

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 3085-2022

Acta de la Sesión Ordinaria 3085-2022 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 12 de enero del 2022.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, el Arq. Eduardo Brenes Mata, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Presidente de la Junta Directiva, quien preside la sesión.

ARTÍCULO PRIMERO: Requisitos previos de constatación con motivo de celebrarse sesión virtual.

Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.

De conformidad con lo establecido en el reglamento, se desglosa lo siguiente:

Indicación del miembro o miembros de la Junta Directiva que participan en la sesión de forma virtual.

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Sr. Juan Luis Chaves Vargas	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación

Directora ausente: Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, quien indicó que ingresará unos minutos después del inicio de la sesión, por atender asuntos propios de su cargo.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga	Auditor Interno a.i.
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Lic. Sergio Valerio Rojas	Dirección Financiera
Licda. Teresita Guzmán Duarte	Dirección de Proyectos
Mba. Roy Rojas Vargas	Dirección de Proyectos
Ing. Deiby Solano Cambroner	Dirección de Proyectos

b. Determinación del mecanismo tecnológico empleado para la asistencia virtual.

Se utiliza el mecanismo tecnológico llamado "Teams" para la conexión entre los participantes.

c. Los motivos o razones por las cuales la sesión se realiza de forma virtual.

El Señor Eduardo Brenes Mata, Presidente, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

d. Identificación del lugar en el cual se encuentran los miembros de la junta directiva que participan virtualmente.

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: la señora Gabriela Valverde Murillo se encuentra sesionando desde su casa de habitación, los señores Eduardo Brenes Mata, Juan Luis Chaves Vargas y el Ing. Carlos Contreras Montoya, indican que se encuentran sesionando desde su casa de habitación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Orden del Día.

Contenido:

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
 - 3084-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Modificación Presupuestaria 01-2022.
- VII. Costa Rica: estadísticas de accidentes de tránsito con víctimas. Periodo 2016-2020.
- VIII. Respuesta a oficio N° 22429 Solicitud de información producto de la verificación sobre el cumplimiento de la disposición 4.4 inciso i. contenida en el informe de la Contraloría General de la República N° DFOE-CIU-IF-00004-2021.
- IX. Asuntos del Director Ejecutivo.
- X. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 2.1 Se aprueba el orden del día.

Al ser las 15 horas con 10 minutos ingresa a la sesión la Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta 3084-21:

Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica que en la página cuatro arriba del artículo sexto se indicó un “el” de más, que se debe eliminar, por lo demás no tiene observaciones.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en la página 14, párrafo primero, la última línea dice así: ... en carretera es fundamental y en este caso esta medida necesita las carreteras 2 + 1. En este caso, el texto a sustituir es el siguiente: “la medida de carreteras 2 + 1 es una de las opciones que se han discutido para infraestructura vial” y agrega que esa es la única observación.

No hay más comentarios.

La secretaria toma nota de las observaciones.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 3084-21 con las observaciones solicitadas.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen asuntos de la Presidencia.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que hay un punto sobre las estadísticas de accidentes y consulta al Director Ejecutivo si ¿alguien le ha pasado datos actualizados de cómo va el tema de accidentes en estos 12 días?

El Director Ejecutivo señala, que lo que se va a presentar es el anuario de los datos hasta el 2020 y que los datos del 2021 aún el INEC no los ha facilitado.

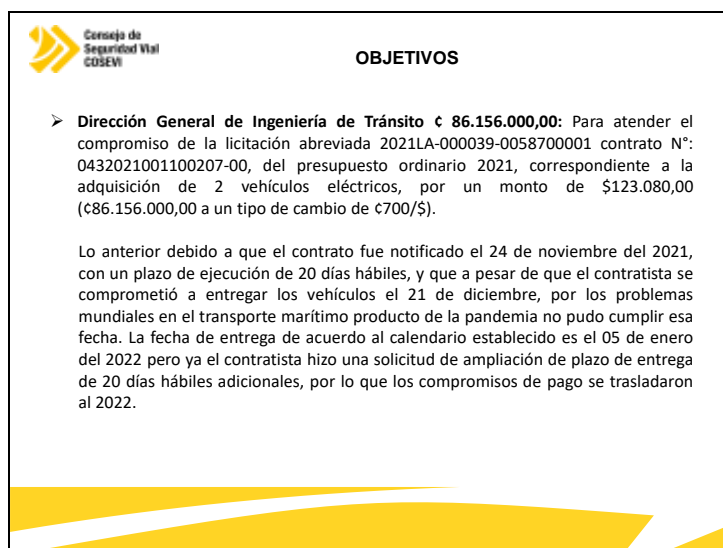
El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta al Director Ejecutivo si ¿de enero no tiene nada?


El Director Ejecutivo señala, que de enero no y que no se le volvió a remitir información en el chat referente a ese tipo de datos, pero señala que más adelante se incorporará Roy Rojas a la sesión, quien puede tener el dato.

ARTÍCULO SEXTO

Modificación Presupuestaria 01-2022.

A continuación, se recibe el Lic. Sergio Valerio Rojas de la Dirección Financiera quien se refiere a la Modificación Presupuestaria 01-2022, mediante la presentación que se aporta:






OBJETIVOS

➤ **Dirección General de Educación Vial € 26.808.120,00:** Para hacerle frente al pago de la Licitación Pública 2019LN-000004-0058700001, contrato 0432019001100047-01, denominada "SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO Y DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR PARA LA DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL".


A raíz de la tercerización del servicio de emisión de licencias, se planificó no prorrogar este contrato para el periodo 2022, de ahí que no se presupuestó recursos para el año 2022, sin embargo, en junio de 2021, por una recomendación de ATI, solicitaron no caducar el contrato en su totalidad, sino disminuir la cantidad de equipos atendidos por la empresa, de tal forma que se excluyera del contrato, el equipo de emisión de licencias de conducir y mantener el equipo de almacenamiento de datos (servidores Blade e Hitachi) razón por la cual se disminuyó el monto mensual, el cual quedo en \$3.390,00 dólares IVAI, no obstante como ya se había enviado el presupuesto 2022, esta subpartida no contemplo estos recursos para hacerle frente al pago en este nuevo año.




OBJETIVOS

➤ **Dirección de Proyectos € 38.104.974,34:** Los recursos se requieren para cubrir compromisos del año 2021, según se detalla:


- Licitación abreviada 2021LA-000022-0058700001 "Contratación de una Persona Físico o Jurídica para que realice los Servicios de Pre Producción, Producción y Post Producción de Campañas Educativas y Preventivas de Movilidad y Seguridad Vial", contrato0432021001100187-01, debido a que el mismo no se pudo llevar a cabo en el año 2021, por un monto de € 32.329.974,35.
- Contratación Directa 2021CD-000140-0058700001 "Estudio post campaña Tren 2021", contrato0432021001100228-00 para el seguimiento de campañas de Tren y Transporte Público, evaluación post campaña 2021, por un monto de € 5.774.999,99.

 **RESUMEN GENERAL
 COSEVI**

RECURSOS			APLICACIÓN		
DISMINUCIÓN EGRESOS		MONTO	AUMENTO EGRESOS		MONTO
0	REMUNERACIONES	€ 0,00	0	REMUNERACIONES	€ 0,00
1	SERVICIOS	€ 64.913.094,34	1	SERVICIOS	€ 64.913.094,34
2	MATERIALES Y SUMINISTROS	€ 0,00	2	MATERIALES Y SUMINISTROS	€ 0,00
5	BIENES DURADEROS	€ 86.156.000,00	5	BIENES DURADEROS	€ 86.156.000,00
6	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	€ 0,00	6	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	€ 0,00
TOTAL RECURSOS		€ 151.069.094,34	TOTAL APLICACIÓN		€ 151.069.094,34


 **RESUMEN
 AREA 331.03.01 "ADMINISTRACION SUPERIOR"**

RECURSOS			APLICACIÓN		
DISMINUCIÓN EGRESOS		MONTO	AUMENTO EGRESOS		MONTO
0	REMUNERACIONES	€ 0,00	0	REMUNERACIONES	€ 0,00
1	SERVICIOS	€ 26.808.120,00	1	SERVICIOS	€ 0,00
2	MATERIALES Y SUMINISTROS	€ 0,00	2	MATERIALES Y SUMINISTROS	€ 0,00
5	BIENES DURADEROS	€ 0,00	5	BIENES DURADEROS	€ 0,00
6	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	€ 0,00	6	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	€ 0,00
TOTAL RECURSOS		€ 26.808.120,00	TOTAL APLICACIÓN		€ 0,00



**RESUMEN
AREA 331.03.02 "ADMINISTRACION VIAL"**

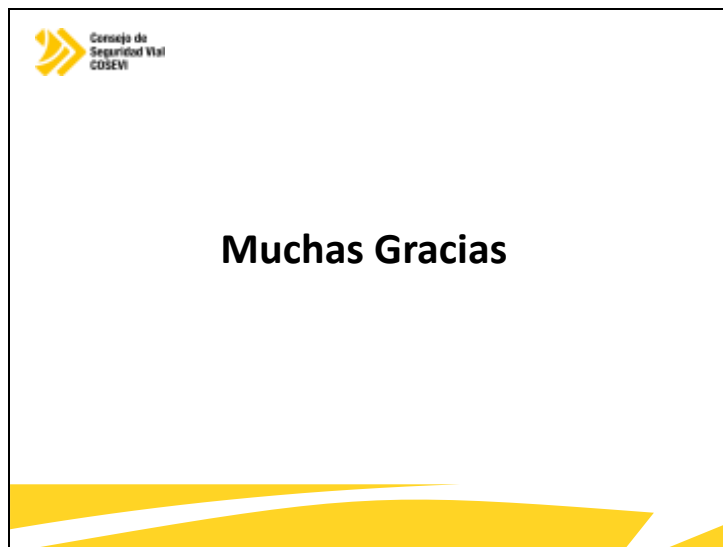
RECURSOS		APLICACIÓN	
DISMINUCIÓN EGRESOS	MONTO	AUMENTO EGRESOS	MONTO
0	REMUNERACIONES	0	REMUNERACIONES
	c 0,00		c 0,00
1	SERVICIOS	1	SERVICIOS
	c 38.104.974,34		c 64.913.094,34
2	MATERIALES Y SUMINISTROS	2	MATERIALES Y SUMINISTROS
	c 0,00		c 0,00
5	BIENES DURADEROS	5	BIENES DURADEROS
	c 86.156.000,00		c 86.156.000,00
6	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	6	TRANSFERENCIAS CORRIENTES
	c 0,00		c 0,00
TOTAL RECURSOS		TOTAL APLICACIÓN	
c 124.260.974,34		c 151.069.094,34	



CONCLUSION

Los movimientos presupuestarios detallados en la presente Modificación serán analizados por parte de la Comisión de Formulación, Seguimiento, Control y Evaluación del Plan Operativo – Presupuesto Institucional en la Sesión Ordinaria N° 01-2022, programada para el 13 de enero del 2022.

Una vez que se cuente con la aprobación respectiva de parte de la Junta Directiva, se remitirá el detalle de esos movimientos presupuestarios al Departamento de Formulación y Evaluación Presupuestaria del MOPT, en atención a lo requerido en oficios DVA-DF-FEP-2021-399 del 7 de diciembre del 2021 y DVA-DF-FEP-2021-413 del 20 de diciembre del 2021, a efectos de que sean incorporados dentro del Decreto Ejecutivo H-002 (No Devengados), el cual podría ser publicado en el diario oficial La Gaceta el 7 de marzo del 2022, de acuerdo con las estimaciones indicadas en los oficios citados.



Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente consulta: ¿los 35 millones de proyectos son para dos licitaciones?

El expositor responde que una es para servicios de pre producción, producción y post producción de campañas educativas y la otra es para estudios de post campaña y señala que estas contrataciones ya están formalizadas y se requiere de los recursos para hacer efectivo el pago de esos compromisos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que el objeto de ambas es el mismo, respecto a las campañas en medios.

El expositor responde que uno es de movilidad y seguridad vial y el otro es del tren.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que es de las campañas en medios: ¿a eso se refiere?

El expositor responde que sí es sobre eso.

Los señores miembros agradecen la presentación y determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1 Se aprueba la Modificación Presupuestaria N° 01-2022, por un monto total de ¢ 151.069.094,34, remitida mediante oficio DF-2022-0017 y se instruye a la Administración a realizar las acciones que correspondan para su trámite ante las dependencias correspondientes.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 15 horas con 25 minutos se retira de la sesión el Lic. Sergio Valerio Rojas de la Dirección Financiera.

ARTICULO SÉTIMO

Costa Rica: estadísticas de accidentes de tránsito con víctimas. Periodo 2016-2020.

A continuación, se recibe a la Licda. Teresita Guzmán Duarte, al Mba. Roy Rojas Vargas y al Ing. Deiby Solano Cambronero de la Dirección de Proyectos, quienes se refieren al tema: Costa Rica: estadísticas de accidentes de tránsito con víctimas. Periodo 2016-2020, mediante la presentación que se aporta:



Costa Rica: estadísticas de accidentes
de tránsito con víctimas.
Periodo 2016-2020

Área de investigación y estadística
Dirección de proyectos



Organización de la exposición

- Objetivo
- Introducción
- Aspectos metodológicos
- Resultados



Objetivo de la presentación

- Presentar las principales características de los accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica entre 2016-2020



Introducción

- Memoria estadística de accidentes de tránsito con víctimas. Periodo 2012-2015” (Cosevi, 2017)
- Anuarios estadísticos de accidentes de tránsito con víctimas con datos desde 2016 hasta el presente (**Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica 2020**)





Aspectos metodológicos



Imagen 1
Diagrama de composición de la base de datos de accidentes con víctimas



- Proceso de limpieza y corrección de inconsistencias

- Georeferenciación de los accidentes, parte de los realizados con el dispositivo handheld ya traen coordenadas (mientras no tenga problemas de conexión con el satélite), y los realizados en papel se deben levantar en campo.

Accidente con víctima se refiere cuando en el accidente de tránsito al menos uno de los participantes resultado: herido leve, grave o fallecido in situ.



Aspectos metodológicos



Para el periodo de análisis se debe considerar que, a partir de marzo del 2020, se origina la emergencia sanitaria en el país a causa de la pandemia por Covid-19 (Salud, 2021):

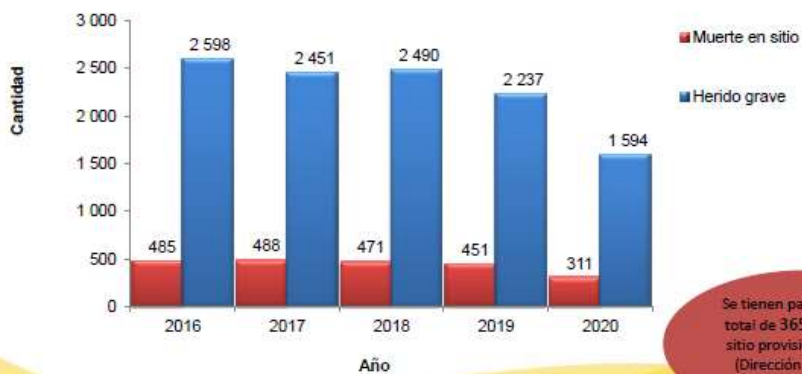
- Ocasionó una variación en los patrones de movilidad y en el contexto socioeconómico.
- Se dificulta realizar comparativos directos con periodos anteriores, ya que los eventos estudiados "Accidentes de tránsito" y las variables asociadas consideradas en esta presentación como las de: ubicación (provincia, cantón, distrito), temporales (hora, mes, día) u otras; se ven afectadas directamente por las restricciones y medidas sanitarias interpuestas por el Ministerio de Salud.



Resultados



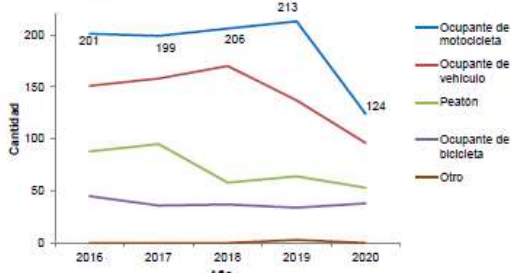
Gráfico 1
Costa Rica: cantidad de personas muertas en sitio y heridas graves en accidentes de tránsito por año según tipo de lesión. Periodo 2016-2020



Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.

Se tienen para el 2021 un total de 365 muertes en sitio provisionales DGPT (Dirección General de Policía de Tránsito)

Gráfico 2
 Costa Rica: cantidad de muertos en sitio por año según rol en accidentes de tránsito. Periodo 2016-2020

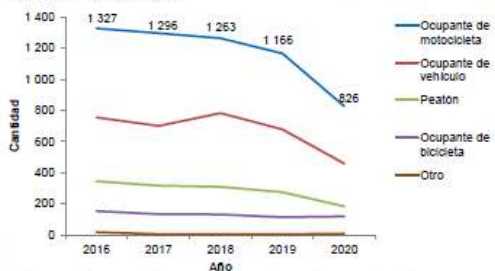


Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.

De las 365 muertes en sitio provisionales en 2021, 185 son ocupantes de motocicleta (DGPT)



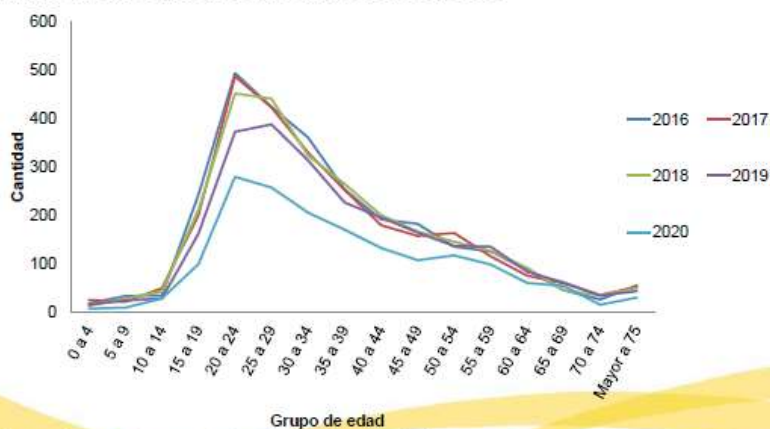
Gráfico 3
 Costa Rica: cantidad de heridos graves por año según rol en accidentes de tránsito. Periodo 2016-2020



Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.



Gráfico 4
 Costa Rica: cantidad de personas muertas en sitio y heridas graves en accidentes de tránsito por año según grupo de edad. Periodo 2016-2020

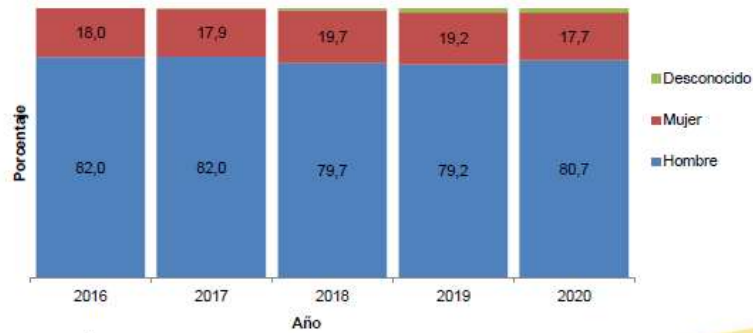


Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.





Gráfico 5
 Costa Rica: porcentaje de personas muertas en sitio y heridas graves en accidentes de tránsito por año según sexo. Periodo 2016-2020

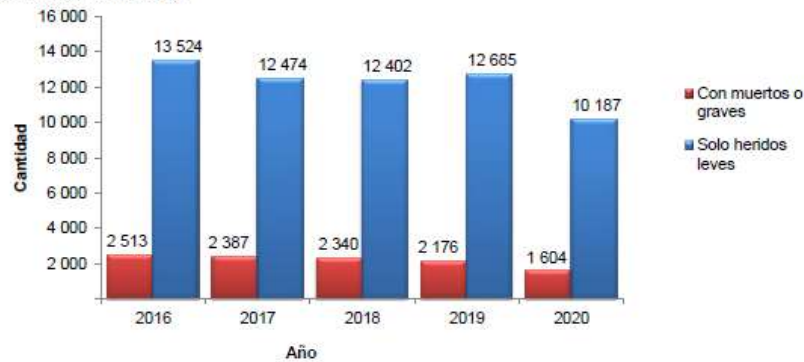


Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.

Año	2016	2017	2018	2019	2020
Heridos graves + fallecidos	3083	2939	2961	2688	1905



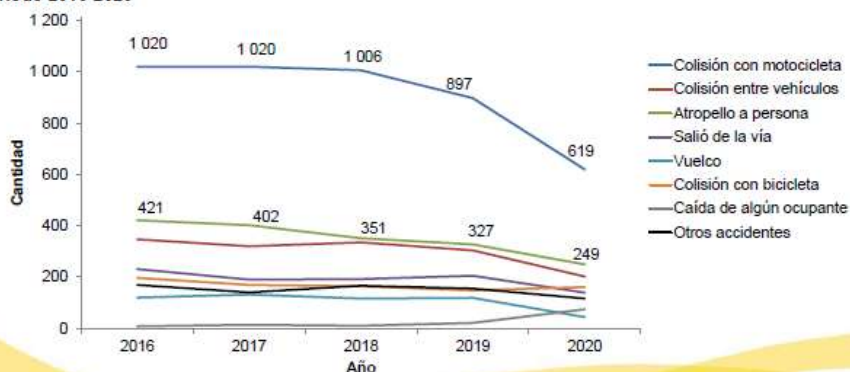
Gráfico 6
 Costa Rica: cantidad de accidentes con víctimas en accidentes de tránsito por año según clase. Periodo 2016-2020



Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.



Gráfico 7
 Costa Rica: cantidad de accidentes de tránsito con muertos o graves por año según tipo de accidente. Período 2016-2020



Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.
 Nota: como parte del proceso de mejora en la calidad y estandarización de variables, a partir del año 2020 los "derrapes" se categorizan en el tipo de accidente "caída de algún ocupante", en períodos anteriores la mayoría venía clasificado en vuelco y algunos en otros tipos.



Gráfico 8
 Costa Rica: porcentaje de accidentes de tránsito con muerto en sitio o grave por año, según día. Período 2016-2020



Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística. Datos del parte oficial de tránsito.

Año	2016	2017	2018	2019	2020
Accidentes	2 513	2 387	2 340	2 176	1 604



Gráfico 9
 Costa Rica: cantidad de accidentes de tránsito con muerto en sitio o grave por año, según franja horaria. Periodo 2016-2020

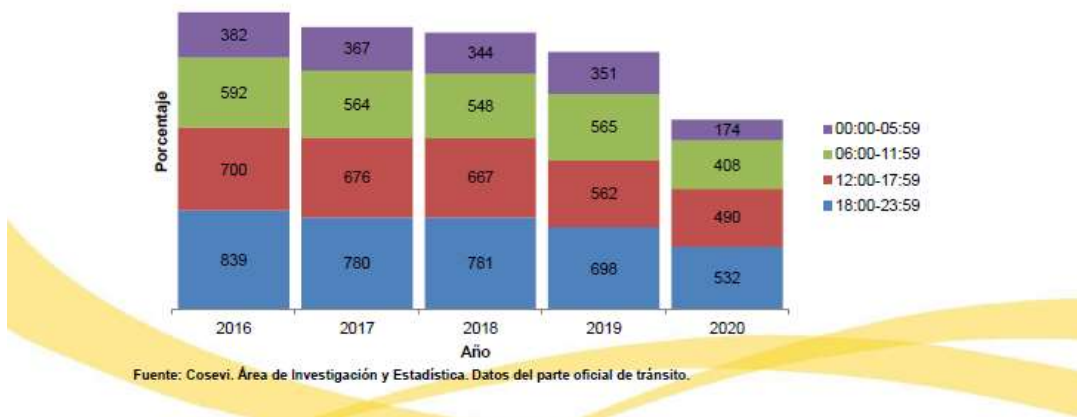
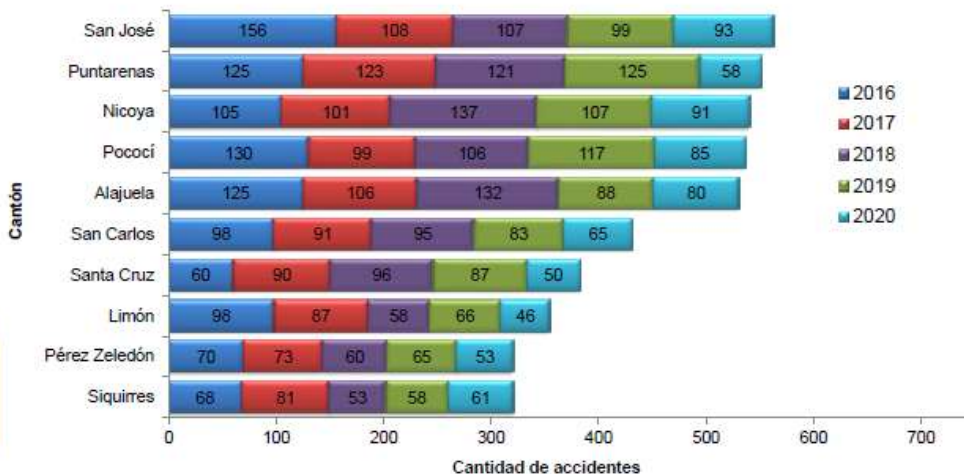
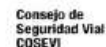


Gráfico 10
 Costa Rica: número de accidentes de tránsito con muertos en sitio o heridos graves por año según cantón¹. Periodo 2016-2020





MUCHAS GRACIAS

<https://www.csv.go.cr/observatorio>

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Cosevi. (2017). Memoria estadística de accidentes de tránsito con víctimas. Periodo 2012-2015 (2 ed.). San José, Costa Rica: Consejo de seguridad vial.
- Salud, M. d. (2021). Página web. Recuperado el 11 de 10 de 2021, de Covid19 en Costa Rica: <https://www.ministeriodesalud.go.cr/>

Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente comenta: en relación a la franja horaria, se nota una caída: ¿pudo haberse debido a las restricciones vehiculares por COVID?

La expositora responde que es una posibilidad, bajo el principio de que uno se expone al riesgo y entre más personas o más vehículos estén circulando, nos encontramos expuestos al riesgo y podría haber una mayor posibilidad de que en algún intercambio se produzcan accidentes de este tipo.

El Señor Roy Rojas Vargas indica en línea con el comentario anterior, que claro que sí, efectivamente la exposición al riesgo, sobre todo. Hay una presencia policial importantísima para vigilar y controlar el tema de la restricción vehicular y eso es un factor totalmente positivo a favor, por el incremento en la visibilidad de la figura de autoridad y de control, que contribuye a la precaución de los conductores.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas consulta ¿existen cantones con cero accidentes?

La expositora responde que con un 100% de certeza le puede contestar Deiby.

El Ing. Deiby Solano Cambronero de la Dirección de Proyectos, señala que la responderá en un par de minutos mientras consulta en la base de datos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que habría que ajustar los horarios en que comenzó la restricción nocturna, ya que también eso ha sido una variable tanto para el año 2020 como para el año 2021 y que en el año 2020 eso comenzó hasta marzo, por lo tanto, habría que ajustarlo. Pero indica que, viendo los datos, por los valores en cantidad más o menos se puede percibir que sí baja, pero se esperaba que fuera mucho más.

La expositora responde que habría que hacer un estudio fino, pero igual considera que sí baja.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que es claro, que sí tendría que bajar, ya que con solo anunciar la medida la gente la respeta, la persona se reprime independientemente del control efectivo.

El Ing. Deiby Solano Cambrero de la Dirección de Proyectos, señala que está completamente de acuerdo con el comentario de don Carlos, además menciona que hay que recordar que en algún momento se hablaba de cantones y eso hace que se vuelva aún más complejo y con respecto a la consulta de don Juan Luis, de los cantones sin accidentes, señala que sí hay dos cantones Jiménez y San Mateo que presentan cero accidentes en el acumulado de años.

El Director Ejecutivo, indica que en estos días ya se presentó un accidente en Jiménez, por lo que únicamente quedaría San Mateo.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, agradece la respuesta.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿si tienen cruces de información? ya que observa que está dividido para cada tema por ejemplo el tipo de vehículo, los días, el horario, las regiones, pero a la hora de por ejemplo saber sobre proyectos concretos como el tema de motocicletas, le parece que no, por lo que reitera la consulta ¿existe ese cruce de información?, ¿o lo tienen actualizado en esa línea?

La expositora responde que lo que se hace es un análisis particular para los que son vulnerables y es obviamente un insumo que consumen estos proyectos, como el de motocicletas y que para cada proyecto se debe hacer un nivel de análisis más profundo, no de anuario.

El Ing. Deiby Solano Cambrero de la Dirección de Proyectos señala, para complementar la respuesta y aportar un detalle, además de los 5 capítulos está también el sexto capítulo del anuario, que justamente se había hecho al inicio por solicitud y para colaborar con los municipios y centros de salud, donde se hace un resumen de las 7 principales variables para cada uno de los cantones, que en realidad es el capítulo más grande. Para la segunda consulta que comentaba Teresita, explica que en la parte del Observatorio se tiene la aplicación y sí permite aproximadamente en lo que es accidentes, ver unas 12 variables aproximadamente que separan el análisis a nivel de personas también, esto se explica de tal forma que no sea tan confuso para el usuario, ya que se maneja números de personas y accidentes en una misma plataforma, que se generan en paralelo a otra, donde se puede hacer el análisis de personas y proyectos específicos que les solicitan con la temática del proyecto, de ahí que puede también generar un poco o ampliar más la estadística dependiendo de la necesidad del proyecto. Pregunta a los miembros si: ¿queda alguna otra consulta?

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿tenemos los datos de heridos graves del 2021?

La Licda. Teresita Guzmán Duarte responde que no, porque los datos presentados, son los que trabajan para el anuario, los muertos en el sitio son el insumo que les da la Policía de Tránsito y son preliminares porque ellos los tienen que revisar desde el documento que lo genera, pero no es el insumo habitual que les brinda la Policía de Tránsito, ya que explica, cuando se cierra el año los empiezan a revisar e inician el registro respectivo como corresponde, pero no cuentan con ese dato, ese es un dato provisional que la Policía no lo está trabajando.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿no lo está trabajando o no se los remite?

La Licda. Teresita Guzmán Duarte responde que para compartir en la forma cómo lo hace es con el muerto en el sitio.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala a la expositora que ciertamente hay que mejorar y ver el dato por lo menos aproximado que ellos tienen, ya que ese dato existe y está.

La Licda. Teresita Guzmán Duarte responde que la Policía podría suministrar lo que ellos manejan y llaman como control de la gestión de su operación, más que como una estadística.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que le llamó la atención que no tienen los heridos graves, indica que está de acuerdo en que el dato 2021 es preliminar aún, indica que no importa ya que tan preliminar es el 365 de muertos como el 185 de muertos en motocicleta, los dos son preliminares, por lo que se van a usar, comenta que es gritante la cantidad de participación de las motocicletas, principalmente en este segundo año de la pandemia, menciona que con los datos que tienen, comenta que desconoce si están los porcentajes, pero que ya el los tiene, los acaba de calcular, señala que en el año 2018 la participación de muertos en motocicleta con respecto a los muertos totales fue el 43,7%, en el año 2019 de 47,23%, subió un poquito, en el 2020 primer año de la pandemia, bajó a 39,87%, reitera que está hablando del porcentaje que representa los muertos en moto, y con respecto a los muertos en sitio, pero indica que en el 2021, 185 y 365 son más del 50%, específicamente es el 50,7%, comenta que es un aumento impresionante de 40 a más de 50, y dice 40 porque es 39,87% lo que le da para el 2020, menciona que lo pueden afinar, etc, pero en grandes términos eso es una de las cosas concretas que se tienen con solo los datos que tienen ahí.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas indica que cuando indicó que había aumentado el porcentaje de casi un 50% la pregunta era ¿si la cantidad de muertos era mayor o inferior?, porque comenta que ese ejercicio sería importante hacerlo, ya que tal vez se mantuvo y lo que hubo fue una reducción de los muertos por lo que el porcentaje sube, únicamente era esa la pregunta señala.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, responde a don Juan Luis, y señala que en realidad todo es una comparación porcentual e indica que está usando los datos porcentuales, menciona que ciertamente los muertos en sitio disminuyeron en el 2018, 4,71%, en el 2018, 4,51%, en el 2020 baja a 311, comenta que es esperable dado que es el primer año de la pandemia, etc, sin embargo en el 2021 aumenta a 365 de muertos en sitio, pero señala a don Juan Luis que los muertos en moto, en el 2020 fueron 124 y en el 2021, 185, así es donde se da ese salto de más de 10%, menciona que es claro que todos los muertos disminuyeron, pero la participación de los motociclistas es gritantemente mayor, y complementa indicando, que pensó en ver el de heridos graves, porque es algo de lo que van a tener que ponerse atrás, no solo de los heridos graves en moto, ya que los accidentes están siendo más aparatosos de más heridos y no necesariamente muertos pero sí heridos graves, que eventualmente pueden morir a posteriori, lo cuál va a aumentar los muertos totales, no necesariamente la proporción que hasta el momento se ha tenido, que es alrededor de 2,01, 1,99, 2,04, 1,98, por ahí, señala que eso es terrible para decirlo de alguna manera, e indica que solo se enteraran un poco al final, cuando se tengan los muertos totales y se hagan los cruces con el INEC, comenta que esa era su observación, más que una pregunta.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo señala, que desconoce si con la información que se recopila se puede determinar el tema del aumento de motociclistas que fallecen y si esto tendrá que ver con toda la lluvia de transporte de comida rápida ya que empezaron a salir muchísimos muchachos y adultos en motocicletas a dejar comida porque la gente no estaba saliendo, por lo que considera es algo interesante de analizar ya que afecta a un sector de la población mayormente joven y que además tiene que ver con otra serie de medidas, por ejemplo el llegar rápido y reitera que es un tema que se debe analizar por lo interesante y lamentable de sus consecuencias.

El Señor Roy Rojas Vargas indica que efectivamente el transporte en motocicleta dejó de ser un medio de transporte para convertirse en una herramienta de trabajo y por las características que tiene la motocicleta e inclusive la bicicleta con motor y esto no es un problema de Costa Rica, es un problema de toda la América Latina y el mundo entero, ya

que el tema de la activación económica ha llevado a gran parte de la población, a utilizar la motocicleta como herramienta de trabajo, incrementando los accidentes, por lo que la apreciación de doña Gabriela es totalmente correcta.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuál es la definición de herido grave?, ¿a partir de qué momento el herido es grave y no es leve?

La Licda. Teresita Guzmán Duarte responde que es una definición que tiene que ver básicamente con la ausencia de qué tan cerca de la muerte esté, indica que habían realizado una revisión de los datos de la clasificación que se daba de la lesión que hace la Policía en el documento oficial denominado parte, de tal forma que hallaron que tiene que ver con condiciones mucho más importantes, por ejemplo que un lesionado leve, lo consideraban de esa manera porque presentaba raspones, excoriaciones que no significaban mayor compromiso con la vida, además menciona que actualmente están trabajando con la Caja Costarricense del Seguro Social para poder hacer la depuración de los datos de ellos con los de COSEVI y tener una valoración médica y no policial, respecto a la gravedad de la lesión, por lo que solicita el apoyo a la Junta Directiva para que esto sea una realidad, ya que son los principales portadores en el país de esta estadística.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que eso es importantísimo y apoyaría en todas sus dimensiones y agradece al equipo de trabajo por el informe brindado.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que fundamental trabajar en una definición más estricta, una reparametrización del concepto de herido grave, que eso es muy importante y apoyaría en todas sus dimensiones y agradece al equipo de trabajo por el informe brindado.

Los señores miembros agradecen a los expositores la presentación.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se da por recibida la presentación “Costa Rica: estadísticas de accidentes de tránsito con víctimas. Periodo 2016-2020”, realizada por la Dirección de Proyectos para conocimiento de los señores miembros de la Junta Directiva.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 16 horas con 06 minutos se retiran de la sesión la Licda. Teresita Guzmán Duarte, el Mba. Roy Rojas Vargas y el Ing. Deiby Solano Cambronero de la Dirección de Proyectos.

ARTICULO OCTAVO

Respuesta a oficio N° 22429 Solicitud de información producto de la verificación sobre el cumplimiento de la disposición 4.4 inciso i. contenida en el informe de la Contraloría General de la República N° DFOE-CIU-IF-00004-2021.


A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, se refiere a la Respuesta a oficio N° 22429 Solicitud de información producto de la verificación sobre el cumplimiento de la disposición 4.4 inciso i. contenida en el informe de la Contraloría General de la República N° DFOE-CIU-IF-00004-2021, mediante la presentación que se aporta:



**OFICIO DFOE-CIU-0525/DFOE-SEM-1502
(No.22429)**


Solicitud de información resultado de la verificación sobre el cumplimiento de la disposición 4.4 inciso i. contenida en el informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021

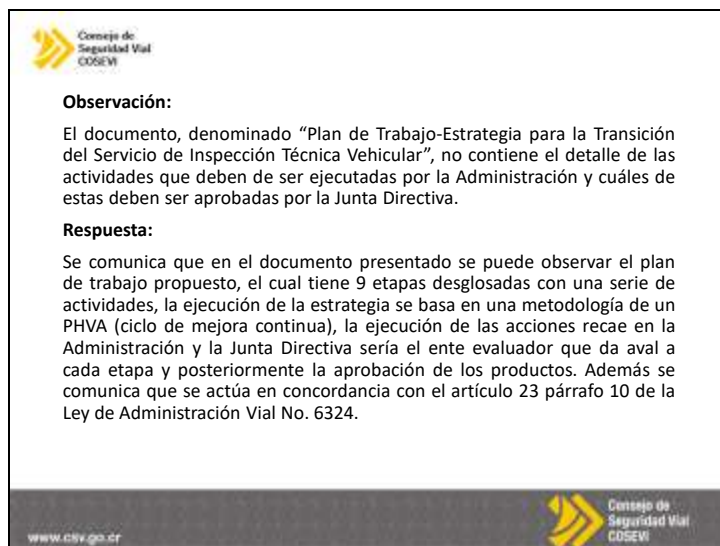
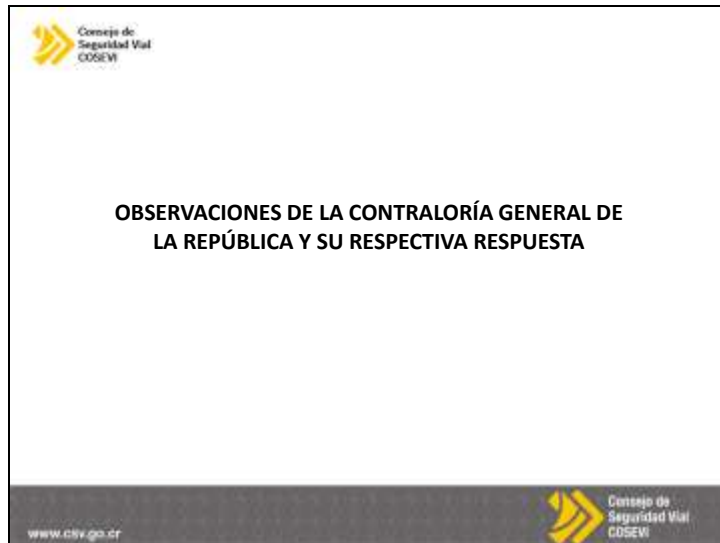
www.civ.go.cr




El oficio DFOE-CIU-0525/DFOE-SEM-1502 (No.22429) del 13 de diciembre del 2021, comunica a la Dirección Ejecutiva que se efectuó una verificación sobre el avance del cumplimiento de la disposición 4.4 inciso i. Se da respuesta a la Contraloría General de la República con el oficio DE-2022-0020 el 05 de enero del 2022, adjuntando el Cronograma de Estrategia, el Análisis financiero y económico-social del modelo para la futura contratación de la ITV, el Informe: Estrategia para la Transición del Servicio de Inspección Técnica Vehicular, y el Acuerdo de Junta Directiva JD-2021-0602.

www.civ.go.cr







Observación:


Respecto a la remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación, la información aportada no es consistente, considerando que el denominado programa de trabajo, señala que: "... el responsable de elaborar y emitir el modelo de negocio es la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS) del MOPT y esta secretaría tiene programada la presentación del modelo de negocio para el mes de enero del año 2022 (...); no obstante, el COSEVI indicó que el modelo de negocios se presentó a la Junta Directiva el 10 de junio del 2020, sesión 3003-2020.

Respuesta:


Se informa que el COSEVI presentó una propuesta inicial de modelo de negocio en la sesión ordinaria del 10 de junio del 2020. El señor Viceministro del MOPT estima necesario trasladar la propuesta a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, para la realización de un estudio más integral, para determinar si se ejecutaría esta propuesta o si se aceptan otros escenarios.

La Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, presenta avance del estudio a la Junta Directiva, la versión final está para ser entregada en enero 2022.

Además, se comunica que la ARESEP requiere el modelo de negocio que va a regir el servicio de la IVE para establecer el Modelo Tarifario y la Tarifa Inicial, razón por la cual resulta imprescindible la aprobación del Modelo de Negocio que realiza la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, por parte de la Junta Directiva del COSEVI.



www.csv.go.cr




Observación:

En relación con las actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE, la Administración señaló que se ha creado una comisión denominada "Comisión de Tarifas Iniciales", en donde participan diferentes funcionarios del MOPT, COSEVI, ARESEP, para obtener el modelo tarifario en un plazo de seis meses hasta su publicación. Sin embargo, señalan que se debe considerar que la determinación del modelo de negocio es un insumo para la tarifa inicial, por lo que el plazo de formulación de la tarifa empieza a contar a partir de la entrega de dicho modelo, por lo que hasta ese momento la comisión de tarifas iniciales podría continuar con su trabajo, siendo que el modelo tarifario y la tarifa inicial, según lo contemplado en el documento en análisis, estaría hasta julio del año 2022, lo cual coincide con la fecha de finalización del contrato vigente.

Respuesta:


Se reitera que el modelo de prestación del servicio final se encuentra a cargo de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, por lo que la etapa de Modelo Tarifario necesita del producto del Modelo de prestación de servicio para su ejecución. En relación al riesgo existente de la afectación a la continuidad del servicio, se realiza un análisis legal detallado en la página 86 del documento presentado. Hay una acción de contingencia que permite mitigar el riesgo existente de una afectación de continuidad del servicio, por lo que se permitiría la ejecución de la estrategia sin afectación directa al usuario en observancia al interés público.



www.csv.go.cr

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que lo existe es una falta de una lectura crítica del documento por parte de la Contraloría General de la República, ya que sí se dio la presentación de un modelo que a posteriori con la participación de Planificación Sectorial se está afinando, así como con otros datos, que están en el documento, y reitera que le parece que lo que se da es una falta de rigurosidad a la hora de la lectura.

El Director Ejecutivo indica que en el documento constaba, como bien lo dice don Carlos. Continúa con la presentación:




Observación:


En cuanto a los indicadores de avance, la Administración no presenta la información que les permita medir los avances de las acciones, con el fin de garantizar en tiempo la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular. Bajo esa línea, el citado programa contiene diversas propuestas de fechas de inicio de los nuevos prestatarios, que no corresponden al cierre del contrato en julio 2022 y la transición necesaria, siendo que la Administración hace referencia, como justificante, a una acción de inconstitucionalidad, presentada el 25 de octubre de 2021, que impugna el artículo 25 de la Ley de Tránsito, por lo cual procederá con la ejecución de las acciones hasta tanto se resuelva la Acción mencionada.

Respuesta:

En relación a la Interposición de Acción de Inconstitucionalidad, se retoma y amplía lo mencionado en la página 48 de la Estrategia para la transición del servicio de inspección técnica vehicular. Se comunica, que la Administración se vio obligada a realizar una valoración de riesgo sobre la eventual decisión de aplicar o no la norma. Además, se informa que ya se han puesto en la mesa serios reparos constitucionales en contra del sistema, que deben ser resueltos por la Sala Constitucional, para otorgar seguridad jurídica en las decisiones, y pueden generarse otro tipo de acciones recursivas en contra de esa decisión institucional de iniciar el proceso, mediando la acción de inconstitucionalidad. Se detalla ampliamente el análisis jurídico realizado a esta observación.



www.csv.go.cr




Observación:

En términos generales, el documento, denominado "Plan de Trabajo-Estrategia para la Transición del Servicio de Inspección Técnica Vehicular", carece de los elementos mínimos solicitados, en correspondencia a un programa de trabajo, por cuanto, no presenta con claridad los responsables, actividades, fechas, mecanismos de coordinación y un cronograma actualizado, según el contrato vigente y la fecha de su cierre, que permita monitorear el avance del cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios.

Respuesta:

Se comunica que Plan posee más elementos de los solicitados a un programa de trabajo. Se tiene definido un alcance, objetivos, metodologías a utilizar, la estrategia a ejecutar y sus diferentes etapas, cronograma de trabajo con su ruta crítica, indicadores, entre otros. En el cronograma de trabajo se resumen las nueve etapas, y se establecen las fechas por trimestres. Se resalta otra vez que la estrategia se basa en una metodología de un PHVA, la ejecución de las acciones recae en la Administración y la Junta Directiva sería el ente evaluador y aprobación de los productos esperados. Se considera que la línea de responsabilidad entre la ejecución y la aprobación se encuentran definidas y apegadas a una metodología funcional de trabajo basadas en sistemas de mejora continua. Se recuerda que el suscriptor del contrato actual de Prestataria del Servicio de la IVE es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Seguridad Vial únicamente fiscaliza. Finalmente se comunica que se está a la espera de lo instruido en el Acuerdo de Junta Directiva JD-2021-0602, dirigido al Despacho del Ministro de Obras Públicas y Transportes.



www.csv.go.cr



El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica, que las respuestas a las observaciones están bastante completas y van en línea con lo que se ha estado trabajando y consulta si ¿este documento ya fue entregado?

El Director Ejecutivo responde que sí ya fue entregado, dado que estaba dirigido a la Dirección Ejecutiva.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica, que se cumplió con el plazo y reitera que ha sido una buena respuesta y señala que va a continuar pendiente del tema con la Contraloría General de la República y del tema con el Ministro.

Adicionalmente, el Director Ejecutivo comenta a los señores miembros que el Programa 7 Días le realizó una entrevista de la cual don Eduardo conoció su respuesta, en la que se les informó del tema.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica, que a él también lo entrevistaron y sus respuestas fueron en línea con las de don Edwin y en concordancia con lo que se ha conversado en la Junta Directiva y con la realidad administrativa del tema, ya que existe un asunto de inconstitucionalidad que los pone en una situación de espera, de ahí la solicitud que se le ha hecho al Ministro para que defina cuál es el camino y que además se le aclaró a la prensa que a la Contraloría General de la República no se ha enviado ninguna solicitud de la continuidad del servicio o de extensión del contrato, que eso es lo que el señor Ministro tiene que decidir y sobre lo que trabajarían.

Los señores miembros agradecen la presentación y determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1 Se tiene por conocida la respuesta de la Dirección Ejecutiva al oficio N° 22429 referente a la solicitud de información producto de la verificación sobre el cumplimiento de la disposición 4.4 inciso i. contenida en el informe de la Contraloría General de la República N° DFOE-CIU-IF-00004-2021 atinente al servicio de la inspección técnica vehicular, para conocimiento de los señores miembros de la Junta Directiva.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 16 horas con 22 minutos se retira de la sesión el Arq. Eduardo Brenes Mata, para atender asuntos propios de su cargo y le solicita al Sr. Juan Luis Chaves Vargas continuar presidiendo lo que quede de la sesión.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas asume la Presidencia y solicita continuar con la agenda.

ARTICULO NOVENO

Asuntos de Director Ejecutivo.

No hay agendados temas del Director Ejecutivo.

ARTICULO DÉCIMO

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

Se cierra la sesión a las 16 horas con 25 minutos.