166.482,75	30 días hábiles	*36 meses y 60 meses
Constructora, Consultoría y Desarrolladora ECOAIRE, S.A.	Partida 1: ¢15.760.000,00 Partida 2: ¢99.405.000,00	30 días hábiles	*36 meses y 60 meses
Ambientes Tecnología Tecnoambientes, S.A.	Partida 1: No participó Partida 2: \$211.034,00	30 días hábiles	*36 meses y 60 meses

*36 meses contra defectos de fabricación, instalación y funcionamiento y 60 meses para los suministros repuestos, accesorios y consumibles.

Sobre las garantías de participación y vigencia de ofertas, se suministra la siguiente información:

Oferentes	Tipo	Número	Monto	Vencimiento	Vigencia de la oferta
Multifrío, S.A.	Garantía electrónica	<u>20746-00</u>	\$11.500,00	22/09/2017	07/07/2017
Constructora, Consultoría y Desarrolladora ECOAIRE, S.A.	Garantía electrónica	<u>0000300006405-01</u>	ç5.758.250,00	26/08/2017	07/07/2017
Ambientes con Tecnología Tecnoambientes, S.A.	Garantía electrónica	<u>610082939-01</u>	\$10.600,00	02/09/2017	07/07/2017

ESTUDIO LEGAL

86

Del resultado de la solicitud de verificación legal de fecha **26 de mayo del 2017** recibida por medio del sistema SICOP respecto a la licitación de marras, en lo que interesa indica:

Analizadas las ofertas **Multifrío, S.A., Constructora, Consultoría y Desarrolladora ECOAIRE, S.A., y Ambientes con Tecnología Tecnoambientes, S.A.**, se concluye que las mismas se ajustan a las especificaciones de orden legal derivadas del cartel digital y su complemento, así como de la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento. Lo anterior, bajo un análisis de estricta legalidad.

Corresponderá a la unidad solicitante verificar los aspectos técnicos, experiencia, garantía, suministro de repuestos, representación y certificaciones, así como la razonabilidad del precio.

Se debe destacar, que, al resolverse un recurso de objeción, se determinó que respecto de las certificaciones ISO, las mismas solo serían objeto de puntuación, pero se mantuvieron como condiciones en el cartel.

Al analizarse las ofertas por la unidad solicitante, solo debe considerarse ese aspecto a nivel de puntuación.

ESTUDIO TECNICO

De los resultados de la aprobación técnica de fechas 30 y 31 de mayo del 2017 recibido por medio del sistema SICOP del **Ing. Marvin Salazar Trejos** del COSEVI y el **Lic. Vincer Sánchez Gutiérrez** de la Dirección General de Educación Vial, según oficio DVT-DGEV-A-2017-625 y (**verificaciones de chequeo de cumplimiento de requisitos y especificaciones**) respecto a la licitación en mención, se indica que:

Partida N° 1: De las 2 ofertas presentadas, se obtiene:

- Una vez revisadas las especificaciones técnicas presentadas por ambos oferentes y demás requisitos, se determina las dos plicas cumplen con la totalidad de especificaciones técnicas solicitadas en el pliego cartelario, excepto el oferente **Constructora, Consultoría y Desarrolladora ECOAIRE, S.A.**, no cumple con el requisito de la Certificación ISO 9000:2008 (ver detalle cuadro comparativo de cumplimiento y/o incumplimiento realizado por el Ing. Marvin Salazar).

METODOLOGIA DE EVALUACIÓN				
OFERTA	% FACTORES A EVALUAR	PRECIO OFERTADO	PUNTAJE OBTENIDO	PUESTO
MULTIFRIO SOCIEDAD ANONIMA				
Precio	70%	\$25.379,05	70%	1
Certificación ISO 9001:2008	30%		30%	
Calificación Total	100%		100%	
OFERTA	% FACTORES A EVALUAR	PRECIO OFERTADO	PUNTAJE OBTENIDO	PUESTO
CONSTRUCTORA, CONSULTORA Y DESARROLLADORA ECOAIRE SOCIEDAD ANONIMA				
Precio	70%	\$26.511,01	67,01%	2
Certificación ISO 9001:2008	30%		0%	
Calificación Total	100%		67,01%	

87

*La oferta Constructora, Consultora y Desarrolladora ECOAIRE, S.A. presenta su oferta en colones por un monto de ¢15.760.000,00 por lo que para efectos comparativos y mantener la igualdad, dicho monto se pasa a la moneda en dólares utilizando el tipo de cambio de ¢594,47 del día 26/5/2017 (fecha de apertura).

- Por lo que se recomienda la adjudicación a la empresa **Multifrió, S.A.**, ya que fue la que obtuvo el mayor puntaje (100 pts.), por un monto de **\$25.379,05 (Veinticinco Mil Trescientos Setenta y Nueve Dólares con Cinco Centavos de Dólar)**, se indica que el precio resulta razonable y conveniente para la Institución de acuerdo al valor de mercado y la otra oferta presentada.
- La adjudicación será total ya que la reserva presupuestaria según la solicitud de materiales No. DGEV-027-2017 (0062017002000022) es por un monto de **¢15.000.000,00**, la cual resulta suficiente.

Partida N° 2: De las tres ofertas presentadas, se concluye:

- Una vez revisadas las especificaciones técnicas presentadas por los oferentes y demás requisitos, se determina que los oferentes **Constructora, Consultora y Desarrolladora ECOAIRE, S.A. y Ambientes con Tecnología Tecnoambientes, S.A.**, cumplen con la totalidad de especificaciones técnicas solicitadas en el pliego cartelario, excepto con el requisito solicitado en la Metodología de la Evaluación de

la Certificación ISO 9000:2008 (**ver detalle cuadro comparativo de cumplimiento y/o incumplimiento**).

- En cuanto a la oferta presentada por la empresa **Multifrio, S.A.**, la misma cumple con todos los requisitos generales, de admisibilidad y técnicos, solicitados en el pliego cartelario. De acuerdo a la metodología de evaluación es la que obtiene el mayor puntaje (**100 puntos**) por lo que se recomienda su adjudicación, por un monto total de **\$166.482,75 (Ciento Sesenta y Seis Mil Cuatrocientos Ochenta y Dos Dólares con Setenta y Cinco Centavos de Dólar)**, además se indica que el precio ofrecido resulta razonable y conveniente para la Institución de acuerdo al valor de mercado, y las otras ofertas presentadas.

METODOLOGIA DE EVALUACIÓN				
OFERTA	% FACTORES A EVALUAR	PRECIO OFERTADO	PUNTAJE OBTENIDO	PUESTO
MULTIFRIO SOCIEDAD ANONIMA				
Precio	70%	\$25.379,05	70%	1
Certificación ISO 9001:2008	30%		30%	
Calificación Total	100%		100%	
OFERTA	% FACTORES A EVALUAR	PRECIO OFERTADO	PUNTAJE OBTENIDO	PUESTO
CONSTRUCTORA, CONSULTORA Y DESARROLLADORA ECOAIRE SOCIEDAD ANONIMA				
Precio	70%	\$26.511,01	67,01%	2
Certificación ISO 9001:2008	30%		0%	
Calificación Total	100%		67,01%	

88

*La oferta Constructora, Consultora y Desarrolladora ECOAIRE, S.A. presenta su oferta en colones por un monto de **¢99.405.000,00** por lo que para efectos comparativos y mantener la igualdad, dicho monto se pasa a la moneda en dólares utilizando el tipo de cambio de **¢594,47** del día 26/5/2017 (fecha de apertura).

La reserva presupuestaria establecida en la solicitud de materiales No. [0062017002000022](#) resulta suficiente respecto del precio de la oferta presentada. Ya que dicha reserva presupuestaria se aprobó por un monto de **¢100.000.000,00**.

UNIDAD DE LICITACIONES

Del análisis realizado por La Unidad de Licitaciones, se obtuvo lo siguiente:

La Unidad de Licitaciones por parte del analista **Licda. M^a Lourdes Vega Sibaja**, encargada del proceso licitatorio, realizó una revisión general del contenido de las ofertas presentadas, incluyendo los requisitos establecidas en el pliego cartelario, todo de acuerdo a su competencia, obteniéndose lo siguiente:

2017LA-000023-0058700001		Declaraciones juradas	Condiciones Generales			Requisitos de Admisibilidad			Otros requisitos	Otros	
OFERTA	Nombre del Oferente	Cumplimiento de Artículo 65	Vigencia de Oferta	Garantía de Participación % y Vigencia	Mantenimiento y garantía	Plazo de entrega	Experiencia	Reunión Visita Pre-oferta	Empresa ejecutora ISO	CCSS	Verificación de firmas
1	Multifrío, S.A.	C	C	C	C	C	C	C	C	Sin Deuda	Al día
2	Constructora, Consultoría y Desarrolladora ECOAIRE, S.A.	C	C	RCE	C	C	C	C	NC	Sin Deuda	Al día
3	Ambientes con Tecnología Tecnoambientes, S.A.	C	C	RCE	C	C	C	C	NC	Sin Deuda	Al día

HECHO POR: Licda. M^a Lourdes Vega Sibaja
 FECHA: 6/06/2017 - Actualizado: 21/06/2017

- C: El requisito establecido es cumplido o ha sido subsanado
- NC: El requisito exigido no ha sido cumplido
- CSO: Con sometimiento de la oferta
- RCE: El requisito fue extemporaneo.

- El 1 de junio del 2017 se solicitó vía sistema SICOP subsane a la empresa **Ambientes con Tecnología Tecno ambientes, S.A. y Constructora, Consultoría y Desarrolladora ECOAIRE, S.A.**, ya que el plazo y monto de la garantía de participación presentado era insuficiente en 2 días hábiles.
- Se verifica la reserva presupuestaria existente de la solicitud de materiales Nos. 0062017002000022 y SM-0062017002400003 y se determina que las mismas resultan suficientes para acoger la recomendación de adjudicación en forma total para ambas partidas.
- A la vez se deja constancia que la analista **Vega Sibaja**, también realizó una revisión general de acuerdo a su competencia de los resultados obtenidos del estudio legal y estudio técnico (lista de chequeo), verificando así, la indicación de la información suministrada por ambas instancias, es correcta.
- Asimismo, se indica que ambas solicitudes cuentan con estudio de mercado remitido mediante oficio DVT-DGEV-A-2017-618 del Lic. Vincer Sánchez Gutiérrez y documento sin fecha ni número de oficio del Ing. Marvin Salazar Trejos, Coordinador de Mantenimiento e Ingeniería del Departamento de Servicios Generales y ambos documentos se encuentran archivados en expediente digital de la contratación.

89

COMISION PERMANENTE DE LICITACIONES

La Comisión Permanente de Licitaciones acuerda: Acoger lo indicado en el estudio legal, estudio técnico y el análisis de la Unidad de Licitaciones, por lo que se recomienda adjudicar de la siguiente manera:

A la empresa **Multifrío, S.A.**, según detalle:

Partida 1: Compra, instalación y puesta en marcha (llave en mano) de cinco equipos de aire acondicionado de 60000 BTU/H, tipo cielo, con 5 unidades condensadoras,

marca: LENNOX, modelo: 13ACX060, SEER13,60000Btu/h,208/1/60, R410A y 5 unidades de Consolas piso cielo marca: LENNOX, modelo: LXGUCMD060100P20-3, 60000Btu/h,208/1/60, R410A, por un monto de **\$25.379,05 (Veinticinco Mil Trescientos Setenta y Nueve Dólares con Cinco Céntimos)**

Partida 2: Compra, instalación y puesta en marcha de un sistema de aires acondicionados, capacidad 191.000 BTU/H, tipo VRF o VRV, refrigerante R 410, eficiencia seer-13, compuesto por evaporadores tipo Casette y Fancoil, compresores tipo Scroll (caracol), suspendido del cielo (piso-cielo), potencia ruido 42-46 DB (a) marca: MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, modelo: FDC680KXE6M, por un monto de **\$166.482,75 (Ciento Sesenta y Seis Mil Cuatrocientos Ochenta y Dos Dólares con Setenta y Cinco Céntimos).**

El monto total recomendado para las ofertas presentadas en dólares, es por la suma de **\$191.861,80 (Ciento Noventa y Un Mil Ochocientos Sesenta y Un Dólares con Ochenta Centavos)** a un tipo de cambio de dólar proyectado de **¢590,00** por 1\$, para un monto total en colones de **¢113.198.462,00 (Ciento Trece Millones Ciento Noventa y Ocho Mil Cuatrocientos Sesenta y Dos Colones Exactos).**

Tiempo de Entrega (Partida No. 1 y No. 2): Será máximo de **30 días hábiles** contados a partir del día hábil siguiente de recibida la notificación del respectivo contrato debidamente aprobado y recibida la orden de inicio.

90

Garantía (Partida No. 1 y No. 2): Será de **36 meses** contra defectos de fabricación e instalación, para cubrir daños de las estructuras físicas de los edificios por la instalación del equipo, al realizar la calibración, puesta en marcha y servicio técnico post-venta de cada equipo adquirido.

Suministro e instalación de repuestos: El oferente garantiza el suministro de repuestos, accesorios y consumibles por un tiempo no menor de cinco años (5 años), a partir de la recepción definitiva del equipo.

Inducción: El oferente brindará una inducción previa a la puesta en servicio de los equipos sobre el funcionamiento, manejo y mantenimiento.

La reserva presupuestaria establecida en las solicitudes de materiales Nos. 0062017002000022 y SM-0062017002400003 es de **¢115.000.000,00 (Ciento Quince Millones de Colones Exactos)** se determina que las mismas resultan suficientes para acoger la recomendación de adjudicación en forma total para ambas las partidas.

Administradores del Contrato:

Los funcionarios responsables (fiscalizadores) del seguimiento, coordinación, supervisión, y recepción de los bienes contratados serán:

Partida	Responsables (fiscalizadores)	Unidad solicitante
1	Lic. Vincer Gutiérrez Sánchez	Administrativo DGEV
2	Ing. Marvin Salazar Trejos	Servicios Administrativos COSEVI

Los responsables tomarán oportunamente las previsiones necesarias para que el adjudicatario se ajuste al estricto cumplimiento de las condiciones y especificaciones contractuales... “ (SIC)

El Director Chavarría Gutiérrez solicita que le muestren el cuadro del estudio de mercado; sin embargo el Ing. Adrián Rojas Barrientos indica, que el fiscalizador de la licitación, el Ing. Marvin Salazar Trejos es quien hizo el estudio de mercado y se encuentra de vacaciones, por esa razón él no tiene esa información. Afirma, que el Ing. Salazar Trejos realizó esa labor de hacer el estudio de mercado.

Los Señores Directores expresan, que al no tener todos los elementos para poder tomar la decisión de adjudicación, se pospone la resolución de esta licitación para la próxima sesión.

91

Los servidores Sánchez Gutiérrez y Rojas Barrientos se retiran de la sesión.
Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Trasladar la discusión de la recomendación de adjudicación de la Licitación Abreviada No. 2017LA-000023-0058700001: “Compra, Instalación y Puesta en Marcha de Aires Acondicionados con Tecnología VRF (Volumen Variable de Refrigerante) y Tipo Piso-Cielo para el COSEVI y DGEV”, para la próxima sesión y se solicita a la Administración remitir a los miembros de la Junta Directiva el estudio de mercado realizado para evaluar la razonabilidad de las ofertas.

ARTÍCULO NOVENO

Licitación Pública Nº 2017LN-000002-0058700001: “Compra de Vehículos Oficiales para la Dirección General de Policía de Tránsito”

Para resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2017-1583, suscrito la Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, mediante el cual adjunta oficio No. UL-2017-0234, donde se recomienda la adjudicación Licitación Abreviada No. 2017LA-000013-0058700001: “Adquisición de Montacargas para la D.G.P.T. y el COSEVI.

Se recibe a los funcionarios Lic. Marcelo Morera Vásquez y Lic. Jimmy Alberto Salazar de la Dirección General Policía de Tránsito, que conjuntamente con el Lic. Alexander Vásquez Guillén presentan los detalles de la licitación.

El oficio No. UL-2017-0234 dice textualmente:

En reunión efectuada por la Comisión de Licitaciones, que para este acto está conformada por el **Licenciado Marcelo Morera Vásquez** de la Dirección General de Policía de Tránsito para exponer el criterio técnico ante la Comisión Permanente de Licitaciones integrada por el **Licenciado Carlos E. Rivas Fernández** de la Asesoría Legal y el Licenciado **Alexander Vásquez Guillén** del Departamento de Proveeduría, y la Licenciada **Vanessa Rodríguez Rojas** de la Unidad de Licitaciones, todos funcionarios del COSEVI.

En acatamiento a lo dispuesto por Junta Directiva sobre los participantes, indicamos:

<u>Oferta 1</u>	<u>Partida</u>	<u>Cantidad</u>	<u>Plazo de Entrega</u>	<u>Garantía Técnica</u>	<u>Precio Total</u>
Purdy Motor, S.A.	1 Pick Ups	21	100 días hábiles	36 meses o 100,000 kilómetros, lo que sea primero	\$1,039,500.00
	2 Panel	10	85 días hábiles		\$504,000.00
	3 Plataforma	11	90 días hábiles		\$931,150.00
	4 Microbus de 7p	10			\$485,000.00
	5 Microburs de 10 p	10			\$485,000.00
	6 Plataforma	2			\$291,000.00
	7 Camión	1	60 días hábiles		\$66,575.00
	8 Remolque	8	60 días hábiles	12 meses	\$32,800.00
				Monto Total Ofertado	\$3,835,025.00
<u>Oferta 2</u>	<u>Partida</u>	<u>Cantidad</u>	<u>Plazo de Entrega</u>	<u>Garantía Técnica</u>	<u>Precio Total</u>
Agencia Datsun, S.A.	1 Pick Ups	21	90 días hábiles	36 meses o 100,000 kilómetros, lo que sea primero	\$722,379.00
	4 Microbus de 7p	10			\$443,560.00
	5 Microbus de 10 p	10			\$430,000.00
				Monto Total Ofertado	\$1,595,939.00

Sobre las garantías de participación, se suministra la siguiente información:

<u>Oferentes</u>	<u>Garantía de Participación</u>				<i>Oferta - Vigencia</i>
	Tipo	Número	Monto	Vencimiento	
Purdy Motor, S.A.	Electrónica	005202204-00	\$200,000	30/9/2017	9/8/2017
Agencia Datsun, S.A.	Electrónica	436-00	\$113,000	21/10/2017	9/8/2017

ESTUDIO LEGAL

Del resultado de solicitud de verificación legal de fecha 17-05-2017 y 06-06-2017 emitido por el Licenciado Carlos E. Rivas Fernández recibido por medio del sistema SICOP respecto a la licitación de referencia, en lo que interesa indica de acuerdo a la plica presentada, a saber:

Se recibieron las siguientes ofertas: Oferta N°1 de **PURDY MOTOR, S.A.** y Oferta °2 de **AGENCIA DATSUN, S.A.**

La oferta presentada por PURDY MOTOR, S.A. en las líneas 1, 7 y 8 **NO CUMPLEN** por las siguientes razones:

Línea 1, el cartel de la presente contratación establece un plazo de entrega para esta línea de 90 días hábiles. En la oferta se plantea un plazo de entrega de 100 días hábiles, lo que supera el plazo antes señalado, violentándose una condición de admisibilidad, que lleva a la exclusión de esta plica.

Línea 7, el cartel de la presente contratación establece un plazo de entrega para esta línea, de 45 días hábiles. En la oferta se plantea un plazo de entrega de 60 días hábiles, lo que supera el plazo antes señalado, violentándose una condición de admisibilidad, que lleva a la exclusión de esta plica.

Línea 8, el cartel de la presente contratación establece un plazo de entrega para esta línea, de 30 días hábiles. En la oferta se plantea un plazo de entrega de 60 días hábiles, lo que supera el plazo antes señalado, violentándose una condición de admisibilidad, que lleva a la exclusión de esta plica.

Respecto de las líneas restantes, se concluye que la oferta se ajusta a las condiciones mínimas de admisibilidad de orden legal, establecidas en el cartel digital y su complemento, en consonancia con la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento.

Corresponde a la unidad solicitante, verificar el cumplimiento de las condiciones específicas, certificaciones requeridas, experiencia, aspectos solicitados sobre el taller y la razonabilidad del precio.

AGENCIA DATSUN:

El cartel de la licitación establece un plazo máximo de expedición de certificaciones que vinculen al oferente con la casa matriz del bien ofertado.

En este caso, se presentan certificaciones expedidas en el 2016.

Esa circunstancia habilitaría prevenir al oferente subsanar el yerro, pero siempre dentro del marco límite establecido en el cartel, con el fin de no generar una ventaja indebida.

Superado ese aspecto, la oferta resulta legalmente admisible.

ESTUDIO TÉCNICO

Del resultado de aprobación técnica de fecha 31 de mayo del 2017 emitido en SICOP y el oficio DVT-DGPT-OPT-RAM-2017-0343 y cuadro complementario de verificación de chequeo de requisitos y especificaciones firmados por el **Lic. Jimmy Salazar Rodríguez** y el **Lic. Marcelo Morera Vásquez**, de la Dirección General de Policía de Tránsito, en lo que interesa indican:

A. SE RECIBIERON OFERTAS DE:

Oferta N°1 de la empresa Purdy Motor S.A., participando en las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8.

Oferta N° 2 de la empresa Agencia Datsun S.A. participando en las líneas 1, 4 y 5.

B. REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD

PURDY MOTOR S.A.: Cumple con todos los requisitos

AGENCIA DATSUN S.A.: Cumple con los puntos: 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7 y 3.9. Incumple con los puntos: 3.1 y 3.2 (Fecha de emisión máxima de tres meses previos a la fecha de apertura de las ofertas, Aporta documento con fecha del 4 de abril del 2016). 3.8 (En los documentos aportados no incluye todos los factores de mantenimiento como cambio de hules de escobillas, dos cambios de fibras y zapatas, limpieza de inyectores cada 40 mil kilómetros).

C. OTROS REQUISITOS

PURDY MOTOR S.A.: Cumple con todos los requisitos.

AGENCIA DATSUN S.A.: Cumple con todos los requisitos.

D. CONDICIONES DE LOS BIENES A ADQUIRIR

PARTIDA UNO: (Línea 1) Compra de 21 unidades de VEHÍCULO POLICIAL, TIPO PICK UP.

PURDY MOTOR S.A.: Cumple con todas las especificaciones técnicas. Incumple en el tiempo de entrega (Se solicita tiempo de entrega 90 días hábiles, oferta 100 días hábiles).

AGENCIA DATSUN S.A.: Cumple en la mayoría de las especificaciones técnicas y el plazo de entrega.

Incumple técnicamente con: 1) Distancia de la carrocería al suelo (distancia libre) 275 mm menos un 10% de variación máxima, según catálogo del fabricante, (oferta una distancia de 229.1 mm en el diferencial trasero).

2) Utilización de cinturones de seguridad para todos los ocupantes, (oferta con luz indicador solo para los ocupantes delanteros, sin contar con indicador para los ocupantes traseros).

3) Torque en el rango de 400 Nm a 450 Nm. El máximo torque debe alcanzarse y mantenerse en su máximo en un rango de revoluciones de 1400 a 2500 rpm o rango superior. Esto para asegurar el máximo desempeño en un rango amplio de revoluciones, (oferta que alcanza 405 Nm. pero no mantiene el torque máximo en el rango de 2000 rpm).

4) Capacidad de combustible entre 70 y 80 litros para mayor autonomía de combustible en giras. Indicar el rendimiento promedio de combustible del vehículo en carretera. Mínimo admisible 12.50 km/litro, (oferta un rendimiento promedio de 10,5 km/litro).

95

PARTIDA DOS: (Línea 2) Compra de 10 unidades de VEHÍCULO POLICIAL PATRULLA, TIPO SUV, 7 PASAJEROS.

PURDY MOTOR S.A.: Único oferente, cumple con todas las especificaciones técnicas y el plazo de entrega., por lo que se recomienda su adjudicación, dado que los precios y condiciones son convenientes y razonables para la Administración.

AGENCIA DATSUN S.A.: No ofertó.

PARTIDA TRES: (Línea 3) Compra de 11 unidades de VEHÍCULO POLICIAL, 3 PASAJEROS, TIPO PLATAFORMA.

PURDY MOTOR S.A.: Único oferente, cumple con todas las especificaciones técnicas y el plazo de entrega, por lo que se recomienda su adjudicación dado que los precios y condiciones son convenientes y razonables para la Administración.

AGENCIA DATSUN S.A.: No ofertó.

PARTIDA CUATRO: (Línea 4) Compra de 10 unidades de VEHÍCULO POLICIAL, TIPO MICROBÚS, PARA TRASLADO, 10 PASAJEROS.

PURDY MOTOR S.A.: Cumple con todas las especificaciones técnicas y el plazo de entrega, por lo que se recomienda su adjudicación, dado que los precios y condiciones son convenientes y razonables para la Administración.

AGENCIA DATSUN S.A.: Incumple con las siguientes especificaciones técnicas y el plazo de entrega.

- 1) Peso bruto del vehículo en el rango de 2.800 kg a 3.000 kg. (el peso bruto según catálogo es de 3200 kg.).
- 2) Torque en el rango de 250 Nm a 350 Nm. El máximo torque debe alcanzarse y mantenerse en su máximo en un rango de revoluciones de 1600-3000 rpm o rango superior. Esto para asegurar el máximo desempeño en un rango amplio de revoluciones, (oferta que alcanza 356 Nm. pero no mantiene el torque máximo en el rango de 2000 rpm).
- 3) Capacidad del tanque de combustible 70 litros o superior, para mayor autonomía de combustible en giras. Indicar el rendimiento promedio de combustible del vehículo en carretera. Mínimo admisible 11.50 km/litro, (oferta indica capacidad del tanque 70 litros y un rendimiento promedio de 10.9 km/litro, pero según catálogo la capacidad es de 65 litros).

PARTIDA CINCO: (Línea 5) Compra de 10 unidades de VEHÍCULO POLICIAL TIPO MICROBÚS, 6 PASAJEROS.

96

PURDY MOTOR S.A.: Cumple con todas las especificaciones técnicas y el plazo de entrega, por lo que se recomienda su adjudicación, dado que los precios y condiciones son convenientes y razonables para la Administración.

AGENCIA DATSUN S.A.: Incumple con las siguientes especificaciones técnicas y el plazo de entrega.

- 1) Peso bruto del vehículo en el rango de 2.800 kg a 3.000 kg. (el peso bruto según catálogo es de 3300 kg.).
- 2) Torque en el rango de 250 Nm a 350 Nm. El máximo torque debe alcanzarse y mantenerse en su máximo en un rango de revoluciones de 1600-3000 rpm o rango superior. Esto para asegurar el máximo desempeño en un rango amplio de revoluciones, (oferta que alcanza 356 Nm. pero no mantiene el torque máximo en el rango de 2000 rpm).
- 3) Capacidad del tanque de combustible 70 litros o superior, para mayor autonomía de combustible en giras. Indicar el rendimiento promedio de combustible del vehículo en carretera. Mínimo admisible 11.50 km/litro, (oferta y según catálogo el tanque tiene capacidad de 65 litros).

PARTIDA SEIS: (Línea 6) Compra de 2 unidades de VEHÍCULO POLICIAL, TIPO PLATAFORMA, 3 PASAJEROS.

PURDY MOTOR S.A.: Único oferente, Cumple con todas las especificaciones técnicas y el plazo de entrega, por lo que se recomienda su adjudicación, dado que los precios y condiciones son convenientes y razonables para la Administración.

AGENCIA DATSUN S.A.: No ofertó.

PARTIDA SIETE: (Línea 7) Compra de 1 unidad de VEHÍCULO POLICIAL, TIPO CAMIÓN, 3 PASAJEROS.

PURDY MOTOR S.A.: Único oferente, Cumple con todas las especificaciones técnicas. Incumple en el tiempo de entrega (Se solicita tiempo de entrega 45 días hábiles, oferta 60 días hábiles).

AGENCIA DATSUN S.A.: No ofertó.

Partida Ocho: (Línea 8) Compra de 8 unidades de REMOLQUE (CARRETA) DE MOTOCICLETAS.

PURDY MOTOR S.A.: Único oferente, Cumple con todas las especificaciones técnicas. Incumple en el tiempo de entrega (Se solicita tiempo de entrega 30 días hábiles, oferta 60 días hábiles).

AGENCIA DATSUN S.A.: No ofertó.

E) EQUIPOS DE EMERGENCIA Y HERRAMIENTAS PARA USO POLICIAL PARA TODAS LAS LÍNEAS ambas plicas cumplen con la totalidad de lo solicitado.

97

F) PRESUPUESTO Y MONTOS OFERTADOS

Reserva presupuestaria total según solicitud DAF-SM-004-2017 por un monto de ₡2.682.600.000,00

Línea	Monto Presupuestado	Monto Ofertado Purdy Motor S.A.	Monto Ofertado Agencia Datsun S.A.
Nº 1	₡735.000.000,00	₡600,196,905.00	₡417,094,410.81
Nº 2	₡400.000.000,00	₡291,004,560.00	No Ofertó
Nº 3	₡671.000.000,00	₡537,636,698.50	No Ofertó
Nº 4	₡320.000.000,00	₡280,034,150.00	₡256,107,108.40
Nº 5	₡320.000.000,00	₡280,034,150.00	₡248,277,700.00
Nº 6	₡188.000.000,00	₡168,020,490.00	No Ofertó
Nº 7	₡35.000.000,00	₡38,439,739.25	No Ofertó
Nº 8	₡13.600.000,00	₡18,938,392.00	No Ofertó

Tipo de cambio al día de apertura de las ofertas ₡ 577.39

Observaciones a ser valoradas por parte de la Comisión Permanente de Licitaciones:

LÍNEA Nº 1

Tal y como consta en el estudio de ofertas de la supra citada Licitación, la oferta de la empresa **Agencia Datsun S.A.** presenta incumplimientos graves e insubsanables que la

tornan en completamente inelegible para efectos de adjudicación, pues incluso incumplió de forma expresa una prevención que se le formuló para que aportara un documento extendido por el fabricante de los vehículos conforme fue solicitado en el cartel.

En tales circunstancias la oferta de **Purdy Motor S.A.** sería la única con posibilidades de adjudicación, pues cumple a cabalidad todos y cada uno de los requerimientos técnicos dispuestos por el respectivo cartel, con la única particularidad de que en lo relativo al plazo de entrega de los vehículos excede en 10 días hábiles el plazo máximo establecido por el pliego de condiciones ya que el cartel consignó un plazo máximo de 90 días hábiles y el oferente consignó 100 días hábiles para concretar la entrega, diferencia poco significativa. Según consulta realizada al sistema SICOP, se observa que dicha situación fue corregida formalmente por PURDY MOTOR, S.A. ya que ha garantizado al COSEVI que está totalmente de acuerdo en ajustarse al plazo señalado por el cartel, lo cual aplica para la línea 1 en la cual excedió el plazo máximo de entrega.

En virtud de lo anterior, y dado que solo existe una oferta con posibilidades de resultar adjudicataria pues es la única que cumple con todos los requerimientos técnicos pre-establecidos por el cartel, considero que con fundamento en los principios de eficiencia, eficacia y conservación de las ofertas que consagran los artículo 4 de la Ley de Contratación Administrativa y artículo 2 de su Reglamento, que bien podría ser adjudicada, toda vez que –reitero- cumple a cabalidad desde el punto de vista técnico e igualmente subsanó a satisfacción lo relativo al plazo de entrega, con lo cual está cumpliendo en su totalidad con los requerimientos técnicos, legales y administrativos que contiene el respectivo cartel.

98

Es importante considerar y valorar la necesidad de adquisición de los vehículos para el logro de los objetivos institucionales y el plazo que se tardaría en promover un nuevo concurso para la adquisición de los vehículos de la Partida 1.

Consecuentemente solicito valorar la posibilidad de que se realice una consulta a la Contraloría General de la República o bien que se indague la jurisprudencia en esta materia a fin de poder establecer la viabilidad de adjudicación de la Partida 1, habida cuenta de que de esa forma se evitaría la necesidad de tramitar un nuevo concurso para la adquisición de los vehículos correspondientes a dicha línea, satisfaciendo así la necesidad administrativa subyacente en esta licitación, que de otro modo se vería postergada por un largo periodo de tiempo mientras se logra realizar todo el proceso de invitación, objeciones, estudios, adjudicación y formalización contractual.

Por lo anterior y dado que los precios y condiciones son convenientes y razonables para la Administración de acuerdo con los requerimientos establecidos en el cartel, se recomienda su adjudicación – salvo mejor criterio técnico o legal de su parte – a la Empresa Purdy Motor S.A.

LÍNEA N° 7 y No.8

El único oferente que participó fue Purdy Motor S.A., para ambas líneas, el mismo cumple con todo lo estipulado en el cartel en cuanto a Requisitos de Admisibilidad, Especificaciones Técnicas y otros requisitos, pero incumple en el tiempo ofertado y a pesar que el plazo ofertado es mayor que lo estipulado en el cartel, por razones de conveniencia para la Administración, en línea con los principios de Eficiencia, Eficacia y conservación de las ofertas, establecidos en el artículo 4 de la Ley de Contratación Administrativa y el artículo 2 de su Reglamento, por ser único oferente, y que las condiciones son convenientes y razonables para la Administración de acuerdo con los requerimientos establecidos en el cartel, se recomienda su adjudicación - salvo mejor criterio técnico o legal de su parte – a la Empresa Purdy Motor S.A. **Se observa en el sistema SICOP que dicha situación fue corregida formalmente por PURDY MOTOR, S.A. ya que ha garantizado al COSEVI que está totalmente de acuerdo en ajustarse al plazo señalado por el cartel, lo cual aplica para las líneas 7 y 8 en las cuales excedió el plazo máximo de entrega, pero que fue único oferente.**

En amparo al artículo 86 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, se solicita que dado que los precios ofertados en su mayoría son menores a los precios previstos en el cartel y dada la necesidad imperiosa que tiene nuestra Dirección de contar con una mayor cantidad de vehículos al servicio de la ciudadanía y con único propósito de fortalecer el proyecto denominado: “Prevención de accidentes de tránsito fatales en las rutas de la muerte (ruta 1: de San José a frontera norte; ruta 2: de San José a frontera sur; ruta 27: de San José a Caldera y ruta 32: de San José a Limón)”, para así lograr una reducción de los accidentes de tránsito con víctimas mortales para dar cumplimiento a la meta 1.10.1.

99

Como complemento a lo anterior y con el propósito de dar una mayor cobertura de los controles policiales que se realizan para dar cumplimiento al proyecto indicado y con el único fin de aprovechar los recursos producto de un sobrante presupuestario en la solicitud supra citada, se le solicita el aval a modo de excepción dada la fecha de avance para la ejecución del presupuesto – salvo mejor criterio técnico o legal – de lo siguiente:

- 1- Aumentar en cinco unidades la línea 1, en dos unidades la línea 3, en dos unidades la línea 4 y en una unidad la línea 7.
- 2- Utilizar parte del presupuesto sobrante para cubrir la diferencia de precio de las líneas 7 y 8.
- 3- Utilizar el sobrante del contenido presupuestal para cubrir el posible diferencial cambiario.

ANÁLISIS DE UNIDAD DE LICITACIONES

Del análisis realizado por La Unidad de Licitaciones, se obtuvo lo siguiente:

Por parte del analista **Licenciado Alfonso Alberto Rivera Jara**, encargado del proceso licitatorio, realizó una revisión de las ofertas presentadas al concurso vrs. verificación de

condiciones y requisitos establecidos en el pliego cartelario, todo de acuerdo a su competencia, obteniéndose los siguientes resultados:

RESUMEN DE REQUISITOS																				
2015LA-000041-0058700001		Declaraciones Juradas	Condiciones Generales			Requisitos de Admisibilidad													Otros Requisitos	
Nº	Oferentes		Partida	Cumplimiento de Art. 65 LCA	Vigencia de la oferta 60 dh	Garantía de participación 5% y vigencia-	Plazo de entrega	Garantía de funcionamiento mínima	Características Técnicas	Autorización del fabricante	Plazo mínimo de repuestos 10 años	Talleres de servicio (mínimo 2)	Experiencia en ventas (5 años)	Distribución de vehículos (5 años)	Contratación de ventas (5 años)	Mantenimiento preventivo	Políticas ambientales	Verificación de Timbres	Verificación SER	FOCSAF
		Especificaciones																		
1	AGENCIA DATSUN, S.A.	1	C	C	C	C	C	NC	NC	NC	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
2	PURDY MOTOR, S.A.	1	C	C	C	NC	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
3	PURDY MOTOR, S.A.	2	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
4	PURDY MOTOR, S.A.	3	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
5	AGENCIA DATSUN, S.A.	4	C	C	C	C	C	NC	NC	NC	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
6	PURDY MOTOR, S.A.	4	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
7	AGENCIA DATSUN, S.A.	5	C	C	C	C	C	NC	NC	NC	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
8	PURDY MOTOR, S.A.	5	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
9	PURDY MOTOR, S.A.	6	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
10	PURDY MOTOR, S.A.	7	C	C	C	NC	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
11	PURDY MOTOR, S.A.	8	C	C	C	NC	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	

Hecho por: Alfonso A. Rivera Jara
 Fecha: 21-jun-2017

C El requisito solicitado fue cumplido o subsanado
 NC Requisito no fue cumplido
 S Suficiente

- ⊕ A la vez se deja constancia que el analista **Rivera Jara** también realizó una verificación general de acuerdo a su competencia de los resultados obtenidos del estudio legal y estudio técnico (lista de chequeo), confirmándose así que la indicación o ubicación de la información suministrada es correcta.
- ⊕ Se verifica la reserva presupuestaria existente de la solicitud de materiales 0062017002200006 y se determina que la misma resulta suficientes para acoger la recomendación de adjudicación en forma total para las partidas N°s. 2, 3, 4, 5 y 6.
- ⊕ Asimismo, se indica que se cuenta con estudio de mercado remitido mediante oficio DVT-DGPT-OPT-RAM-2017-0185 del Lic. Jimmy Salazar Rodríguez y se encuentran archivados en expediente digital de la contratación.
- ⊕ Se solicitó subsane a los oferentes en los siguientes puntos:

Oferta de AGENCIA DATSUN, S.A.:

En el punto 3 requisitos de admisibilidad, incisos 3.1 y 3.2, para las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, y 7, se solicitó aportar documento apostillado con fecha cierta no mayor a tres meses calendarios anteriores contados a partir de la fecha de apertura. Este requisito no fue subsanado por el oferente.

En el punto 3 requisitos de admisibilidad, incisos 3.3 y 3.4, se solicitó declaración jurada en la que se manifiesta expresamente el cumplimiento de los requisitos. Fueron subsanados mediante declaración jurada del 24 de mayo del 2017.

En el punto 3. Requisitos de admisibilidad, inciso 3.8 y el capítulo de CONDICIONES PARTICULARES, inciso 13, se solicitó Matriz que contenga tareas a realizar y el kilometraje recomendado de conformidad con el manual del fabricante, así como las certificaciones del fabricante de la generación de led ofrecidos. Estos requisitos fueron subsanados por el oferente en documentos adicionales.

Oferta de PURDY MOTOR, S.A.:

En el punto 3, requisitos de admisibilidad, inciso 3.8 para las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, y 7. Se solicitó matriz que contenga las tareas a realizar y el kilometraje recomendado de conformidad con el manual del fabricante, así como la gráfica descriptiva del modelo de motor ofrecido con las curvas y características de potencia, torque, incluyendo el diagrama electrónico del vehículo. Estos requisitos fueron subsanados por el oferente en documentos adicionales.

Además, se indica que el precio ofrecido resulta razonable y conveniente para la Institución de acuerdo al valor de mercado, y las otras ofertas presentadas.

COMISIÓN PERMANENTE DE LICITACIONES

La Comisión Permanente de Licitaciones indica: Acoger lo indicado en el estudio técnico, estudio legal, para las **líneas 2, 3, 4, 5 y 6** y el análisis de la Unidad de Licitaciones, por lo que se recomienda adjudicar de la siguiente manera:

A la empresa **PURDY MOTOR, S.A.:**

Partida Dos: (Línea 2) Compra de 10 unidades de VEHÍCULOS POLICIALES PATRULLA, TIPO SUV, 7 PASAJEROS, MOTOR DIÉSEL 2755cc 4cyl 16V DOCH D-4D Turbo Diesel Intercooler con Common Rail, TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA, ARO R17, POTENCIA MÁXIMA 150 kW, DOBLE TRACCIÓN 4x4, MARCA TOYOTA, MODELO FORTUNER, ESTILO D-4D FL26 4 X 4 TA, AÑO 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de **\$504.000,00 (Quinientos Cuatro Mil Dólares sin Centavos)**.

Partida Tres: (Línea 3) Compra de 11 unidades de VEHÍCULOS POLICIALES, DE 3 PASAJEROS, TIPO PLATAFORMA, POTENCIA MÁXIMA 150 kW, MOTOR DIÉSEL HINO N04C-VB (Euro 3) de 4009 cc, ARO R16, TRANSMISIÓN MANUAL, MARCA HINO, MODELO HM60, ESTILO XZU720L-HKFTL3 AÑO 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones por un monto total de **\$931.150,00 (Novecientos Treinta y Un Mil Ciento Cincuenta Dólares sin Centavos)**.

Partida Cuatro: (Línea 4) Compra de 10 unidades de VEHÍCULOS POLICIALES, TIPO MICROBÚS, PARA TRASLADO, 10 PASAJEROS, POTENCIA MÁXIMA 120 kW, MOTOR DIÉSEL DE 2.5 LITROS (2KD-FTV), ARO R15, TRANSMISIÓN MANUAL, MARCA HIACER, MODELO STANDAR 2017, con sus respectivos accesorios y

modificaciones por un monto total de **\$485.000,00 (Cuatrocientos Ochenta y Cinco Mil Dólares sin Centavos).**

Partida Cinco: (Línea 5) Compra de 10 unidades de VEHÍCULOS POLICIALES TIPO MICROBUS, 6 PASAJEROS, POTENCIA MÁXIMA 120 kW, MOTOR DIÉSEL DE 2.5 LITROS (2KD-FTV), TRANSMISIÓN MANUAL, ARO R15, MARCA HIACER, MODELO STÁNDAR 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de **\$485.000,00 (Cuatrocientos Ochenta y Cinco Mil Dólares sin centavos).**

Partida Seis: (Línea 6) Compra de 2 unidades de VEHÍCULOS POLICIALES, TIPO PLATAFORMA, 3 PASAJEROS, POTENCIA MÁXIMA 180 kW, TRANSMISIÓN MANUAL, MOTOR DIÉSEL FG1JPUB-TGL (HI04) - 10.3 ton, TRACCIÓN 4x2, ARO 20, MARCA HINO, MODELO HI04, SERIE 500, AÑO 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de **\$291.000,00 (Doscientos Noventa y Un Mil Dólares sin centavos).**

Por lo antes indicado, el costo recomendado de adjudicación a la empresa PURDY MOTOR S.A. es por el monto total en dólares **\$2.696.150,00 (Dos Millones Seiscientos Noventa y Seis Mil Ciento Cincuenta Dólares Exactos)**, a un tipo de cambio de dólar proyectado de ₡590.00 por 1\$ para un monto total en colones de **₡1,590,728,500.00 (Un Mil Quinientos Noventa Millones Setecientos Veintiocho Mil Quinientos con 00/100 cts)**, correspondiente a las partidas 2, 3, 4, 5 y 6.

102

Plazo Máximo de Entrega: Será de **85 días hábiles** para los vehículos de la partida 2 y **90 días hábiles** para los vehículos de las partidas 3, 4, 5 y 6, los cuales serán contados a partir del día hábil siguiente de recibido el contrato debidamente aprobado.

Garantía técnica (Partidas 2, 3, 4, 5 y 6): Todos los vehículos adjudicados contarán con garantía de funcionamiento por 36 meses o 100.000 kilómetros, lo que ocurra primero, conforme a las condiciones del fabricante. Los accesorios policiales que se instalen en las unidades cuentan con cinco años de garantía de funcionamiento. Las reparaciones que sean cubiertas por la garantía no tendrán ningún costo adicional para la Dirección General Policía de Tránsito. PURDY MOTOR, S.A. asegura a la Administración que la garantía del fabricante se hará efectiva contra defectos de fabricación, en condiciones normales de uso, almacenamiento y manipulación, en nuestro país, la cual cubrirá a partir del recibido conforme por parte del Fiscalizador o su aceptación por parte del COSEVI, lo que ocurra primero.

Administrador del contrato:

Será el **Licenciado Jimmy Alberto Salazar** de la Dirección General de Policía de Tránsito, responsable de la fiscalización, seguimiento, coordinación, supervisión y recibido conforme de los bienes contratados.

Con respecto al aumento de cantidades solicitado por la Unidad Técnica, la Comisión omite pronunciamiento, en virtud de que dicha solicitud carece de aprobación por parte de Formulación Presupuestaria.

No obstante, se recomienda trasladar a la Dirección Ejecutiva y a la Junta Directiva, la decisión final sobre las líneas 1, 7 y 8 del cartel, al invocarse razones de oportunidad antes de que, de legalidad por la unidad solicitante, a pesar de que en los términos originales no se atendió el pliego de condiciones en lo relativo a los plazos de entrega máximos establecidos.

De no aceptarse la petición de la Dirección General de la Policía de Tránsito, las líneas deben declararse infructuosas por las razones descritas.

De acoger el planteamiento de la Dirección General de la Policía de Tránsito, se adicionarían al acto de adjudicación las siguientes líneas:

Partida Uno: (Línea 1): Compra de 21 unidades de VEHÍCULO POLICIAL, TIPO PICK UP, DOBLE TRACCIÓN 4x4, MOTOR DIÉSEL Turbo Intercooler, 2800 cc, 4 cilindros, 5 PASAJEROS, POTENCIA MÁXIMA 150 kW, TRANSMISIÓN MANUAL, ARO R17, MARCA TOYOTA, AÑO 2017 con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de **\$1.039.500,00 (Un millón treinta y nueve mil quinientos dólares sin centavos)**.

Partida Siete: (Línea 7) Compra de 1 unidad de VEHÍCULO POLICIAL, TIPO CAMIÓN, 3 PASAJEROS, POTENCIA MÁXIMA 110 kW, MARCA HINO, MODELO HC40, XZU710L-HKFQL3, MOTOR DIÉSEL HINO N04C-VB (Euro 3) de 4009 cc, TRANSMISIÓN MANUAL, ARO R16, TRACCIÓN 4x2, AÑO 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de **\$66.575,00 (Sesenta y seis mil quinientos setenta y cinco dólares sin centavos)**.

Partida Ocho: (Línea 8) Compra de 8 unidades de REMOLQUE (CARRETA) DE MOTOCICLETAS, RAMPA DE INGRESO, ANCHO 180 cm, ALTURA 115 cm, PESO 220 kg, ARO R14, con sus respectivos accesorios y modificaciones.
Descripción: CARRETAS TIPO PLATAFORMA CON GUÍAS PARA EL TRASLADO DE MOTOCICLETAS, CUADRACICLOS DETENIDOS Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD, por un monto total de **\$32.800,00 (Treinta y dos mil ochocientos dólares sin centavos)**.

Por lo antes indicado, el costo recomendado de adjudicación adicional a la empresa PURDY MOTOR S.A. sería por el monto total en dólares **\$1.138.875,00 (Un Millón Ciento Treinta y Ocho Mil Ochocientos Setenta y Cinco Dólares Exactos)**, a un tipo de cambio de dólar proyectado de **¢590.00** por 1\$ para un monto total en colones de **¢671,936,250.00 (Seiscientos Setenta y Un Millones Novecientos Treinta y Sesis Mil Doscientos Cincuenta Colones con 00/100 cts)**, correspondiente a las partidas 1, 7 y 8.

Plazo Máximo de Entrega: Será de **90 días hábiles** para los vehículos de la partida 1, **45 días hábiles** para los vehículos de la partida 7, y **30 días hábiles** para los vehículos

de la partida 8, los cuales serán contados a partir del día hábil siguiente de recibido el contrato debidamente aprobado.

Garantía técnica:

Partidas Nos.1 y 7: Todos los vehículos adjudicados contarán con garantía de funcionamiento por 36 meses o 100.000 kilómetros, lo que ocurra primero, conforme a las condiciones del fabricante. Los accesorios policiales que se instalen en las unidades cuentan con cinco años de garantía de funcionamiento. Las reparaciones que sean cubiertas por la garantía no tendrán ningún costo adicional para la Dirección General Policía de Tránsito. PURDY MOTOR, S.A. asegura a la Administración que la garantía del fabricante se hará efectiva contra defectos de fabricación, en condiciones normales de uso, almacenamiento y manipulación, en nuestro país, la cual cubrirá a partir del recibido conforme por parte del Fiscalizador o su aceptación por parte del COSEVI, lo que ocurra primero.

Para la partida 8: Será de 1 año (12 meses). En condiciones normales de uso a partir del día de la entrega.

La reserva presupuestaria aprobada es por el monto total de **¢2.682.600.000,00 (Dos mil seiscientos ochenta y dos millones seiscientos mil colones exactos)**, de acuerdo a la solicitud No. 0062017002200006, de modo que esta resulta **SUFICIENTE**, para acoger la solicitud en forma total..." (SIC)

104

Los servidores Morera Vásquez y Salazar se retiran de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Con fundamento en los oficios DE-2017-1583 de la Dirección Ejecutiva y el UL-2017-0234 de la Unidad de Licitaciones del Departamento de Proveeduría, mediante los cuales se recomienda la adjudicación de la Licitación Pública N° 2017LN-000002-0058700001: "Compra de Vehículos Oficiales para la Dirección General de Policía de Tránsito", así como en el estudio legal y el informe técnico respectivo y las valoraciones efectuadas por esta Junta Directiva, se acuerda adjudicar de la siguiente forma:

A la empresa **PURDY MOTOR, S.A.:**

Partida Uno: (Línea 1): Compra de 21 unidades de vehículo policial, tipo pick up, doble tracción 4x4, motor diésel Turbo Intercooler, 2800 cc, 4 cilindros, 5 pasajeros, potencia máxima 150 KW, transmisión manual, aro R17, marca TOYOTA, año 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de \$1.039.500,00 (un millón treinta y nueve mil quinientos dólares sin centavos).

Partida Dos: (Línea 2) Compra de 10 unidades de vehículos policiales patrulla, tipo SUV, 7 pasajeros, motor diésel 2755CC 4CYL 16V DOCH D-4D turbo diesel intercooler con common rail,

transmisión automática, aro R17, potencia máxima 150 KW, doble tracción 4x4, marca toyota, modelo Fortuner, estilo D-4D FL26 4 X 4 TA, AÑO 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de \$504.000,00 (quinientos cuatro mil dólares sin centavos).

Partida Tres: (Línea 3) Compra de 11 unidades de vehículos policiales, de 3 pasajeros, tipo plataforma, potencia máxima 150 kW, motor diésel HINO N04C-VB (Euro 3) de 4009 cc, ARO R16, transmisión manual, marca HINO, modelo HM60, estilo XZU720L-HKFTL3 AÑO 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones por un monto total de \$931.150,00 (novecientos treinta y un mil ciento cincuenta dólares sin centavos).

Partida Cuatro: (Línea 4) Compra de 10 unidades de vehículos policiales, tipo microbús, para traslado, 10 pasajeros, potencia máxima 120 kW, motor diésel de 2.5 litros (2KD-FTV), aro R15, transmisión manual, marca HIACER, modelo STANDAR 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones por un monto total de \$485.000,00 (Cuatrocientos Ochenta y Cinco Mil Dólares sin Centavos).

Partida Cinco: (Línea 5) Compra de 10 unidades de Vehículos policiales tipo microbús, 6 pasajeros, potencia máxima 120 KW, motor diésel de 2.5 litros (2kd-ftv), transmisión manual, aro R15, marca HIACER, modelo STÁNDAR 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de \$485.000,00 (Cuatrocientos Ochenta y Cinco Mil Dólares sin centavos).

105

Partida Seis: (Línea 6) Compra de 2 unidades de vehículos policiales, tipo plataforma, 3 pasajeros, potencia máxima 180 kW, transmisión manual, motor diésel FG1JPUB-TGL (HI04) - 10.3 ton, tracción 4x2, aro 20, marca HINO, modelo HI04, serie 500, año 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de \$291.000,00 (Doscientos Noventa y Un Mil Dólares sin centavos).

Partida Siete: (Línea 7) Compra de 1 unidad de vehículo policial, tipo camión, 3 pasajeros, potencia máxima 110 KW, marca HINO, modelo HC40, XZU710L-HKFQL3, motor DIÉSEL HINO N04C-VB (EURO 3) DE 4009 CC, transmisión manual, aro R16, tracción 4x2, año 2017, con sus respectivos accesorios y modificaciones, por un monto total de \$66.575,00 (sesenta y seis mil quinientos setenta y cinco dólares sin centavos).

Partida Ocho: (Línea 8) Compra de 8 unidades de remolque (carreta) de motocicletas, rampa de ingreso, ancho 180 cm, altura 115 cm, peso 220 kg, aro R14, con sus respectivos accesorios y modificaciones.

Descripción: carretas tipo plataforma con guías para el traslado de motocicletas, cuadraciclos detenidos y dispositivos de seguridad, por un monto total de \$32.800,00 (treinta y dos mil ochocientos dólares sin centavos).

Plazo Máximo de Entrega: como se detalla a continuación:

Partida 1: 90 días hábiles

Partida 2: 85 días hábiles

Partidas 3, 4, 5 y 6: 90 días hábiles

Partida 7: 45 días hábiles

Partida 8: 30 días hábiles

Garantía Técnica:

Partidas Nos. 1 y 7: Todos los vehículos adjudicados contarán con garantía de funcionamiento por 36 meses o 100.000 kilómetros, lo que ocurra primero, conforme a las condiciones del fabricante. Los accesorios policiales que se instalen en las unidades cuentan con cinco años de garantía de funcionamiento. Las reparaciones que sean cubiertas por la garantía no tendrán ningún costo adicional para la Dirección General Policía de Tránsito. PURDY MOTOR, S.A. asegura a la Administración que la garantía del fabricante se hará efectiva contra defectos de fabricación, en condiciones normales de uso, almacenamiento y manipulación, en nuestro país, la cual cubrirá a partir del recibido conforme por parte del Fiscalizador o su aceptación por parte del COSEVI, lo que ocurra primero.

Partidas 2, 3, 4, 5 y 6: Todos los vehículos adjudicados contarán con garantía de funcionamiento por 36 meses o 100.000 kilómetros, lo que ocurra primero, conforme a las condiciones del fabricante. Los accesorios policiales que se instalen en las unidades cuentan con cinco años de garantía de funcionamiento. Las reparaciones que sean cubiertas por la garantía no tendrán ningún costo adicional para la Dirección General Policía de Tránsito. PURDY MOTOR, S.A. asegura a la Administración que la garantía del fabricante se hará efectiva contra defectos de fabricación, en condiciones normales de uso, almacenamiento y manipulación, en nuestro país, la cual cubrirá a partir del recibido conforme por parte del Fiscalizador o su aceptación por parte del COSEVI, lo que ocurra primero.

106

Partida 8: Será de 1 año (12 meses). En condiciones normales de uso a partir del día de la entrega.

Administrador del contrato:

Será el Lic. Jimmy Alberto Salazar, de la Dirección General de Policía de Tránsito, responsable de la fiscalización, seguimiento, coordinación, supervisión y recibido conforme de los bienes contratados.

El monto total adjudicado a la empresa PURDY MOTOR S.A. es por \$3.835.025.00 (tres millones ochocientos treinta y cinco mil veinticinco dólares exactos), que a un tipo de cambio de dólar proyectado en ¢590.00 por 1\$, representa un monto total de ¢2.262.664.750.00 (dos mil doscientos sesenta y dos millones seiscientos sesenta y cuatro mil setecientos cincuenta colones exactos).

ARTÍCULO DÉCIMO

Licitación Pública No. 2017LN-000001-0058700001 “Contratar una Empresa Física O Jurídica Encargada de Dotar e Instalar Sistemas Fotovoltaicos a 76 Sistemas Semafóricos”

En razón del tiempo transcurrido desde el inicio de la sesión, que se ha extendido de manera considerable, este punto se pospone para la siguiente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO

Licitación Abreviada No. 2017LA-000013-0058700001: “Adquisición de Montacargas para la D.G.P.T. y el COSEVI

En razón del tiempo transcurrido desde el inicio de la sesión, que se ha extendido de manera considerable, este punto se pospone para la siguiente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO

Proyecto de resolución a reclamo administrativo formulado por el señor Mario Alberto Rodríguez, Sistema Nacional de Radio y Televisión S.A.

107

En razón del tiempo transcurrido desde el inicio de la sesión, que se ha extendido de manera considerable, este punto se pospone para la siguiente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO

Informe Proyecto de Donación de Vehículos Detenidos por Infracción a la Legislación de Tránsito

En razón del tiempo transcurrido desde el inicio de la sesión, que se ha extendido de manera considerable, este punto se pospone para la siguiente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO

Acuerdo Compromiso Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial - FICVI

En razón del tiempo transcurrido desde el inicio de la sesión, que se ha extendido de manera considerable, este punto se pospone para la siguiente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO

Asuntos de la Presidencia

En razón del tiempo transcurrido desde el inicio de la sesión, que se ha extendido de manera considerable, no se presentaron documentos en Asuntos de la Presidencia en la presente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

En razón del tiempo transcurrido desde el inicio de la sesión, que se ha extendido de manera considerable, no se presentaron puntos en Asuntos de los Señores Directores en la presente sesión.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉTIMO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

Solicitud Vacaciones Directora Ejecutiva

La Directora Ejecutiva solicita se le conceda 1 día de vacación, el viernes 30 de junio próximo, para atender asuntos personales urgentes.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Conceder un día de vacación a la Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, el viernes 30 de junio del 2017.

Se levanta la sesión a las 21:50 horas.