

Sesión Ordinaria 3094-2022

Acta de la Sesión Ordinaria 3094-2022 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 02 de marzo del 2022.

Se inicia la sesión a las 17 horas con el quórum de ley, el Arq. Eduardo Brenes Mata, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Presidente de la Junta Directiva, indica los miembros que se encuentra en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes atendiendo asuntos propios de su cargo, y solicita al señor Juan Luis Chaves Vargas presidir la sesión durante los minutos de traslado a su casa de habitación, mientras tanto indica se mantendrá participando de la sesión mediante su teléfono móvil.

El señor Juan Luis Chaves Vargas, atiende la solicitud de don Eduardo y 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
Sr. Juan Luis Chaves Vargas	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud

El Ing. Carlos Contreras Montoya, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, indica que se incorporará en unos minutos a la sesión, debido a que tiene inconvenientes técnicos con su computadora.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Licda. Sharon Retana Morales	Auditora Interna a.i.
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Licda. Jeannina Reyes Ramírez	Dirección de Proyectos
Lic. Luis Montero Fallas	Dirección de Proyectos
Ing. Francisco Elizondo Granados	Dirección de Proyectos
Mba. Roy Rojas Vargas	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 Juan Luis Chaves Vargas, 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: las señoras Gabriela Valverde Murillo y Sandra Delgado Jiménez se encuentran sesionando desde su casa de habitación, el señor Eduardo Brenes Mata, se encuentra en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y se dirige a su casa de habitación y el señor Juan Luis Chaves Vargas, indica que se encuentra 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:
 - 3093-22 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Propuesta de diseño marchamo 2023.
- VII. Adenda n° 22 al convenio de préstamo de vehículos entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial.
- VIII. Modificación al Decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT para continuar el proceso de publicación.
- IX. Guía de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial (AIMSV). Esto es parte del trabajo de la comisión de implementación del decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT.
- X. AI-INF-DEA-2022-03, correspondiente al "Informe fin de Gestión Auditor Interno".
- XI. Asuntos de Director Ejecutivo.
- XII. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal, recomienda conocer primero el punto VII de la agenda referente a la Adenda N° 22 al Convenio de préstamo de vehículos entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial, con el propósito de dar tiempo para que don Carlos Contreras se incorpore y desee brindar su opinión en relación al tema del punto VI de la Propuesta de diseño marchamo 2023 y observaciones al acta de la sesión anterior.

Los señores miembros están de acuerdo y trasladan el punto VII para que sea conocido en el punto VI y viceversa.

Se resuelve:

Acuerdo:

2.1 Se aprueba el orden del día con los cambios señalados.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta 3093-22 sesión ordinaria:

No hay comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta ordinaria 3093-22.

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.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta al Director Ejecutivo ¿si se está preparando el cuadro comparativo solicitado la semana anterior en relación al tema de Riteve?

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo responde que sí, que se está trabajando en ello y que en estos días se les remitirá.

ARTÍCULO SEXTO

Adenda N° 22 al convenio de préstamo de vehículos entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial.

A continuación, el Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal, se refiere a la *Adenda N° 22 al Convenio de Préstamo de Vehículos entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial* que a continuación se detalla:

**ADENDA N° 22 AL CONVENIO DE PRÉSTAMO DE VEHÍCULOS ENTRE EL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y EL CONSEJO DE
SEGURIDAD VIAL**

Nosotros, **RODOLFO MÉNDEZ MATA**, mayor, casado, ingeniero civil, vecino de San José, portador de la cédula de identidad número uno-doscientos sesenta y cuatro-seiscientos cincuenta y ocho, en mi condición de **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**, cédula de persona jurídica número tres-cero cero siete-dos siete cero cinco cero cero, según nombramiento efectuado mediante Acuerdo de la Presidencia de la República 001-P, de fecha 8 de mayo del 2018, publicado en el Alcance N° 94 a La Gaceta N° 80 del 9 de mayo del 2018 en adelante **EL MINISTERIO** y; **EDUARDO BRENES MATA**, mayor, casado, arquitecto, vecino de San José, cédula de identidad número siete-cero cero treinta y nueve-cero novecientos treinta y nueve, en mi condición de **VICEMINISTRO DE TRANSPORTE**, según nombramiento efectuado mediante Acuerdo de la Presidencia de la República 002-P, de fecha 8 de mayo del 2018, publicado en el Alcance N° 94 a La Gaceta N° 80 del 9 de mayo del 2018 y **PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL COSEJO DE SEGURIDAD VIAL**, cédula de persona jurídica número tres-cero cero siete-sesenta y un mil trescientos noventa y cuatro, de conformidad con delegación efectuada por el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, por oficio DM-2018-1746 del 16 de mayo del 2018, que incluyen la ejecución de los acuerdos y las demás resoluciones de la Junta Directiva, en adelante **EL COSEVI**, acordamos celebrar la **ADENDA N° 22 AL CONVENIO DE PRÉSTAMO DE VEHICULOS**, el cual se regirá por el ordenamiento jurídico vigente aplicable a la materia y por las siguientes cláusulas y estipulaciones:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

- Constituyen antecedentes y marco jurídico del presente adendum, la siguiente normativa y documentos:

- Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N°3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas.
- Ley de Administración Vial N°6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas.
- La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 del 4 de octubre del 2012 y sus reformas.
- Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N°8131 del 18 septiembre del 2001 y sus reformas.
- Convenio original aprobado por la Junta Directiva en el artículo X de la Sesión 2600-10 del 6 de mayo del 2010 y suscrito el 19 de julio del 2010, el cual se encuentra vigente, de conformidad con la disposición contenida en la cláusula octava de dicho acto.
- Solicitud cursada a la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, mediante oficio DVT-DGIT-SV-2022-0030 de fecha 3 de febrero del 2022, suscrito por los Ing. Juan Diego Soto Bogantes y Miguel Zamora Vega, de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y como fiscalizadores del contrato, para incluir 2 vehículos adicionales en el convenio.
- Acuerdo de la Junta Directiva adoptado en el artículo __ de la Sesión __-2022 del __ de __ del año 2022, mediante el cual se aprobó la presente adenda y se autorizó al Señor Viceministro de Transporte proceder con la firma del documento de formalización respectivo.

CLÁUSULA SEGUNDA: CONSIDERACIONES DE MÉRITO

- Que en fecha 19 de julio del 2010, el **MINISTERIO** y **EL COSEVI**, suscribieron un convenio para formalizar el préstamo de los vehículos adquiridos con recursos del Fondo de Seguridad Vial, para que sean utilizados por las Direcciones Generales integrantes de la Administración Vial, en la prestación de los servicios que les fueron encomendados; dicho acto fue debidamente aprobado por las Asesorías Legales de las Instituciones intervinientes en el presente convenio.

-Que tanto **EL MINISTERIO** como **EL COSEVI**, tienen dentro de sus competencias, la obligación de velar por la continuidad en la prestación del servicio público, puntualmente en garantizar la seguridad vial de peatones y conductores que utilizan las vías públicas del país, mediante los controles respectivos y confeccionar las boletas de citación respectivas, a quienes infrinjan la legislación de tránsito.

-Que con fundamento en la disposición contenida en el numeral 243 de la Ley No. 9078 del 4 de octubre del 2012 "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial" y sus reformas, se autoriza a las instituciones centralizadas y descentralizadas y gobiernos locales, para que, en casos de excepción, utilicen vehículos del Estado, cuyo titular es otra institución de la misma naturaleza.

-Que, de acuerdo con la cláusula Séptima del convenio aquí adicionado, mediante adenda al mismo, resulta factible incorporar los vehículos que hayan sido adquiridos por el **COSEVI** para atender proyectos de seguridad vial, en las distintas Direcciones Generales integrantes de la Administración Vial, en fecha sucesiva al refrendo de aquel documento.

-Que precisamente, a efectos de cumplir con los objetivos esbozados en el Considerando anterior, a saber, desarrollar y atender proyectos de seguridad vial, **EL COSEVI** promovió la Licitación Abreviada 2021LA-000039-0058700001 y con fundamento en la citada contratación se adquirieron 2 equipos (vehículos) para brindar apoyo a las labores de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito en sus labores ordinarias.

-Que la compra de dichos automotores, responde a una necesidad real de fortalecer y garantizar y agilizar las actividades de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, siendo insumos necesarios para la prestación de dicho servicio.

-Que conforme los argumentos y fundamentos antes esbozados, se suscribe la presente adenda, la cual se registrá por las siguientes cláusulas y estipulaciones:

CLÁUSULA TERCERA: OBJETO

La presente adenda tiene como objeto, la ampliación de la cláusula tercera del convenio original, en la cual se consigna el objeto a desarrollar; de manera que a través de la presente adenda se incluya en dicho objeto 2 vehículos adicionales, para que sean utilizados por personal de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, en el ejercicio de sus funciones ordinarias. Dichos equipos se describen de la siguiente manera:

N° DE MOTOR	N° DE CHASIS	MARCA	AÑO MODELO	No. ACTIVO
BYD2015TZXSE120027526	LGXCE4CB9M0014460	BYD	2021	0587-029678
BYD2015TZXSE121000157	LGXCE4CB2M0014462	BYD	2021	0587-028421

CLÁUSULA CUARTA: ESTIMACION. Se estima el presente instrumento, en la suma de \$ 123.080,00 (CIENTO VEINTITRÉS MIL OCHENTA DÓLARES EXACTOS), correspondiente al valor total de adquisición establecido en la Licitación Abreviada 2021LA-000039-0058700001, tramitada por el COSEVI.

CLÁUSULA QUINTA: Las cláusulas estipuladas en el convenio original, en lo que no se oponga a la presente adenda, permanecen vigentes, invariables e inalterables.

ES CONFORME. De común acuerdo ambas partes los firmamos en dos ejemplares originales en San José, a las _____ del _____ de _____ del dos mil veintidós.

Ing. Rodolfo Méndez Mata
Ministro de Obras Públicas y Transportes

Arq. Eduardo Brenes Mata
Viceministro de Transporte
Presidente de la Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial

Esta Dirección Jurídica ha determinado la conformidad del presente convenio con el ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las potestades y atribuciones que la Contraloría General de la República tiene al respecto. _____ de _____ del 2022.

Licda. Susana López Rivera
Directora a.i.
Dirección de Asesoría Jurídica
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Esta Asesoría Jurídica ha determinado la conformidad del presente convenio con el ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las potestades y atribuciones que la Contraloría General de la República tiene al respecto. _____ de _____ del 2022.

Lic. Carlos E. Rivas Fernández
Encargado Asesoría Legal
Consejo de Seguridad Vial

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

6.1 Se aprueba la Adenda N° 22 al Convenio de Préstamo de Vehículos entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial.

6.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que realice el trámite de formalización del documento correspondiente.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 17 horas con 15 minutos ingresa a la sesión el Ing. Carlos Contreras Montoya.

ARTICULO SÉTIMO

Propuesta de diseño marchamo 2023.

A continuación, se recibe a la licenciada Jeannina Reyes Ramírez y al licenciado Luis Montero Fallas de la Dirección de Proyectos, quienes se refieren a la *Propuesta de diseño marchamo 2023*, mediante la presentación que se aporta:





El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que observa que lo que quisieron representar ahí, es la llamada pirámide invertida de movilidad.

El expositor Luis Montero indica que es correcto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que ya habían utilizado amarillo y la pirámide le agrada, observando que en dos de ellos está más explícita la pirámide, y le parece que en los cuatro se ve esa imagen, considera que tiene un poco más de claridad la que está con amarillo y negro, ya que en la que está en gris y anaranjado queda la figura desdibujada. Finalmente indica, que le parece que no hay mayores diferencias entre una y otra.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez indica que le gusta la pirámide y también le gusta el color verde, a lo mejor el amarillo con el verde, aunque como bien dice don Carlos Contreras, contrasta más en el color amarillo la pirámide, pero reitera le gusta el color verde, aclarando que no el diseño sino el color, especialmente para la parte del transporte, si se quiere ir más hacia eso, pero que de igual manera le gustó el número 3.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que la pirámide se ve muy bien y precisamente esa es la idea, la priorización del peatón, bicicletas, bus, etc. y solicita al expositor mostrar la combinación de los colores indicados en los diferentes diseños para visualizarlos.

Seguidamente el expositor presenta en los colores solicitados por los señores miembros los diseños para su mejor visualización.

Los señores miembros analizan el arte de cada diseño presentado y eligen la opción número 3 de común acuerdo.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se aprueba el diseño de marco plástico para el derecho de circulación del año 2023, que corresponde a la propuesta número 3 de la Dirección de Proyectos, según el siguiente diseño:



- 7.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que realice la comunicación respectiva al Instituto Nacional de Seguros.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 17 horas con 35 minutos se retiran de la sesión la licenciada Jeannina Reyes Ramírez y el licenciado Luis Montero Fallas de la Dirección de Proyectos.

ARTICULO OCTAVO

Modificación al Decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT para continuar el proceso de publicación.

A continuación, se recibe el señor Mba. Roy Rojas Vargas y el Ing. Francisco Elizondo Granados, ambos de la Dirección de Proyectos, quienes desarrollarán el tema de la Modificación al Decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT para continuar el proceso de publicación, mediante la presentación que se aporta.

El señor Mba. Roy Rojas Vargas realiza una breve introducción de los temas que desarrollarán y se refiere a lo que significa tener una Guía, explicando que tradicionalmente lo que existe es una metodología para hacer auditorías de seguridad vial pero fundamentadas en el carro.

Señala que una auditoría en seguridad vial es una evaluación, un examen que se hace a la seguridad de la infraestructura vial, desde la perspectiva del carro, ellos avanzaron y se hizo un estado del arte, un análisis y evaluación a nivel del globo para ver cuáles eran las mejores prácticas en este tema, y se encontraron que los países que son punta en materia de seguridad vial y movilidad, ya no lo ocupan ya que tienen una inversión de muchos años y una evolución en su marco conceptual y los equipamientos de la ciudad están completos y parten de un enfoque en el que centran a la persona y no a los carros a la hora de la evaluación de la seguridad, de la movilidad y de la infraestructura.

Señala que es por esa razón que estudiaron y determinaron que los catalanes son los que tienen mayor experiencia y son los únicos que han hecho evaluación desde la movilidad, pensando no solo en los carros sino pensando en conocer cuál es el nivel de servicio por ejemplo no solo de carros, sino también de ciclistas, peatones y de otro tipo de usuarios vulnerables, que ya se analiza en un tema de contexto y en ese sentido, lanzaron ese proceso que ya se les había

presentado en el momento en que aprobaron la contratación, que solicitaron una validación y los catalanes estuvieron en Costa Rica en la zona de Puntarenas, en donde más que la entrega de un documento fue un proceso de entrenamiento y capacitación entre el equipo nacional, validando la Guía Técnica de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad vial en los proyectos de Puntarenas, por tanto esa Guía es parte de los instrumentos con los que cuentan para un cambio de paradigma.

A continuación el Ing. Francisco Elizondo Granados procede a dar inicio con la presentación que corresponde a la Modificación al Decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT.



Antecedentes importantes

- El Decreto Ejecutivo (DE) vigente, decreta:
 - LA INCORPORACIÓN OBLIGATORIA DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD VIAL EN TODAS LAS LABORES DE PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS VIALES Y SU EVENTUAL CONSERVACION, MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN
- Dado que el DE posee:
 - Debilidades en su redacción técnica
 - En la descripción de las competencias; del Cosevi; relacionadas con las Auditorias Integrales de Movilidad y Seguridad Vial (AIMSV)
 - El plazo para elaborar lo indicado por el DE
- La comisión encargada de implementar el DE, con la colaboración de la Asesoría Legal del Cosevi, modifica el decreto, para darle validez técnica al trabajo que se encuentra realizando y se aclare las competencias del Cosevi para terceros
- Se envía oficio **DP-2021-2201** a la Dirección Ejecutiva; con el documento trabajado y revisado para el trámite respectivo con la Junta Directiva

Cuadro Comparativo – MDE 40632- MOPT

DE N° 40632-MOPT		Modificación DE N° 40632-MOPT	
Artículo 1	Objeto	Artículo 1	Se ajusta de forma y fondo
Artículo 2	Auditorías integrales de movilidad y seguridad vial y evaluaciones de seguridad vial	Artículo 2	Se ajusta de forma
Artículo 3	Aspectos que se deben de considerar en las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial y en las Evaluaciones de Seguridad Vial	Artículo 3	Se ajusta de forma y fondo
Artículo 4	Competencia para desarrollar las auditorías integrales de movilidad y seguridad vial y evaluaciones de seguridad vial	Artículo 4	Se ajusta de fondo
Artículo 5	Programas de capacitación y certificación de auditores	Artículo 5	Se ajusta de forma y fondo
Artículo 6	Investigaciones	Artículo 6	Se ajusta de forma
Artículo 7	Gastos corrientes	Artículo 7	Se ajusta de forma
Artículo 8	Plazo para la elaboración de los programas de capacitación y certificación de auditores	Artículo 8	Se ajusta de forma
Artículo 9	Vigencia	Artículo 9	Se ajusta de forma

Artículos modificados (sustantivos)

• Artículo 1: Objeto

- El presente decreto tiene por objeto la incorporación obligatoria de los componentes de movilidad y seguridad vial en todas las etapas de los proyectos viales, a saber: planificación, diseño preliminar, diseño específico, construcción, pre-apertura, post-apertura, operación, conservación, mejoramiento, rehabilitación y obras nuevas.
- De igual forma se incluye el establecimiento de la obligación por parte de todos los órganos desconcentrados, instituciones adscritas y dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de incorporar de forma integral componentes de infraestructura y otras medidas complementarias para la movilidad y la seguridad vial en todas las etapas del proyecto.
- Finalmente, instar a los gobiernos locales de todo el país y otras instituciones del Estado a tomar en consideración y aplicar lo establecido en el presente decreto ejecutivo cuando ejecuten proyectos viales.

Artículos modificados (sustantivos) - continuación

- **Artículo 3: Aspectos que se deben de considerar en las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial y en las Evaluaciones de Seguridad Vial**
 - En las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial que se realicen con el fin de identificar oportunidades de mejora en esta materia, rindiendo recomendaciones para reducir el riesgo y la gravedad de los accidentes de tránsito, el Cosevi establecerá las herramientas o instrumentos a considerar en los aspectos tanto en movilidad como en seguridad vial, según lo indicado en el artículo 5 del decreto

Artículos modificados (sustantivos) - continuación

- **Artículo 4: Competencias relacionadas con las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial**
 - El Consejo de Seguridad Vial será el competente para definir los aspectos a considerar y la forma en que se desarrollarán las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial para lo cual definirá los instrumentos o herramientas que considere pertinentes
 - Los interesados en desarrollar las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial deberán registrarse ante el Consejo de Seguridad Vial para la respectiva autorización de acuerdo a los lineamientos que este establezca. El Consejo de Seguridad Vial llevará los registros y el control de los auditores integrales de movilidad y seguridad vial autorizados

Artículos modificados (sustantivos) - continuación

- **Artículo 4: Competencias relacionadas con las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial**

- El Consejo de Seguridad Vial, realizará la aprobación técnica de los estudios de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial realizados por terceros, de acuerdo a los lineamientos que el Cosevi establezca
- En casos excepcionales el Consejo de Seguridad Vial podrá desarrollar Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial, según la necesidad país o institucional.

Artículos modificados (sustantivos) - continuación

- **Artículo 5: Programas de capacitación y actualización de auditores**

- El Consejo de Seguridad Vial será el competente de establecer los criterios para el desarrollo de un programa de capacitación y actualización de Auditores Integrales de Movilidad y Seguridad Vial
- Para tal fin el Consejo de Seguridad Vial podrá autorizar a entidades de enseñanza públicas o privadas con experiencia comprobada en el desarrollo e implementación de programas de alto nivel técnico, que faciliten los procesos de docencia y certificación a los auditores integrales de movilidad y seguridad vial.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala lo siguiente: en la última diapositiva le indica al expositor que la palabra que utilizó fue certificar y consulta ¿cómo es el procedimiento?, ya que quiere entender por qué se le está pasando la regencia absoluta al COSEVI que no lo hacía el decreto anterior, por lo tanto indica el COSEVI tiene que estar preparado para hacer esa regencia y consulta: ¿cómo sería la estructura en la que COSEVI se encargaría de eso?, y solicita se le explique mejor ¿cómo el COSEVI pasa a certificar formalmente en el país a los auditores?

El expositor responde, la Comisión tiene establecido fases de trabajo, para ir cumpliendo lo que establece el decreto, donde la primer fase era establecer una guía metodológica que fuera la línea basal para poder crear el programa, actualmente ya se tiene la guía exitosamente trabajada, aceptada y validada para el país y a partir de esto el COSEVI está trabajando los lineamientos, los aspectos técnicos, la malla curricular, y demás que forman parte del programa de capacitación y actualización.

Comenta que se conversó con una ex miembro de la Comisión, la Ingeniera Vanessa Vargas de la Unidad de Planificación Institucional, y que con conocimiento en el tema de esta tramitología y todos los aspectos que se deben considerar para certificar, indicó que se sale un poco del alcance de COSEVI, el poder emitir ese documento que valide a los futuros auditores integrales.

El señor Roy Rojas Vargas toma la palabra e indica que la evaluación que hicieron con los ingenieros industriales, principalmente con Vanessa Vargas que era parte de la Comisión, fue en relación a que para certificar se requiere un proceso complejo de gestión de este procedimiento y que el COSEVI no está preparado, además de discutir si era una certificación o una autorización, por lo tanto lo que acordaron fue autorizaciones, que una vez que pasen por un proceso de capacitación, se les da el certificado, que ese ente que aparece en el último párrafo de la modificación del decreto, es el que determina que va a desarrollar la formación de las personas y le da su certificado, y que el COSEVI, quien si cumplió con todos los requisitos autoriza a ese auditor integral de movilidad y seguridad vial para que pueda ejercer y la estructura o metodología

Comenta que se tendrá la base de datos de todos los auditores y se llevará el record de cada uno en una base de datos que tendrá COSEVI.

Señala que a veces el concepto de certificación confunde y precisamente la ingeniera Vargas, les ayudó a comprender bien, del error que se había cometido en la redacción del decreto inicialmente, en donde se hablaba de certificación sin haber entendido que un proceso de certificación va más allá, incluso tiene que ir a procesos de los organismos de la calidad, que son parte de la Ley de la calidad, como el ECA y demás.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala para quedar claros, que la palabra certificar a la persona o la acción de certificar no va a ser del COSEVI, ya que eso fue lo que entendió respecto a que el COSEVI va a autorizar a entes, que son los que van a dar la formación, según lo que le pareció entenderle.

El señor Roy Rojas Vargas responde que sí y explica que el ente que forma a los auditores es...en ese momento el Ing. Carlos Contreras Montoya, interviene indicando que es el que les da la capacitación bajo un esquema de enseñanza y aprendizaje.

De inmediato don Roy Rojas menciona que exactamente, pero que no es el proceso de acuerdo al concepto que significa un proceso de certificación, ya que eso tiene otra connotación totalmente diferente.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que entonces no es la certificación que nuestra Ley General de la Calidad establece.

El señor Roy Rojas Vargas responde que exactamente, es una autorización, ya que cuando empezaron con este decreto, se hablaba de certificación, pero que había una confusión de percepción conceptual en lo que es una certificación y una autorización, que el COSEVI no lo puede certificar, sino que lo autoriza.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que cuando se ve la palabra certificación, piensa en la Ley de la Calidad, que en el Colegio no tienen problemas, pero sí deben lidiar mucho con los procesos de certificación de muchas cosas, y en realidad lo que COSEVI va a hacer es autorizar a aquellos entes que van a hacer el proceso de formación de los auditores y por esa razón considera que la palabra certificación no debería aparecer, porque para quien ha trabajado con calidad, inmediatamente que lea la redacción, remite a esos procesos más complejos de los cuales la muchacha Vanessa Vargas les habló y que efectivamente así son y en ocasiones con requisitos medio absurdos.

Lo indica de esa manera, ya que han tenido que lidiar con el ECA muchas veces en el Colegio.

El señor Roy Rojas Vargas responde que exactamente así es y explica que inclusive cuando después de un proceso de formación le dan un certificado, no es lo mismo que una certificación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, señala que es correcto, no es lo mismo que decir que lo certifican.

El señor Roy Rojas Vargas responde que puede generar confusión y está totalmente de acuerdo en eliminar la palabra certificación de ahí.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que existía un decreto del año 2017 que establecía un plazo, que eran dos años y señala que lo que quiere entender es si este es un nuevo decreto que no solo modifica sino que establece inclusive nuevos tiempos para que se desarrolle, ya que él buscó el decreto anterior para ubicarse y ese decreto hablaba de 24 meses que hubiera vencido en el 2019 e indica que lo que se está haciendo es un nuevo decreto que va a sustituir al anterior y que tiene nuevos plazos.

El Dr. Carlos Rivas Fernández responde que para ser sincero, lo cierto es que no se cumplió el plazo y explica que se está modificando el artículo del plazo para abrirlo, para poder cumplir con la obligación que se generó con la promulgación del decreto original y con esto que se indica en el segundo párrafo es que en teoría el COSEVI debería asumir todo el paquete.

Pero que la otra realidad es que ni técnica, ni materialmente, ni presupuestariamente se puede asumir todo, por lo que hay que buscar cómo autorizar a otras entidades de enseñanza públicas o privadas que estén capacitadas para el tema, para que preparen a estos profesionales, y al final del camino, el COSEVI los autoriza, es decir el COSEVI estaría asumiendo el rol similar al de un colegio profesional, en donde una universidad los prepara, pero el colegio al final es el que les da el aval para que puedan ejercer.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que supuso que era algo así y le cede la palabra a doña Gabriela.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica, que le parece que en la redacción del artículo 4 donde habla de las competencias relacionadas con las Auditorías Integrales, hace falta algo, en el tema de las competencias se habla de la competencia de COSEVI en la aprobación de los estudios integrales, luego se habla de que deben registrarse, de que se da la aprobación técnica a los estudios, pero que le parece que lo que propiamente debe decir ahí, es sobre la competencia de COSEVI para definir no lo que debe tomarse en cuenta, sino para definir quienes van a realizar auditorías integrales.

Lo que se dice es que es competente para definir el cómo, que debe dar seguimiento, llevar registro y control, y que debe de aprobar la aprobación técnica, pero ya de los estudios que se hicieron, pero no directamente la competencia

para definir quién es el ente, que ahí hace falta algo, ya que se pasa de una vez al cómo y no a esa competencia que es la más importante que es la que está antes.

El señor Roy Rojas Vargas responde que el COSEVI establece los estudios y criterios y define no solo del estudio como tal, sino de quiénes la pueden hacer y esos son los que el COSEVI autoriza.

El Ing. Andrés Elizondo responde, que en esta línea, la descripción de los artículos tiene que ir de forma general, no tienen que entrar en el específico ya que en el específico, COSEVI va a gestionar lo que se va a desarrollar, respecto a quien desarrollará la aprobación técnica por terceros, y los lineamientos que se van a establecer, no colocarlos directamente en el artículo.

El Dr. Carlos Rivas Fernández responde, que acá se vuelve al tema de los ideales: el ideal es que en este país todas la auditorías, las que fueran necesarias las hiciera el COSEVI, pero que eso es algo que sobrepasa la capacidad del COSEVI, entonces tiene que abrirse la posibilidad de terceros que van a realizar temas vinculados con esta materia, sean los que realicen estas auditorías, pero señala que no pueden hacerlas como ellos quieren, sino que tienen que hacerlas de acuerdo a los perfiles y a los requisitos establecidos.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica que en el final del artículo 4 dice: "En casos excepcionales el Consejo de Seguridad Vial podrá desarrollar Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial, según la necesidad país o institucional", pero no hay un antónimo de eso, es decir al principio en las competencias, es decir en casos excepcionales señala, pero entonces en forma regular el COSEVI tendrá la competencia para definir a esos otros entes, pero entra de una vez al tema del cómo, es decir es competente para definir los aspectos pero nadie ha definido la competencia para que sean otros quienes lo hagan y señala que COSEVI aparece ahí como excepcional pero no aparece esa disposición al inicio.

El Dr. Carlos Rivas Fernández responde que le parece que la competencia general está en uno de los artículos precedentes, y muestran la diapositiva específicamente en el primer párrafo.

A continuación, el expositor Andrés Elizondo procede a dar lectura a la diapositiva:



La diapositiva muestra el logo de COSEVI (Consejo de Seguridad Vial) en la parte superior izquierda. El título principal es "Artículos modificados (sustantivos) - continuación". A continuación, se presenta un punto principal: "Artículo 4: Competencias relacionadas con las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial". Este punto se desglosa en dos sub-puntos: el primero indica que el Consejo de Seguridad Vial será el competente para definir los aspectos a considerar y la forma de desarrollo de las auditorías; el segundo indica que los interesados deberán registrarse ante el Consejo para la autorización de acuerdo a los lineamientos establecidos, y que el Consejo llevará los registros y el control de los auditores autorizados.

El señor Roy Rojas Vargas responde que ahí está lo que doña Gabriela indica.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica que no cree que sea eso, porque no se está hablando de esa competencia general, se está hablando del cómo, por eso señala que una parte de ese artículo dice que en casos excepcionales el COSEVI deberá o podrá hacerlas, pero reitera le falta ese inicio para definir esa competencia.

El expositor Andrés Elizondo consulta a doña Gabriela ¿la recomendación sería incluir un párrafo que defina la competencia del COSEVI?

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica que ahí empieza diciendo, el Consejo de Seguridad Vial será el competente, pero entra de una vez a definir los aspectos que se tomaran en cuenta para desarrollar por las auditorías, pero consulta ¿dónde está el antónimo de que en un párrafo se pone ahí que el COSEVI en casos excepcionales podrá realizar esas auditorías?

El señor Roy Rojas Vargas responde que lo van a revisar.

El expositor Andrés Elizondo indica que sí le entiende y que van a reestructurar un poco el artículo 4 y se planteará la nueva estructura.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo agradece.

El señor Roy Rojas Vargas responde que le agregan esa parte que dice doña Gabriela.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que tiene una consulta y que es más una curiosidad ¿el término movilidad es relativamente nuevo a nivel mundial?

El señor Roy Rojas Vargas responde que sí.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que tanto es así, que el COSEVI se llama Consejo de Seguridad Vial, sin embargo, que cuando ve movilidad y seguridad vial en la segunda parte que es seguridad vial, que no ve a los peatones, porque el concepto de vial es el movimiento de algún mecanismo de transporte, bicicleta, moto, carro, bus, lo que fuera, reiterando que es solo una curiosidad.

El señor Roy Rojas Vargas responde que cuando hablaba al principio de que lo que se hizo fue una integración, de dos marcos conceptuales para ponerlo al tono con la modernidad, cuando se vea la Guía Técnica se va a ver que ya no solo se mide una auditoría de seguridad vial tradicional, en donde se medía solo la capacidad de servicio y las características del carro con respecto a la infraestructura, ya que en esta nueva Guía y en este nuevo concepto, se ve y se cuantifica el nivel de servicio que tiene el peatón, el ciclista y otros varios vulnerables, que ya en la Guía técnica se completa esta nueva forma de concebir la movilidad segura.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, consulta: ¿este decreto en su inicio tiene alguna definición de términos?

El expositor Andrés Elizondo indica que no lo tiene.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, consulta ¿se podría agregar?

El señor Roy Rojas Vargas responde que claro.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que es para incluir precisamente todos los términos relacionados con la movilidad, peatón, ciclista, etc.

El señor Roy Rojas Vargas responde que está muy bien, que es un buen aporte.

La Licda. Sharon Retana Morales señala que al igual que don Carlos Contreras, el ejercicio que hicieron fue remitirse al decreto anterior, esto para compararlo con la modificación propuesta y que dentro de ese comparativo se encuentran algunos aspectos importantes de mencionar, que a continuación detalla:

En el artículo 2 del considerando del decreto vigente, indica que se van a hacer acciones de seguridad vial en los tramos de carretera de mayor concentración de accidentes, sin embargo en la modificación esa parte se excluyó y se considera importante plasmar hacia a dónde se van a dirigir esas Auditorías, ya que todos los proyectos de seguridad vial que se desarrollan y se financian, tienen como objetivo fundamental minimizar la accidentabilidad, de los sitios de mayor riesgo y peligrosidad, es decir donde se presenta mayor incidencia, ya que si se deja abierto, se podrían plantear auditorías con recursos en zonas donde tal vez la accidentabilidad no sea tan crítica y que podrían estarse orientando a otros lugares de mayor necesidad.

Seguidamente señala, que en el artículo 1 del cuerpo del decreto vigente, hace alusión a la vinculación estratégica sectorial, de la cual se fundamenta la planificación estratégica del COSEVI, sin embargo en la propuesta no se visualizó en ese artículo la propuesta de dicha vinculación o planificación estratégica.

En cuanto al artículo 2, señala que el decreto vigente indica, que las Auditorías Integrales se van a aplicar en cada uno de los procesos y en cada una de las etapas, de los nuevos proyectos que se presenten a aprobación o a autorización del COSEVI.

Sin embargo, que en la redacción tal y como está, no queda claro en cuáles procesos, si es en todos los procesos, todas las etapas del proyecto, ya que lo que dice textualmente es: *“para lograr el objeto planteada del artículo uno del presente decreto, en las etapas de planificación, diseño preliminar, diseño específico, construcción, preapertura, post apertura, operación, conservación, mejoramiento, rehabilitación y obras nuevas, deberán incluirse en sus procesos el desarrollo de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial”*.

Reitera en todos los procesos de todas las etapas, y ¿cuántas Auditorías serías las que deberían desarrollar en cada uno de los procesos y etapas?, ya que podría ser que algunas empresas hagan dos auditorías, otros diez, otros tres y otros quince, a manera de ejemplo.

Señala que además en el artículo 2, se habla en el decreto vigente, habla de obras viales ya existentes que ya no se mencionan en la modificación, ya no se menciona el hacer o realizar auditorías en las obras existentes, y consulta ¿si eso se tomará en cuenta en la parte de la modificación?, pero considera importante no solamente plantear este tipo de auditorías en los nuevo proyectos que se planten, sino el realizarlas en la infraestructura vial que ya existe.

A continuación detalla que en el artículo 3, en el decreto vigente y retomando lo que mencionaban antes de los aspectos, como bien lo indicó don Carlos Rivas, algunas personas podrían pensar que son solamente esos aspectos que indica el decreto, por lo que considera que en la prosa del decreto podría dejarse claro que como mínimo son esos aspectos, que ya se establecen en el decreto vigente, adicional a los que el COSEVI establezca como criterio técnico en la materia.

Esto lo indica, dado que si no se tiene un parámetro mínimo de qué es lo que deben contener esas auditorías, podrían en algún momento dejarse por fuera aspectos importantes, que consideran que el decreto vigente ya incluye.

Continúa indicando y que añadiendo a lo que indicaba doña Gabriela anteriormente con respecto al artículo 4, se considera que el párrafo que habla de *“casos excepcionales”*, coincide en que no queda claro, por cuanto ese párrafo anteriormente dice: *“los interesados en desarrollar auditorías integrales de seguridad”*, y consulta ¿qué pasa si no hay interesados o los suficientes interesados?, ¿qué sucedería si en un año o en un periodo largo nadie se interese en hacer esas auditorías?, ya que hay que partir del hecho de que son acciones que involucran cierta cantidad de dinero y de recursos y habría que ver qué tanto interés hay de terceros de hacer ese tipo de auditorías, por lo que se quedaría a la expectativa de si hay o no interesados, y se debe partir de un hecho importante, que la seguridad vial es resorte primordial y fundamental de la razón de ser del COSEVI, que hay cosas que si bien es cierto como institución pueden ayudarse con terceras personas por una cuestión de recursos y logística, también hay funciones y actividades que son inherentes al COSEVI como tal.

Por lo que señala, que como se indicó anteriormente el COSEVI no tiene la capacidad para hacer todas las auditorías, ya que es prácticamente imposible que el COSEVI pueda hacer todas las auditorías e indica que hará las que pueda hacer, pero nadie está obligado a lo imposible y que para eso debe existir una planificación de cuáles auditorías efectuar y ahí se retomaría entonces lo que es la planificación sectorial, y la planificación estratégica del COSEVI, respecto a cuáles son las auditorías que tiene la capacidad de realizar, ya que lo importante es que realice las auditorías, no que las realice todas a la vez, pero sí que las vaya haciendo, con la ayuda de terceros sean públicos o privados, pero en caso de que no exista un interés manifiesto de terceros, el COSEVI por una cuestión de funcionalidad, debe planificar el realizar las auditorías que pueda hacer, durante cada periodo, cada año.

Seguidamente se refiere al artículo 5, en lo que se refiere a los programas de capacitación, indicando que el decreto vigente, señala que el COSEVI realizará la coordinación con gobiernos locales, y organizaciones públicas y privadas para la preparación y certificación de auditores, sin embargo, en la modificación planteada se detalla que el COSEVI establecerá el desarrollo de programas y la capacitación, es decir será como una guía, fungirá como un guía para desarrollar eso, pero que no habla de la coordinación.

Pregunta: ¿quién va a establecer la coordinación?, ¿los aspectos a considerar?, ¿quién va a establecer cómo se van a hacer?, ya estableció la Guía, pero reitera ¿quién va a ser el responsable de hacer la coordinación con los gobiernos locales y con las instituciones públicas o privadas?, o se van a quedar esperando que alguien indique que está interesado, ya que en el decreto vigente se establece la coordinación y en la propuesta no se incluye.

Con respecto al artículo 7 de gastos corrientes e inversiones, el decreto vigente el cual empezó a regir el 03 de julio del 2017, estableció un plazo de 24 meses para realizar los gastos corrientes o inversiones necesarias para ejecutar competencias sobre auditorías, sin embargo, indica que en la modificación, no se establece ningún plazo para estos gastos corrientes e inversiones.

Finalmente, se refiere al artículo 8 en el tema de la elaboración de programas de capacitación y actualización de auditores, señalando que el decreto vigente y retomando lo que se mencionó anteriormente, otorgó los 24 meses para este fin, sin embargo en la modificación planteada se habla de 60 meses, es decir se está hablando de cinco años, en teoría hasta que el COSEVI establezca el programa de capacitación y actualización de estos auditores, se podrá poner en funcionamiento o ejecución el presente decreto que se pretende modificar y si se toma como parámetro que el decreto vigente, a la fecha han pasado 4 años y 7 meses y hasta ahora se está proponiendo una modificación del mismo, el riesgo de que su dure los 60 meses como se indica en la propuesta hasta 60 meses, y partiendo de lo que ha pasado se puede inferir que se duren los 60 meses o incluso más es muy alto, partiendo de la experiencia que ya se tiene, pudiendo perder la presente modificación propuesta, oportunidad y pertinencia ante nuevas leyes o decretos que se promulguen en materia de seguridad vial, en el lapso que se finalice la ejecución de la totalidad del decreto como tal.

Señala que esos son los comentarios de la Auditoría.

El expositor Andrés Elizondo señala que en el artículo 2 en la parte de considerandos, eso fue una recomendación realizada por parte de la Asesoría Legal, para poder plantearlo como se escribió en la modificación, pero sería analizar esa parte del considerando para ver si se puede incluir también a como se planteó en el decreto original.

Seguidamente indica, que en cuanto al cuerpo del artículo 1, en la parte de la vinculación estratégica lo que se hace es priorizar el objeto del decreto, que no se va a desvincular ninguna planificación estratégica, sino que se trató de ajustar técnicamente el objeto para que cumpla lo que establece el decreto como tal.

El Mba Roy Rojas Vargas responde a doña Sharon, que los considerandos originales no van a variar, porque la reforma no está derogando el considerando original, o los términos de los artículos que no se tocan, que todo eso se ve en la ejecución práctica, que lo que no se elimina se mantiene expresamente, que ahí no hay cambios, lo que se está sometiendo explica son los artículos que se van a modificar.

Comenta que el considerando inicial está totalmente vinculado al planteamiento estratégico que el Consejo de Seguridad tiene, que al concepto de Auditoría se le llama así internacionalmente, pero lo que se hace es una evaluación de las condiciones de la movilidad de los desplazamientos de todas las personas, en los vehículos, en sus diferentes características, pero que no se está eliminando el carácter, porque en el original se establece el carácter de vinculación estratégica que tiene todo esto, que esto es para todas las obras que construyan los entes públicos y privados, para obras de infraestructura vial, que lo que hicieron fue incorporarle el enfoque moderno, pero eso no significa que no se dejen de hacer sobre los tramos de concentración de accidentes.

Explica que cuando validaron la Guía en Puntarenas, se hizo una auditoría integral sobre la ruta 17 que es uno de los tramos importantes de concentración de accidentes, por lo que no es exactamente que ya no se van a hacer, porque no se eliminan los considerandos originales, que establece que efectivamente es sobre las competencias que el Consejo de Seguridad Vial tiene.

Seguidamente indica que para COSEVI en este momento hacer la Guía técnica fue todo un proceso, el incorporar el concepto de auditoría tradicional, con el concepto de movilidad y hacerlo integral, es algo totalmente novedoso, que no era solo del plazo, que cuando se diseñó el plazo habían cosas que no se consideraron en su momento como por ejemplo el tema de la certificación, proceso en el que se confundían los términos y aquí lo que se pretende es corregir, y que no es que el COSEVI pueda o no pueda o tenga que hacer una a una las auditorías, que no se imaginan en razón de ese decreto la cantidad de casos que les envían, cualquier estudio pequeño al que le llaman auditoría en seguridad vial y se lo mandan a ellos.

Menciona que ahí se concreta en el ciclo de vida de un proyecto respecto a cuáles son las etapas, que es una sola auditoría, desde el inicio, desde los planos, la planificación desde ahí se empiezan a hacer los procesos de auditoría, de evaluación, del proyecto que está planteado y además también en las vías existentes, que en el ensayo que han hecho sobre los procesos de malla curricular y de capacitación, se va a hacer sobre vías existentes, que para que este país empiece a hacer obras como las que se hicieron en esta Administración, va a pasar mucho tiempo, por lo que explica que el foco de las Auditorías que se generan en este proceso, van a ser fundamentalmente sobre las obras existentes, que además tienen muchos problemas de seguridad y movilidad.

El expositor Andrés Elizondo señala, que en el artículo 2, basado en lo que indicó doña Sharon y lo que indicó don Roy, se hace en todo el ciclo de vía de un proyecto o infraestructura, tomando en consideración las vías existentes.

Señala que en el artículo 3 se tomarán en consideración los aspectos mínimos que indica para valorarlos e incorporarlos, según la asesoría que les brinde la parte legal.

Seguidamente y como complemento a lo que indicó don Roy en relación a los interesados, respecto a que no exista demanda, explica que la primera fase es establecer la guía metodológica, la segunda fase es desarrollar auditorías por parte del COSEVI para ir valorando la guía técnica, y la fase tres es crear el programa de formación y actualización de auditores integrales.

Lo que COSEVI pretende con el programa es brindar la formación técnica a diferentes personas, profesionales y técnicos que estén involucrados en el sector transporte, tanto en la parte pública como privada, que van a ir formando auditores integrales de movilidad y seguridad vial y todo este proceso va a generar transitorios, que cuando ya pueda iniciar el programa de capacitación de auditores integrales, se tiene que ir coordinando con las diferentes instituciones, con el MOPT, con el Consejo Nacional de Concesiones, con el CONAVI, ya que según la obligatoriedad que establece el decreto, consideren en sus carteles de licitación, la incorporación de esta actividad.

Para ello el COSEVI va a ir trabajando según plantea en su plan de trabajo, gestiones para ir desarrollando este sistema que se tiene que crear en la página de COSEVI donde va a habilitar y describiendo los diferentes profesionales que pueden formar a través del tiempo, que esta actividad debe considerarse obligatoriamente en los futuros proyectos que desarrolle el país.

El Mba Roy Rojas Vargas señala, que se van a revisar todas las consideraciones de doña Gabriela, de doña Sharon y de los señores miembros.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que considera necesario que se revise y que posteriormente lo vean en otra sesión.

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

8.1 Se tiene por conocida la propuesta de Modificación al Decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT y se solicita a la Administración valorar las observaciones realizadas por los señores miembros de la Junta Directiva y la Auditoría Interna, con el fin de que, en una futura sesión, se presente un documento consolidado para su aprobación.

Se declara acuerdo firme.

El señor Mba. Roy Rojas Vargas y el Ing. Francisco Elizondo Granados se mantienen en la sesión para desarrollar el siguiente punto de la agenda.

ARTICULO NOVENO

Guía de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial (AIMSV). Esto es parte del trabajo de la comisión de implementación del decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT.

A continuación, el señor Mba. Roy Rojas Vargas y el Ing. Francisco Elizondo Granados, ambos de la Dirección de Proyectos, desarrollarán el tema de la Guía de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial (AIMSV). Esto es parte del trabajo de la comisión de implementación del decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT, mediante la presentación que se aporta:



Antecedentes importantes

- Forma parte de:
 - **Decreto Ejecutivo 40632-MOPT:**
 - Plan de Trabajo de la Comisión de Implementación del Decreto Ejecutivo (Fase 1)
 - **Fase 1: Desarrollo de la Guía de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial (AIMSV)**
 - Fase 2: Implementación de la Guía de AIMS
 - Fase 3: Desarrollo del programa de formación y actualización de auditores integrales de movilidad y seguridad vial
 - Fase 4: Implementación
 - Fase 5: Control y Seguimiento
 - Fase 6: Opción tecnológica para inscripciones y aprobaciones técnicas de AIMS

Antecedentes importantes (continuación)

- Proyecto realizado en la Licitación Abreviada N° 2019LA-000053-0058700001; con los siguientes entregables:

N° de entregas	% Pago	Productos a entregar
I Entrega	10%	Apartado 1 y 2 de la Guía de AIMS, que contempla: 1. Introducción 2. Principios de las AIMS
II Entrega	10%	Apartado 3 y 4 de la Guía de AIMS, que contempla: 3. Costos y Beneficios de las AIMS 4. Asuntos legales - confidencialidad
III Entrega	50%	Apartado 5 de la Guía de AIMS, que contempla: 5. Proceso de una AIMS
IV Entrega	10%	Apartado 6 de la Guía de AIMS, que contempla: 6. Listas de sugerencias para desarrollar o aplicar AIMS
V Entrega	10%	Documento completo con la revisión filológica y 3 propuestas de diseño de la Guía de AIMS (diseño gráfico y diagramación)
VI Entrega	10%	Presentación virtual de la Guía y una inducción virtual de las metodologías diseñadas para: el análisis de datos y para el análisis de riesgos y asignación de prioridades

Descripción General - Guía Técnica AIMS

- **Objetivo General:**

- Contribuir a una mejora progresiva de los estándares de calidad de la red vial de Costa Rica, mediante el incremento de la eficacia y eficiencia de las redes de movilidad dentro de un sistema seguro; reduciendo las externalidades que genere la movilidad; es decir; la accidentalidad y los efectos de la contaminación local y acústica sobre la salud; además; de mitigar la emergencia del cambio climático e incrementar la equidad social, que debe realizarse teniendo especial consideración con los colectivos más vulnerables y a un equilibrio respecto al fomento de la actividad económica y de progreso del país

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

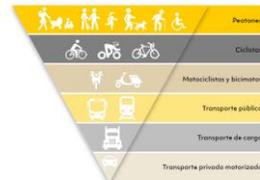
- **Objetivos Específicos:**

- **Formalizar y establecer un procedimiento** de elaboración de las AIMS capaz de integrar criterios de movilidad y seguridad vial en cualquier tipo de proyecto que afecte al ciclo de vida de cualquier infraestructura vial
- **Presentar un proceso común**, tanto para los promotores/propietarios o gestores como los evaluadores que facilite una elaboración y evaluación clara y concisa de las AIMS

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

- Busca cambiar el paradigma dado que ya no es dimensionar el espacio público para “acomodar” el vehículo privado; sino; se convierte el espacio público para la convivencia, la relación social y en definitiva, para el peatón, los ciclistas, invirtiendo así la pirámide de prioridades clásicas, aplicando la visión del sistema seguro

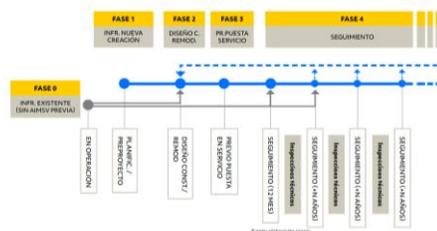
Figura 1.2. Pirámide de la movilidad segura y sostenible



Fuente: elaboración propia

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

- Primer documento que “integra” los conceptos técnicos de Auditoría de Seguridad Vial y Auditoría de Movilidad
- **¿Qué es una AIMS?**: Es un examen formal que se realiza a un proyecto vial en el ciclo de vida de una infraestructura Vial



Fuente: elaboración propia

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala, que cuando se habla de la pirámide invertida y se establece claramente el cambio de la importancia de los peatones, no se puede olvidar precisamente que ello debe ir acompañado de la infraestructura respectiva, ya que se puede hablar de peatones, pero si no hay aceras en buen estado, podrán ser prioritarios pero no están recibiendo la atención debida de parte del Gobierno Central y de las municipalidades.

Señala que vale la pena que cuando se entre a los procesos de auditoría, sobre todo en proyectos nuevos o los que van a ser remodelados, se tome en cuenta la infraestructura necesaria para cumplir con el precepto de la movilidad invertida, ya que le parece que se sigue pensando en la infraestructura vial sin los requisitos necesarios para cumplir con este cambio de paradigma.

El Mba Roy Rojas Vargas indica, que la forma de operacionalizar la pirámide cuando la plantearon en Costa Rica, no tenían ni la menor idea de cómo plantearla, ya que no hay herramientas, y es precisamente con esta guía que cuando se define no solo el nivel del servicio en una infraestructura, que no solo es la superficie de rodamiento, sino el espacio destinado para los peatones que es parte de la evaluación y que la tradicional no lo tiene, es decir aquí evalúa el estado o si falta, y además hay recomendaciones de los espacios de los peatones, de los ciclistas, incluso que hay que incorporar en la modernidad la microvialidad que es otro tema que viene muy fuerte.

El expositor Andrés Elizondo continúa con la exposición.

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

- Posee un equipo auditor, conformado por:
 - Un auditor/a PRINCIPAL; líder; (debe poseer la certificación), con un mínimo de 2 años de experiencia y la elaboración acreditada de 2 AIMS
 - Un auditor/a AUXILIAR; secundario; (debe poseer la certificación), con un mínimo de un año de experiencia y la elaboración de 2 AIMS en el último año
- Considera un costo/beneficio en su implementación
- Establece indicaciones de confidencialidad de los Informes de AIMS

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

- Establece un proceso ordenado de elaboración y responsabilidades

Figura 5.1. Etapas de elaboración y responsables involucrados.

PASOS		RESPONSABILIDAD
E1	APERTURA DE AIMS	DIRECCIÓN DE CONTRATO Cosevi
E2	CONTRATACIÓN DEL EQUIPO AUDITOR	DIRECCIÓN DE CONTRATO
E3	REUNIÓN INICIAL	DIRECCIÓN DE CONTRATO Equipo auditor
E4	REV. INFORMAC. / PLANIFICACIÓN INSP.	Equipo auditor
E5	INSPECCIÓN DE CAMPO	Equipo auditor
E6	ELABORACIÓN DE LA AUDITORIA	Equipo auditor
E7	PRESENTACIÓN DE LA AUDITORIA	Equipo auditor DIRECCIÓN DE CONTRATO
E8	ACEPTACIÓN DE CIERRE	DIRECCIÓN DE CONTRATO Cosevi

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

- Durante la ejecución de la AIMS se identifican:
 - Hallazgos (esquema específico para identificarlos mediante un modelo de cuadro explicativo)
 - Fichas de soporte que desarrollan, amplían o realizan sugerencias con mayor detalle de aspectos a considerar durante la elaboración de AIMS
 - Recomendaciones generales
 - Cuadro de priorización de hallazgos
 - Conclusiones y observaciones
 - Elabora un cuadro resumen (aceptación y cierre)
- Posee un formato homogéneo de presentación del Informe Técnico de AIMS

ÍNDICE	
ÍNDICE GENERAL	
ÍNDICE CONTENIDO	
INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	
1	DEFINICIÓN DE OBJETIVOS
2	IDENTIFICACIÓN DE HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES
3	CUADRO DE PRIORIZACIÓN DE HALLAZGOS
4	CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES
5	ELABORACIÓN DE RESUMEN, ACEPTACIÓN Y CIERRE
ANEXOS	
1	LA FICHA DE RESPUESTA (qué y cómo se va a hacer)
2	RECOMENDACIONES
3	CUADRO DE RESUMEN DE HALLAZGOS Y OBSERVACIONES

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

- Posee un formato de "Portada" para cualquier Informe de AIMS



Descripción General - Guía Técnica AIMS V (continuación)

- Posee un formato de "Ficha Técnica" para cualquier Informe de AIMS V

FICHA TÉCNICA DE LA AUDITORIA	
TRAMO: RUTA N°17 TRAMO "LA ANOSTURINA"	Definición del tramo por nombre o PK (EST)
DIRAM: INVI 2002/12/200	Fecha de inicio y finalización de la AIMS V
Fecha Inicio: 08/10/2002 Fecha Final: 01/11/2002	Dirección de contrato, responsable principal del proyecto auditado
DIRECCIÓN DEL CONTRATO: GOBIERNO DE COCOTE RICA, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, UNIDAD EJECUTIVA DEL PROGRAMA INFRAESTRUCTURA	Indicación del equipo auditor (con nombres y de colaboradores)
EQUIPO AUDITOR: COSEVI SAAC	Tipo de Infraestructura y fase de la AIMS V
TIPO INFRAESTRUCTURA: RUTA NACIONAL 17 / FASE 2	Valoración de la idoneidad u obligación de realizar la AIMS V
VALIDACIÓN DE LA IDONEIDAD El informe AIMS V que se audita es el número N° 01046 - 0007 de 2002 emitido conjuntamente al Organismo de Ingresos y el cumplimiento de los requisitos de idoneidad para el desarrollo de la AIMS V en el tramo N° 17 de la Ruta N° 17, en el punto de partida de la explotación de la AIMS V desde "La Anosturina", en el punto de partida asignado en la A. de la Ruta N° 17.	
1) La AIMS V se realizó en el punto de partida de la explotación de la AIMS V en el punto de partida asignado en la A. de la Ruta N° 17.	
2) La AIMS V se realizó en el punto de partida de la explotación de la AIMS V en el punto de partida asignado en la A. de la Ruta N° 17.	
3) La AIMS V se realizó en el punto de partida de la explotación de la AIMS V en el punto de partida asignado en la A. de la Ruta N° 17.	
4) El número de la AIMS V asignado en el informe AIMS V, coincide con el número de la AIMS V.	

Descripción General - Guía Técnica AIMS V (continuación)

- Posee un criterio para establecer la priorización de los hallazgos
 - El procedimiento considera la combinación de los factores de la seguridad y movilidad:

Figura 1.3: Criterio de priorización y definición de nivel de prioridad de los hallazgos

CATEG. PRIORIDAD	Valoración Seguridad vial			
	NC	Baja	Medio	Alta
Valoración M.Seg.	NC	Baja	Medio	Alta
NC	NP	Necesario	Importante	Muy urgente
Baja	Necesario	Necesario	Importante	Muy urgente
Medio	Importante	Importante	Urgente	Muy urgente
Alta	Urgente	Urgente	Urgente	Muy urgente

VALORACIÓN SV: Sin ningún nivel de riesgo (muerte, accidente grave o leve)

VALORACIÓN MOVILIDAD: Grado de afectación a usuarios en la movilidad de usuarios y en seguridad de las más vulnerables a la TP.

NC: No corresponde

MUY URGENTE	Se requiere una acción inmediata de corto plazo. El riesgo de ocurrencia es alto en términos de los días hábiles a los días de mes y requiere su solución en cuanto sea posible.
URGENTE	Requiere una acción programada a corto o medio plazo.
IMPORTANTE	Requiere de una implementación o mantenimiento a medio plazo y/o en algunos casos, de hallazgos repetidos, se evalúa para ser evaluados los resultados de la modificación y de mejora global.
NECESARIO	Requiere de menor grado bajo coste que puede tener una solución inmediata si es posible.
NP	No procede

Descripción General - Guía Técnica AIMS V (continuación)

- Cuadro Especifico para los hallazgo

ID	Localización geográfica	
Indicación	Vía	Denominación de la vía
etiqueta	Tramo (PK)	Localización tramo o pto. de intersección, incluir coordenadas si no se puede localizar dentro de la vía.
delimita en base GIS	Datos técnicos	Tipo de vía, Num. carriles y carriles por sentido;
Denominación	Nombre descriptivo del hallazgo	
Categoría hallazgo	Categoría 1	Denominación según subcategoría de análisis. Una categoría y acción del auditor: tipo de red.
Integración funcional	Categoría 2	Denominación por grupo funcional vía donde se encuentra el hallazgo
Integración funcional	Integración integral	Denominación por grupo integral vía donde se encuentra el hallazgo
Descripción hallazgo		
Descripción detallada del hallazgo y motivos que lo generan		
Imágenes		
Coord. de localización del hallazgo en plano de GIS o del proyecto sustrato		
Imágenes específicas del hallazgo		
Relación imágenes/Video: Relación imágenes/Video		
Recomendaciones		
Explicación de las recomendaciones del auditor		
Nivel de prioridad		
Denominación del nivel de prioridad otorgado y explicación de los valores establecidos a		
Mediabilidad	Valoración	Medios
Seguridad vial	Valoración	Medios
Responsabilidad	Valoración integral	

Coord. del responsable del hallazgo: titular de la vía, promotor o responsable del proyecto

Descripción General - Guía Técnica AIMS V (continuación)

- Cuadro de priorización de hallazgos

ID/hallazgo	PK	Hallazgo	Descripción de la priorización	Valoración prioridad	
				Valoración parcial	Valoración integral
		Denominación hallazgo	Explicación de valoración de seguridad vial		
		Denominación hallazgo	Explicación de valoración de seguridad vial		
		Denominación hallazgo	Explicación de valoración de seguridad vial		

- Cuadro resumen del reporte de la AIMS V

ID	PK	Tipología hallazgo	Hallazgo	Recomendación	Nivel prioridad	Respuesta de direcciones	
						Aceptación (S/N/O)	Razonar/Comentarios

Descripción General - Guía Técnica AIMS (continuación)

- Ejemplo de aplicación del cuadro de priorización de hallazgos

TIPOLOGÍA	ID Hallazgo	Hallazgo	DESCRIPCIÓN PARA PRIORIZACIÓN	SEVERIDAD OPERATIVA			SEVERIDAD VIAL			SEVERIDAD GLOBAL
				NC	ACTO	ACTO	SEMP	NC	ACTO	
Clasificación propia según auditor		Defensa hallazgo	Descripción del hallazgo orientada a la solución según los tres factores de MS y SV							Valoración integral
CONCEPTUAL	CD01	RECOMENDACIÓN EN EL SECTOR DE LA INGENIERÍA Y LA ZONAS DEL CONJUNTO	¿El dimensionamiento de una vía de alta capacidad y velocidad? ¿CÓMO? ¿Qué dos criterios se han usado que están en una vía de un carril para convertirlos en una vía de alta capacidad? ¿Influencia, capacidad de maniobra? ¿Influencia de una vía que tiene una velocidad o una capacidad, en el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra? ¿Qué criterios se han usado para el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra? ¿Qué criterios se han usado para el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra?		X				X	MUY URGENTE
CONCEPTUAL	CD04	ASISTENTE: ASISTENTE: ASISTENTE VOLUNTARIADO ECONÓMICO SECTOR FISCAL	¿El dimensionamiento de una vía de alta capacidad y velocidad? ¿CÓMO? ¿Qué dos criterios se han usado que están en una vía de un carril para convertirlos en una vía de alta capacidad? ¿Influencia, capacidad de maniobra? ¿Influencia de una vía que tiene una velocidad o una capacidad, en el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra? ¿Qué criterios se han usado para el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra? ¿Qué criterios se han usado para el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra?		X				X	MUY URGENTE
PLANO Y PLANETA	PH01	FALTA DE MOVILIDAD TRANSVERSAL	¿El nivel de desarrollo de una vía de alta capacidad y velocidad? ¿CÓMO? ¿Qué dos criterios se han usado que están en una vía de un carril para convertirlos en una vía de alta capacidad? ¿Influencia, capacidad de maniobra? ¿Influencia de una vía que tiene una velocidad o una capacidad, en el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra? ¿Qué criterios se han usado para el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra? ¿Qué criterios se han usado para el dimensionamiento de la velocidad o capacidad de la otra?		X				X	MUY URGENTE
SECCIONES	SE19	INTERFERENCIA CONTINUA EN SECCIÓN	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	MUY URGENTE
SECCIONES	SE12	DEFICIENCIAS EN SECCIÓN: INCORRECTA A CALZADA	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	URGENTE
SECCIONES	SE13	INTERFERENCIA EN LA CALZADA	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	MUY URGENTE
SECCIONES	SE14	ACCIONES INACcesIBLES	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	IMPORTANTE
SECCIONES	SE15	SEPARACIÓN INADECUADA	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	MUY URGENTE
SECCIONES	SE16	SECCIONES DE OBLIVIONADO: SECCIONES ANUALES	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	IMPORTANTE
SECCIONES	SE17	SECCIONES DE OBLIVIONADO: SECCIONES ANUALES EN ASFALTO Y SOLUCIONES EN UN SECTOR	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	IMPORTANTE
SECCIONES	SE18	PASADIZO DE LOS PROYECTOS DE SECCIONES	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	MUY URGENTE
SECCIONES	SE19	DESEMPLEO DEL MANEJADOR	La sección transversal no respeta los límites de la sección transversal en ningún punto, ni entre la carpeta y la vía ni en el drenaje. También dimensiona la sección transversal de la sección transversal.		X				X	NECESARIO

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en la presentación al inicio específicamente hace la observación de que donde dice: las “reduciendo las externalidades que genere la movilidad”, lo que debería decir es: “reduciendo las externalidades negativas que genere la movilidad”, ya que hay externalidades de ambas naturalezas y las que se van a reducir son las negativas.

Seguidamente señala, que en la diapositiva que habla del equipo auditor, el auditor principal según se indica se establece “con un mínimo de dos años de experiencia y la elaboración acreditada de dos AIMS”, por lo que al inicio nadie va a tener AIMS y solo van a tener auditorías de seguridad vial nada más, ASV.

El expositor indica que es correcto, lo segundo don Roy Rojas.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que lo indica que tendría que ver con detenimiento en el documento, para ver en contraste con lo que es una auditoría clásica que es lo que se está aquí produciendo y es lo que precisamente lo que va a hacer que una persona en un determinado momento y muestre que tiene experiencia en auditorías de seguridad vial y cuando el concepto ya haya tenido una maduración de algunos años o algún tiempo, ahí sí va a tener AIMS.

Señala que eso es algo que debe de considerarse, pero además indica que hay otra cosa, al auditor auxiliar le están poniendo una condición peor que la del auditor principal, ya que debe tener dos auditorías de movilidad y seguridad vial que todavía no va a tener, en el último año, cosa que no se le pide al primero.

El expositor indica que es correcto agregANDO que al ser un concepto nuevo debe existir un periodo para que tenga la capacidad para seguir formando.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que está totalmente de acuerdo.

El expositor indica que al inicio cuando se dé la parte transitoria, se crearán excepciones, se explicará la gestión de la transición y de hacia dónde se quiere ir para que cumpla técnicamente con la parte nueva que se está creando.

Explica que la diferencia entre uno y otro, es la cantidad de auditorías integrales, las AIMS V como don Carlos Contreras lo indicó, que tenga uno y otro, porque la formación la tienen que llevar con base en lo que indique el COSEVI, pero reitera debe existir este periodo transitorio para que vayan validando y sumando experiencia.

El Mba Roy Rojas Vargas indica, que es importante agregar que como es un tema tan novedoso, es decir todavía no hay una buena práctica ni siquiera en América Latina, ya que por ejemplo el tema de seguridad vial tradicional va variando, que aquí vienen y han visto en muchos de los países de América Latina gente que se hacen llamar auditores de seguridad vial y ni siquiera han pasado por un proceso sistemático de formación, con una autorización que diga que efectivamente esa persona que le hace la auditoría de Cañas-Liberia, y que vino un auditor de Perú y quien demuestra que ese hombre realmente era un auditor, que se remiten a las pruebas del tema de la inseguridad que tiene esa vía, entonces lo que quieren es en este país cambiar el paradigma, pero se tiene que empezar de cero, tienen que ser humildes e indicar que se tiene que empezar de cero pero decir ya el camino está trazado y detallado.

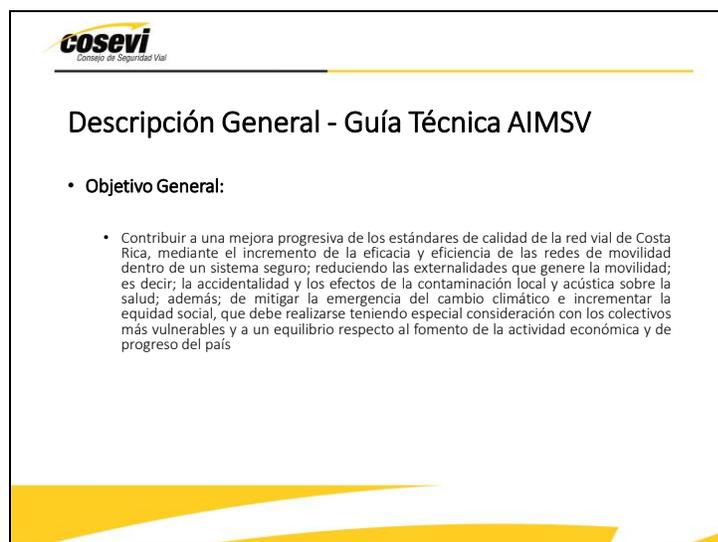
Comenta que el equipo ideal es precisamente así, pero para que eso llegue tiene que pasar una transición en que puedan pasar varias auditorías integrales, para que conformen una autorización plena.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que lo que percibe es que están de acuerdo con el comentario que realizó, pero reitera que ahí se le está pidiendo la elaboración de dos auditorías, y menciona que se olviden que son auditorías de movilidad en seguridad vial y que hablen de dos auditorías y que en el último año al auditor auxiliar, cosa que no se le está pidiendo al auditor principal, en el último año pidiéndole a esta persona para que entre como auditor auxiliar que en los últimos 365 días tiene que haber hecho dos auditorías.

El Ing. Andrés Elizondo señala que eso se podría ajustar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que debe ajustarse.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo se refiere a la cuarta diapositiva específicamente en el objetivo general que se detalla:

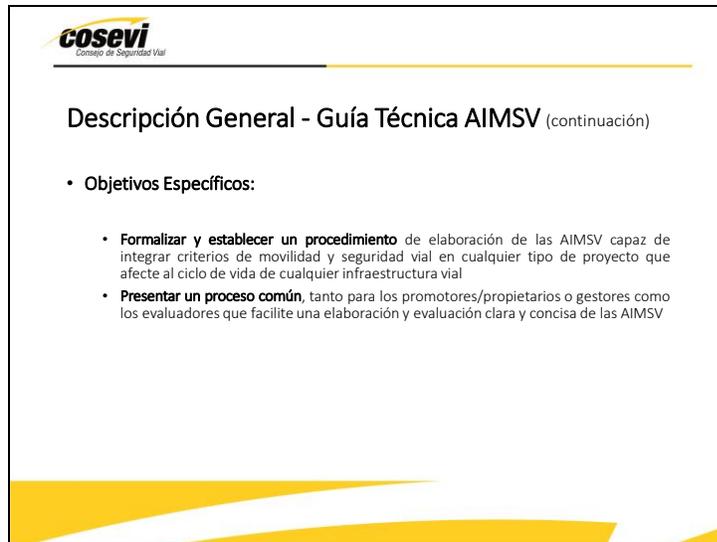


cosevi
Consejo de Seguridad Vial

Descripción General - Guía Técnica AIMS V

- **Objetivo General:**
 - Contribuir a una mejora progresiva de los estándares de calidad de la red vial de Costa Rica, mediante el incremento de la eficacia y eficiencia de las redes de movilidad dentro de un sistema seguro; reduciendo las externalidades que genere la movilidad; es decir; la accidentalidad y los efectos de la contaminación local y acústica sobre la salud; además; de mitigar la emergencia del cambio climático e incrementar la equidad social, que debe realizarse teniendo especial consideración con los colectivos más vulnerables y a un equilibrio respecto al fomento de la actividad económica y de progreso del país

La Licda. Gabriela Valverde Murillo señala, que si lee todo lo que dice en ese objetivo, parece el objetivo de una política en seguridad vial, le parece que es demasiado grande ese objetivo para una guía, y solicita que por favor lo consideren y lo revisen, y solicita mostrar el objetivo específico:



La Licda. Gabriela Valverde Murillo comenta, que le parece que el objetivo de la Guía va más en el sentido de formalizar y establecer un procedimiento, y no ese objetivo tan abarcador, reitera que es un objetivo como de una política, y solicita favor revisarlo y considerarlo, ya que no corresponde ese objetivo para una guía.

El Ing. Andrés Elizondo indica que con mucho gusto.

La Licda. Sharon Retana Morales, señala que le pareció entender que ya se habían ejecutado y elaborado auditorías como tipo plan piloto y consulta ¿es así don Roy?

El Mba Roy Rojas Vargas, indica que sí.

La Licda. Sharon Retana Morales, consulta ¿utilizaron la Guía?

El Mba Roy Rojas Vargas, indica que sí, ya que precisamente era para validar la Guía.

La Licda. Sharon Retana Morales, consulta: ¿qué resultados obtuvieron?, ¿se tiene un informe de validación o aplicación de esta Guía?, ¿y cómo manejaron el tema de la certificación si aún estaba en la Guía como certificación?

El Mba Roy Rojas Vargas, indica que una validación técnica de una guía, es la aplicación técnica de lo que se escribió en la práctica y se calibra, entonces se aplica sobre diferentes tramos para validarla, que es un proceso meramente técnico, y que como certificación nada de eso existe, lo que se está validando es la guía metodológica.

La Licda. Sharon Retana Morales, consulta: ¿se generó un informe de esas validaciones?

El Mba Roy Rojas Vargas, responde que claro que sí hay informes de las auditorías.

La Licda. Sharon Retana Morales, señala que sería importante conocerlas para tener una idea de cómo se aplican.

El Mba Roy Rojas Vargas, responde que con mucho gusto e indica a Andrés Elizondo coordinar con la señora Auditora a.i. para que conozca un informe de auditoría en este modelo integral.

El Ing. Andrés Elizondo indica que con mucho gusto, que dentro del informe que se envió a la Dirección Ejecutiva, se apuntó también el primer informe que se hizo sobre el proyecto de La Angostura sobre ruta 17 que aún está en trámite.

La Licda. Sharon Retana Morales pide las disculpas, porque tal vez indica fue que se envió en un momento en el que no estaba como Auditora a.i., y por eso desconoce y está haciendo el comentario, probablemente fue en sesiones en donde no participaba aún como Auditora a.i., pero les agradece mucho.

Se resuelve:

Acuerdo:

9.1 Se tiene por conocida la Guía de Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial (AIMSV) presentada y se solicita a la Administración incorporar las observaciones realizadas por los señores miembros de la Junta Directiva, con el fin de que, en una futura sesión, se presente un documento consolidado para su aprobación.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 19 horas con 12 minutos, el señor Mba. Roy Rojas Vargas y el Ing. Francisco Elizondo Granados, ambos de la Dirección de Proyectos, se retiran de la sesión.

ARTICULO DÉCIMO

AI-INF-DEA-2022-03, correspondiente al “Informe fin de Gestión Auditor Interno”.

A continuación, la Licda Sharon Retana Morales señala a los señores miembros, que este informe de don Marco Vinicio Solano, se puede decir que es el mismo informe que presentó dos sesiones atrás de la Auditoría interna, ya que coincidió con que él estuviera, en el periodo de ejercicio del 2021.

Indica que sería volver a hacer la misma presentación, que él le incluyó al informe de gestión, algunas consideraciones, que son criterios personales, pero que no agregan algo adicional o un aporte mayor a los sustantivo del informe, que sería lo realizado por la Auditoría Interna en términos de fiscalización y asesoría, por lo que está la opción de que lo den por recibido tomando en consideración eso, o si quieren conocer la presentación les agradece que permitan que la haga don Marco Vinicio, partiendo del hecho de que es el informe de su gestión, y reitera contiene consideraciones personales, que en todo caso sería él quien debería exponerlas y no la suscrita.

Indica que lo deja a determinación de los señores miembros de Junta Directiva y como último comentario menciona, que independientemente se exponga o se de por recibido, es importante tener en consideración los lineamientos que están establecidos por la Contraloría General de la República, para la presentación de los informes de gestión que le asignan en este caso a la Junta Directiva, o al superior que recibe el informe, una serie de acciones, como por ejemplo remitirlo al Departamento de Recursos Humanos, entre otras, por lo que da el ejemplo de que se puede dar por recibido y que se tomen en cuenta los lineamientos de la Contraloría, o igualmente reitera se les puede hacer la exposición si lo tienen a bien y don Marco Vinicio estaría atento a lo que decida la Junta Directiva.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿por qué si se les hace una presentación, no hay que hacer las consideraciones que implica una no presentación?

La Licda Sharon Retana Morales señala, que independientemente de que se haga la presentación o se dé por recibido, partiendo del hecho de que va a ser prácticamente la misma presentación del informe de labores, sería únicamente tener el cuidado de que en el acuerdo se plasme el acatar los lineamientos de la Contraloría, ya que únicamente lo hace a modo de comentario, para que la Junta tenga el cuidado con esos lineamientos, pero que sea solo la presentación o sea solo darlo por recibido no hay ningún problema.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta a don Edwin o a don Carlos Rivas ¿se puede dar por recibido y se asumen las observaciones de doña Sharon?

El Dr. Carlos Rivas Fernández responde que esa alternativa es válida sobre la base de que todos y cada uno de Ustedes leyeron el documento y están claros del contenido y que así lo hagan ver, porque doña Sharon está señalando que sí hay unas manifestaciones a título personal de don Marco, entonces el acuerdo depende de si leyeron el documento y están satisfechos con el mismo para poder darlo por recibido.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que lo pone a discusión de los señores miembros de la Junta y hace una observación, en caso de que se decida por una presentación, él le pondría tiempo de presentación.

El Ing. Edwin Herrera Arias señala, que el informe como lo menciono doña Sharon se refiere al informe final e indica que talvez que don Marco se concentre en esa parte de los aportes adicionales que él hizo, y así podría ser mucho más ejecutiva la presentación que él haga.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica, que la recomendación que dio doña Sharon está bien, es decir se puede dar por recibido, ya que no hay que aprobarlo, se recibe y luego se puede revisar para ver si hay algún inconveniente o algo a lo que haya que referirse, pero nada más en la sesión se da por recibido, no es que tiene que aprobarlo, por lo que le parece que pueden continuar con otros temas.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que eso está claro, pero le preocupa la observación de don Carlos Rivas, en cuanto a si en ese informe se dice algo, con lo cual ellos o la próxima Junta Directiva está sujeta a algunas medidas que son importantes, sí habría que conocerlas y que no queden ahí sencillamente como recibidas.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez señala, que a ella también le preocupa eso, ya que en lo personal no se ha leído el informe de él, y le preocupa cuáles son esas cosas diferentes y desconoce si ellos le pueden pedir una presentación exclusivamente de lo que él agregó al informe de cumplimiento de la Auditoría de la vez pasada, nada más que se centre solo en eso.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que efectivamente ya fue presentado un informe por doña Sharon de gestión, de las cosas normales, del día a día y rol normal de la Auditoría, pero si tiene algunos puntos específicos además de lo que ya fue presentado, que generó el informe del señor auditor, sí considera deben pedirle que se refiera a esa parte, toda vez que ya la anterior la conocieron inclusive a través de una presentación, es decir solicitarle que centre solamente en los aportes que están fuera propiamente del informe de labores de la Auditoría del año pasado.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, da la propuesta de que no se reciba hoy y lo dejen para leer con detenimiento, y se de por recibido en la siguiente sesión, ya que le parece que eso va a alargar mucho la sesión.

El Sr. Juna Luis Chaves Vargas señala que apoya lo indicado por doña Gabriela.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que él también, que ojalá lo puedan leer para traer los comentarios en la próxima sesión.

La Licda Sharon Retana Morales consulta: ¿les parece que le solicite a don Marco Vinicio que haga una presentación solo con los aspectos adicionales, a lo expuesto en el informe de labores?, esto para que sea todavía más ejecutiva la próxima presentación.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, indica que la idea es que no presente, sino más bien que ellos lo revisen y determinar si lo dan por recibido o no.

La Licda Sharon Retana Morales agradece la respuesta y hace la salvedad respecto a que esas consideraciones adicionales, son de él en su gestión, en su momento y que no necesariamente es el pensar o el sentir de toda la Auditoría como equipo y tampoco de la suscrita, que respeta lo que él incluyó adicionalmente, sin embargo, reitera es importante hacer esa salvedad, y simplemente cumple con transmitir las a este órgano Colegiado.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, consulta: ¿cómo sería el acuerdo, don Eduardo?

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala, que en primer lugar leer el informe y que cabe la posibilidad de que don Marcos les haga una presentación única y exclusivamente de los aportes de él y lo darían por recibido hasta después de que lo hayan leído y hayan escuchado la presentación de él.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que entonces don Eduardo sí está incluyendo la presentación, que doña Gabriela no estaba incluyendo.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez señala que ella le entendió a doña Gabriela y a don Juan Luis que de acuerdo a la lectura que hagan del documento podrían la otra semana simplemente decir que lo dan por recibido y no solicitarle a él una presentación y de acuerdo a lo que dice doña Sharon, quizás sí se deba solicitar la presentación o si están conformes con lo que leen, aunque tenga partes que son apreciaciones de él, no le solicitarían la presentación, pero señala que esa decisión iría con base en lo que lean.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala, que lo darían por recibido hasta que lo hayan revisado.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez responde que exactamente.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo solicita a la Junta Directiva, que concentren mucho la lectura en las recomendaciones, ya que indica hay unas recomendaciones que no son de recibo de la Dirección Ejecutiva, y que según su parecer, cuando se habla de la Administración, la Administración incluye a la Junta Directiva, para que se haga la salvedad y puedan Ustedes realmente estar enterados.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez consulta a don Carlos Rivas: ¿las recomendaciones que haga él independientemente de lo que diga, son vinculantes?, ya que no es lo mismo que el informe de la Auditoría que vieron la vez pasada, ya que este sería el informe de fin de gestión de él que no es lo mismo que el informe de la Auditoría.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal responde que de igual manera y para no perjudicarlos a Ustedes respecto del estudio del documento, cualquier manifestación que haga un funcionario público en algún documento y que a Ustedes les llame la atención de que debe analizarse y eventualmente tomar alguna decisión, siempre los vincula en ese tema, aunque no sea un informe de Auditoría con disposiciones, es decir Ustedes tiene que valorar como valoran valga la redundancia esas afirmaciones que están en el documento y no dejarlas pasar simplemente.

La Licda Sharon Retana Morales, señala para añadir a lo que indica don Carlos Rivas, que ellos solo le dan seguimiento a las recomendaciones propias de control interno, oficios de advertencia y entes externos como la misma Contraloría, informes del Servicio Civil, etc., que este es un informe de su gestión, que como reitera además de los productos o de la información relativa al día día, de lo que realizó la Auditoría durante el periodo 2020-2021, señala que puso recomendaciones, y explica que como Auditoría no le van a dar seguimiento a esas recomendaciones ya que no son recomendaciones estrictamente emanadas por la Auditoría a la que se le va a dar seguimiento, ya que reitera son observaciones de percepciones de él, personales y no son compartidas o aprobadas por la Auditoría ni por la suscrita.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, en el caso específico del Auditor que cambió y don Marco estuvo en dos periodos, etc., ¿él tenía que presentar un informe?

Si ya la Auditoría había presentado el informe del año 2020-2021, ya que indica que él simplemente estuvo como Auditor al frente de ese proceso del cual ya se presentó el informe y reitera la consulta ¿estaba obligado a presentar ese informe o no?

La Licda Sharon Retana Morales, responde que sí, de hecho, explica que eso está establecido en los lineamientos que comentó anteriormente de la Contraloría General de la República, donde se establece que todos los funcionarios públicos, jefaturas y titulares subordinados tienen que rendir un informe cuando finalice un periodo o nombramiento de alguna gestión en particular asignada, por lo que explica que ella misma, aunque sea por 4 meses debe rendir informe.

El Ing. Carlos Contreras Montoya agradece la respuesta e indica que lo que deben hacer es leerlo y posteriormente definir si lo convocan o no lo convocan.

A continuación, la secretaria recuerda a los señores miembros que la sesión del 09 de marzo de conformidad con lo acordado la semana anterior, es exclusiva para el tema de la Inspección Técnica Vehicular, por lo que solicita en caso de que determinen agendar el tema del Auditor para ese día, favor hacerlo saber, de lo contrario sería para el 16 de marzo la siguiente sesión.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez indica, que cree que él tiene un mes una vez que finaliza la gestión para presentarlo, pero desconoce si hay un periodo para que ellos lo aprueben o alguna indicación institucional, porque de lo contrario se puede esperar hasta 15 días.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, señala que es mejor esperar, para concentrarse la otra semana y además considera que no hay que aprobarlo si no darlo por recibido.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala, que la otra semana será exclusivo para el tema de la Inspección Técnica Vehicular y este informe se podría ver de hoy en 15 días, tomando el acuerdo antes esbozado.

Los señores miembros determinan votar:

Se resuelve:

Acuerdo:

- 10.1 Se acuerda posponer el conocimiento del informe AI-INF-DEA-2022-03, correspondiente al “Informe fin de Gestión Auditor Interno,” para ser analizado por los señores miembros de Junta Directiva en una futura sesión, donde deberá ser agendada para el conocimiento de dicho tema.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO UNDÉCIMO

Asuntos de Director Ejecutivo.

No se conocen Asuntos del Director Ejecutivo.

ARTICULO DÚODÉCIMO

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

Se cierra la sesión a las 19 horas con 32 minutos.