

Sesión Ordinaria 3099-2022

Acta de la Sesión Ordinaria 3099-2022 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 30 de marzo 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
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación
Sr. Juan Luis Chaves Vargas	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales

Directora Ausente: La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, se ausenta al inicio de la sesión, indicando que se incorporará más adelante, debido a problemas de carácter técnico.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Mba. Roy Rojas Vargas	Dirección de Proyectos
Lic. Luis Montero Fallas	Dirección de Proyectos
Licda. Jeannina Reyes Ramírez	Dirección de Proyectos
Ing. Francisco Elizondo Granados	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, Sr. Juan Luis Chaves Vargas y 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:
 - 3098-22 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Oficio DVTSV-2022-0172, referente al oficio DFOE-CIU-0176, DFOE-SEM-0394, (05245) de la Contraloría General de la República.
- VII. Campañas a producir durante 2022 pendientes de presentación.
- VIII. Atención acuerdo JD-2022-0076. Exposición de resultados “Proyecto de Estrategia de Movilidad Segura y Sostenible (PEMSS).
- IX. Asuntos de 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.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta 3098-22 sesión ordinaria:

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que en la página 9 se detalló lo siguiente: ...” y a su compartimiento”... y solicita se modifique de la siguiente manera: ...” y a su comportamiento”.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 3098-22 ordinaria con la observación expuesta.

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.

No se conocen asuntos de Directores de Junta Directiva.

Al ser las 15 horas con 20 minutos se incorpora a la sesión la Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud.

ARTÍCULO SEXTO

Oficio DVTSV-2022-0172, referente al oficio DFOE-CIU-0176, DFOE-SEM-0394, (05245) de la Contraloría General de la República.

A continuación, se muestra el oficio DFOE-CIU-0176, DFOE-SEM-0394, (05245) de la Contraloría General de la República.

Al contestar refiérase
al oficio N.º **05245**

24 de marzo, 2022
DFOE-CIU-0176
DFOE-SEM-0394

Arquitecto
Eduardo Brenes Mata
eduardo.brenes@mopt.go.cr

Licenciada
Gabriela Valverde Murillo
gabriela.valverde.murillo@mep.go.cr

Doctora
Sandra Delgado Jiménez
sandra.delgado@misalud.go.cr

Ingeniero
Carlos Contreras Montoya
carlos_contreras9@yahoo.com.br
contrers@gmail.com

Señor
Juan Luis Chaves Vargas
jchaves@naranja.go.cr

**Miembros de la Junta Directiva
Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI)**

Estimados señores:

Asunto: Reiteración de la disposición 4.7 contenida en el Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021.

Mediante el oficio N.º 15467 (DFOE-CIU-0331) del 13 de octubre del 2021, este Órgano Contralor remitió el Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, Auditoría de carácter especial sobre el proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de inspección técnica vehicular. En dicho informe se emitió a la Junta Directiva de ese Consejo la siguiente disposición:

"A LA JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)

4.7. Resolver sobre el programa de trabajo realizado por la Administración en atención a lo señalado en la disposición 4.4. Para acreditar el cumplimiento de esta disposición deberá esta Junta Directiva remitir a la Contraloría General a más tardar un mes después de recibido el programa de trabajo de acuerdo con la citada disposición."

En atención a la citada disposición, por parte de esa Junta Directiva se tiene lo siguiente:

1. Mediante certificación JD-2021-0603 del 10 de diciembre del 2021 el Presidente de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, certificó que se había atendido la disposición de cita. En este sentido informó que: "1) en la sesión 3080-21 del 17 de noviembre del 2021, se recibió de la Administración documento comprensivo de programa de trabajo, denominado "Estrategia para la transición del servicio de Inspección Técnica Vehicular". 2) en la sesión 3082-2021 del 03 de diciembre del 2021, se recibió de la Administración, la respuesta a las observaciones planteadas por los Señores Miembros de la Junta Directiva, contenidas en documento comprensivo del programa de trabajo denominado "Estrategia para la transición del servicio de Inspección Técnica Vehicular". 3) en la sesión 3083-2021 del 09 de diciembre del 2021, se conoció (sic) y discutió el documento precitado, una vez cotejado que las observaciones finales de los Señores Miembros de la Junta Directiva fueron incorporadas; y oficializando así con acuerdo firme el documento para su ejecución".

2. Mediante el oficio N.º 1436-2022 (DFOE-SEM-0132) del 31 de enero del 2022 se le informó a la Junta Directiva del COSEVI que esta Contraloría General le comunicó al Director Ejecutivo de ese Consejo¹, que la información remitida no atendía lo dispuesto en el aparte 4.4² del informe de cita, por lo que no se podía tener por acreditada la disposición 4.7 hasta que se resolviera sobre el programa de trabajo ajustado, que debía presentar nuevamente la Dirección Ejecutiva.

¹ N.º 01387 (DFOE-CIU-0055 DFOE-SEM-0127) del 28 de enero del 2022, se reiteró al Director Ejecutivo del COSEVI, por única vez la disposición 4.4 y se le advirtió que a más tardar el 11 de febrero 2022 debe remitir el Programa de Trabajo conforme a los términos de lo dispuesto.

² A EDWIN HERRERA ARIAS EN SU CALIDAD DE DIRECTOR EJECUTIVO DEL COSEVI O QUIEN OCUPE EL CARGO 4.4. Elaborar, oficializar e implementar un programa de trabajo sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, de forma que se solventen las debilidades señaladas en los párrafos 2.10 a 2.20 de este informe, que incluya al menos: a. Las actividades que deben ser ejecutadas por la Administración del COSEVI, así como aquellas que deben ser aprobadas por su Junta Directiva, contemplando un orden lógico y sucesivo, así como los hitos y la ruta crítica. b. La remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación. c. Actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE. d. Indicadores de avance de las acciones, de forma que el monitoreo o seguimiento de este programa garantice la continuidad del servicio de Inspección Técnica Vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente (15 de julio de 2022) según la cláusula 4.1. Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá remitir a esta Contraloría General lo siguiente: I. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del presente Informe, una certificación en la que haga constar la elaboración del programa de trabajo, así como su remisión para aprobación de la Junta Directiva. II. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del programa una certificación en la cual se haga constar su oficialización. III. En un plazo de 2 meses contados a partir de su oficialización, una certificación en la cual se haga constar el avance de las actividades según lo programado. A partir de este informe emitir certificaciones cada 2 meses sobre el avance de las actividades hasta el cierre contractual (15 de julio de 2022).

DFOE-CIU-0176
DFOE-SEM-0394

24 de marzo, 2022

3

3. Mediante certificación N.º DE-2022-0751 del 11 de febrero de 2022, la Dirección Ejecutiva informó a esta Contraloría General que había atendido la disposición 4.4, poniendo en conocimiento de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial el oficio N.º DE-2022-0747 de la misma fecha.

4. Con oficio N.º 04126 (DFOE-CIU-0141 DFOE-SEM-0287) del 10 de marzo del 2022, las Áreas de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades y Seguimiento de la Mejora Pública comunicaron la finalización del seguimiento de la disposición 4.4, ante su incumplimiento. Al respecto, se señaló que *"mediante certificación N.º DE-2022-0751 del 11 de febrero de 2022, esa Dirección Ejecutiva certificó que ha atendido la disposición 4.4 inciso i del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, mediante el oficio N.º DE-2022-0747 y sus cuatro documentos anexos, de esa misma fecha. Particularmente, mediante el citado oficio y sus adjuntos, se refiere a una serie de escenarios, dirigidos a la Junta Directiva del COSEVI, sin que se defina una línea concreta, acorde con la normativa vigente, de acciones a seguir y el programa de trabajo respectivo, de cara a la etapa de cierre contractual y la transición respectiva, que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, y contemple las actividades a realizar dada la fecha del cierre del contrato vigente (15 de julio de 2022) (inciso i).(...). En razón de lo expuesto, es criterio de la Contraloría General que la disposición 4.4 en referencia no ha sido atendida cabalmente por parte de esa Dirección, por lo que se encuentra incumplida(...)"*.

5. Mediante la certificación N.º JD-2022-0123 del 11 de marzo del 2022, el Presidente de la Junta Directiva del COSEVI remitió, entre otros documentos, el Acuerdo de la sesión extraordinaria 3096-2022 del 10 de marzo del 2022, en el que se *"2.1 Se aprueba y oficializa la estrategia presentada por la Administración, para atender la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, atendiendo así los términos de la disposición 4.7 del Informe DFOE-CIU-IF-00004- 2021 de la Contraloría General de la República, una vez incorporados los ajustes necesarios al contenido del oficio de la Dirección Ejecutiva DE-2022-0747. (...) 2.3 Instar respetuosamente al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, en su rol de rector del servicio de inspección técnica vehicular como jerarca del Ministerio y además como signatario del contrato vigente, para que conmine a la actual prestataria del servicio, con el fin de que suministre la información de los estados financieros necesaria para proceder a definir de manera exacta el ajuste tarifario que ha señalado la Contraloría General de la República debe hacerse al finalizar los términos actuales del contrato vigente en julio del 2022, respetando lo indicado en el oficio del 04 de febrero del 2022, números OF-0109-IT-2022, OF-0020-CDR-2022; así como la base de datos histórica de las inspecciones efectuadas desde el inicio del contrato y toda aquella otra información técnica u operativa, necesaria para la continuidad de la prestación del servicio."*

DFOE-CIU-0176
DFOE-SEM-0394

24 de marzo, 2022

4

Del análisis efectuado al acuerdo anterior, se determinó que la Junta Directiva del COSEVI resolvió sobre la estrategia presentada por la Dirección Ejecutiva del COSEVI, la cual, tal y como fue informado por esta Contraloría General *"refiere a una serie de escenarios, dirigidos a la Junta Directiva del COSEVI, sin que se defina una línea concreta, acorde con la normativa vigente, de acciones a seguir y el programa de trabajo respectivo, de cara a la etapa de cierre contractual y la transición respectiva, que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, y contemple las actividades a realizar dada la fecha del cierre del contrato vigente (15 de julio de 2022) (inciso i)."*

De acuerdo con lo expuesto, es criterio de esta Contraloría General que las acciones realizadas por esa Junta Directiva no atienden lo requerido conforme a lo dispuesto en la disposición 4.7. Lo anterior, dado que las disposiciones 4.4 y 4.7 presentan una relación directa, y siendo que la disposición 4.4 es la base para lo dispuesto a esa Junta, al estar incumplida esta última, lo aprobado por ese Órgano Colegiado tampoco se ajusta a lo dispuesto, esto por cuanto, tal y como se indicó con antelación, no se cuenta con una definición concreta, acorde con la normativa vigente, de acciones a seguir y el programa de trabajo respectivo, de cara a la etapa de cierre contractual y la transición respectiva, que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, y contemple las actividades a realizar dada la fecha del cierre del contrato vigente (15 de julio de 2022).

En virtud de lo anterior, y en concordancia con los procedimientos establecidos en esta División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, debido a que la información suministrada por la Junta Directiva, no acredita el cumplimiento de la disposición citada y que el plazo otorgado para el cumplimiento de la misma ya expiró, se procede a **reiterar por una única vez** la disposición 4.7 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021, a efecto de que presente toda aquella documentación fehaciente que acredite el cabal cumplimiento de lo dispuesto.

Asimismo, se le advierte a ese Órgano Colegiado, que de no remitir a la Contraloría General, conforme a los términos de lo dispuesto, a más tardar el **06 de abril**, el acuerdo que resuelva sobre el programa de trabajo sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, eventualmente se podría configurar como incumplimiento y falta grave, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 69 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República N.º 7428, que literalmente establece:

“ARTÍCULO 69.- SANCIÓN POR DESOBEDIENCIA

Cuando, en el ejercicio de sus potestades, la Contraloría General de la República haya cursado órdenes a los sujetos pasivos y estas no se hayan cumplido injustificadamente, las reiterará, por una sola vez, y fijará un plazo para su cumplimiento; pero de mantenerse la desobediencia una vez agotado el plazo, esta se reputará como falta grave y dará lugar a la suspensión o a la destitución del funcionario o empleado infractor, según lo determine la Contraloría. Para imponer la sanción al funcionario o a los funcionarios del sujeto pasivo, que hayan permanecido rebeldes ante la orden impartida, se les dará audiencia por ocho días hábiles, para que justifiquen el incumplimiento de la orden y, una vez transcurrido este plazo, se resolverá con vista del expediente formado.”

Por otra parte, llama la atención de esta Contraloría General, lo señalado en el citado acuerdo, particularmente, el numeral 2.3 que establece:

2.3 Instar respetuosamente al Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, en su rol de rector del servicio de inspección técnica vehicular como jerarca del Ministerio y además como signatario del contrato vigente, para que conmine a la actual prestataria del servicio, con el fin de que suministre la información de los estados financieros necesaria para proceder a definir de manera exacta el ajuste tarifario que ha señalado la Contraloría General de la República debe hacerse al finalizar los términos actuales del contrato vigente en julio del 2022, respetando lo indicado en el oficio del 04 de febrero del 2022, números OF-0109-IT-2022, OF-0020-CDR-2022; así como la base de datos histórica de las inspecciones efectuadas desde el inicio del contrato y toda aquella otra información técnica u operativa, necesaria para la continuidad de la prestación del servicio.

Lo anterior, al considerar que dicho numeral no considera lo establecido en el contrato vigente referente al servicio de inspección técnica vehicular, en las cláusulas 7.1, 7.2 y 8.1 que señalan como obligación del Contratista, presentar al Consejo los informes que se señalen en la oferta, cartel, así como anualmente los **informes financieros auditados** y que el Consejo tendrá acceso a la información para ejercer su función de fiscalización y control. En ese sentido, específicamente, el adendum al contrato, firmado entre las partes, de 20 de julio de 2012 estableció expresamente en el considerando IV. *“Que las partes estiman conveniente modificar las cláusulas 7, 8 y 11 para clarificar, por una parte, el alcance de los informes que el Contratista debe presentar, la competencia en la fiscalización de COSEVI (...).”* Al respecto, la literalidad de las cláusulas modificadas y vigentes establecen que:

7.1 GENERALIDADES\ El CONTRATISTA estará obligado a presentar al CONSEJO los informes que se señalen en la oferta y el cartel de licitación, para lo cual acordará con el CONSEJO la manera de hacerlo en relación con el formato y contenido de los informes que debe presentar y que se refieran al servicio que se brinda, con el fin de adecuar a los medios tecnológicos de que se dispone. Dicha información podrá ser presentada en forma impresa, por medios electrónicos o por transmisión remota (tal como mediante conexiones en red) según lo prefiera el CONSEJO, cuyo costo será asumido por el CONTRATISTA. De igual forma, el CONTRATISTA deberá comunicar al CONSEJO cualquier otro aspecto de importancia inherente a la prestación del servicio que se considere pertinente informar.

7.2 INFORMES TÉCNICOS Y ESTADÍSTICAS\ Según lo dispone la cláusula 7.1, el CONTRATISTA deberá entregar al CONSEJO, informes y estadísticas de manera mensual que deberán contener como mínimo:

- a) Inspecciones totales por Estación
- b) Inspecciones totales por tipo de vehículo
- c) Principales defectos aplicados por tipo de vehículo
- d) Principales defectos aplicados según capítulo del Manual
- e) Listado de placas de matrícula que se presentan según la calendarización preestablecida.
- f) Reporte de los vehículos de inscripción (por primer nivel de comercialización y por ingreso al país)

Otros informes y estadísticas que así se requieran, serán previamente acordados por las partes.

7.3 INFORMES FINANCIEROS

De conformidad con lo dispuesto en el cartel de licitación y la oferta, el CONTRATISTA deberá presentar anualmente sus informes financieros auditados al CONSEJO, los que se considerarán y tratarán como confidenciales, de acuerdo al artículo 24 constitucional. Los auditores externos que realicen tal labor deberán estar debidamente autorizados en Costa Rica.

8. FISCALIZACIÓN Y CONTROL

8.1 PROPÓSITO DE LA FISCALIZACIÓN Y CONTROL

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) velará porque el servicio de RTV que preste el CONTRATISTA se realice de la forma que más convenga al interés público y permita mejorar la seguridad en las carreteras y la protección del medio ambiente, conforme lo establece el ordenamiento jurídico y el cartel de licitación.

(...)" (Lo resaltado, no es parte del original)

DFOE-CIU-0176
DFOE-SEM-0394

24 de marzo, 2022

7

Por lo que, resulta claro de lo transcrito, que de manera integral el contrato y sus adendas, contienen disposiciones en su clausulado relacionadas con información básica para el control en la prestación de los servicios, incluyendo componentes esenciales como el económico-financiero; acceso previsto para COSEVI a partir del momento en que con la suscripción de la Adenda (20 de julio del 2012) y a la luz de la reforma de la Ley de Tránsito citada, se le encargó el control y fiscalización del contrato.

En ese sentido, debe recordarse que esta Contraloría General desde junio 2021 en un primer reporte³ y luego en octubre de ese mismo año mediante el Informe N.º DFOE-CIU-IF-004-2021 *"Informe de Auditoría de Carácter Especial sobre el proceso de gestión para garantizar el servicio de inspección técnica vehicular"* recalcó la importancia de que la Administración en su etapa de planificación de la estrategia para asegurar la continuidad del Servicio Público, determinara tener la totalidad de la información necesaria para la configuración de un programa de trabajo que considerara la definición del modelo de prestación de servicio, del modelo tarifario, de la tarifa y para la operación del servicio público. Esta información, según lo dispuesto en el contrato vigente, debió aportarse al Consejo de forma mensual y anualmente en los formatos acordados y de la forma que más conveniente al interés público, o bien a solicitud de éste, todo ello acorde con el deber de fiscalización que la Ley y el contrato le delegan.

Lo descrito anteriormente, preocupa a esta Contraloría General, no solo por la incertidumbre que prevalece a pocos meses del vencimiento del contrato vigente, sino también desde el resguardo de la Hacienda Pública y desde la perspectiva de la persona usuaria, ante una situación que potencializa riesgos en el establecimiento de variables -objetivas y cuantificables- relevantes, por ejemplo lo relacionado con el tema tarifario.

Atentamente,

Firmado digitalmente por MARCELA ARAGON SANDOVAL
Fecha: 2022-03-24 09:29
Licda. Marcela Aragón Sandoval
Gerente del Área
Área de Fiscalización para el Desarrollo Ciudades

SCHT/VCR/HBH/ycm

Ce: Expediente
G: 2021003791-1
NI: 7491-2022



Firmado digitalmente por CARLOS RICARDO MORALES CASTRO
Fecha: 2022-03-24 08:50
Lic. Carlos Morales Castro
Gerente de Área
Área de Seguimiento para la Mejora Pública

³ DFOE-CIU-RF-00001-2021 Acciones para garantizar la continuidad del servicio de Inspección Técnica Vehicular

El Arq. Eduardo Brenes Mata, solicita al Director Ejecutivo referirse.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo señala, que en esta ocasión el oficio está dirigido a la Junta Directiva y comenta que va en dos vías, primero sobre el incumplimiento de no presentar según la Contraloría la solución concreta que tiene que darse.

Indica que es clara la posición de la Junta, en la que ya adoptó un acuerdo que recomienda que se aplique el 208 y ya fue remitida la información al Señor Ministro, con las justificaciones y que está en proceso de análisis y construcción y que se está coordinando con el Despacho del Señor Viceministro, aquí presente.

Seguidamente indica, que el otro elemento se asocia a la adenda del contrato, que más adelante ampliará don Carlos y que ya se les remitió por correo, y es precisamente que no entra a la vida jurídica la adenda ya que nunca fue refrendada por la Contraloría General de la República, y que como Consejo no tienen en su poder los contratos y se supone que deberían estar en el Ministerio, sin embargo lo que tienen son copias simples.

Señala que tiene el tema avanzado e indica que don Eduardo ampliará el avance que tienen para que sea él quien les informe, lo que sí quiere reiterar, es lo que se habló en relación al histórico de los vehículos, es muy importante insistir en que se retroalimiente al COSEVI, a pesar de que la Contraloría mantiene la posición respecto a que COSEVI debe tener esta información, lo cierto es que no la han tenido, y reitera el ejemplo de la Sala Constitucional, que nunca notificó al COSEVI de la acción de inconstitucionalidad.

Señala que notificó únicamente al Ministerio, porque es con quien existe la firma del contrato; a continuación, le solicita a don Carlos Rivas referirse al tema de la adenda.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, solicita a don Carlos Rivas referirse a ¿cómo se presenta la respuesta de la Junta Directiva de hoy en ocho días?, señala que eso debería quedar conversado y estudiado el día de hoy, en cuanto al principio general, ya que como es un tema muy jurídico, y le gustaría que don Carlos les haga un resumen de la posible respuesta, ya que como lo dijo don Edwin, ya se remitió el parecer de la Junta Directiva, y la Contraloría les dice que siguen sin cumplir.

Indica que es el mismo formato, que le mandó al Director Ejecutivo y por otro lado está la pregunta de ¿cómo cumplen?, y ¿cómo ratifican la posición que ya dieron?, solicita a don Carlos referirse para que les dé un horizonte de tipo jurídico.

El Asesor Legal Institucional, el Dr. Carlos Rivas Fernández, señala que el tema del cumplimiento o incumplimiento va a ser una incertidumbre, ya que no se sabe cuál va a ser el matiz que le va a dar la Contraloría al documento que se les envíe en respuesta.

Indica que ellos son coherentes en que de acuerdo al hilo conductor, si don Edwin presentaba una propuesta del cronograma de actividades para asegurar la continuidad del servicio, y eso lo sometía a aprobación de la Junta Directiva, ese era el procedimiento.

Pero ellos están siendo consecuentes en el sentido ,de que si estimaron que lo que preparó la Dirección Ejecutiva incumplía lo que ellos planteaban, y la Junta Directiva lo acogió, también están incumpliendo, aunque que no fue así porque la Junta Directiva adoptó un acuerdo donde puntualizó y precisó que lo procedente era aplicar el artículo 208 e incluso se le instó al Señor Ministro ejecutar las acciones necesarias para eso y que el COSEVI le iba a dar toda la colaboración necesaria para preparar el documento respectivo que es lo que se ha hecho

De acuerdo a las reuniones en las que han estado, don Rodolfo tiene la convicción de dejar ese documento de la solicitud de la presentación del 208 a la Contraloría listo y prácticamente tendría que ser el lunes, por lo que explica que esta

Junta Directiva lo que le tiene que informar a la Contraloría es que ya se está ejecutando y se está dando cumplimiento a lo que la Junta Directiva estimó era el camino correcto.

Si lo analizan cronológicamente, el 6 de abril es miércoles día tope, por lo que esta Junta Directiva tendría que reunirse el martes de manera extraordinaria para ver que don Rodolfo presentó el documento y su recibido, para poder hacer referencia en el documento a la Contraloría tal circunstancia, respecto a que ya se dio ejecución activa de esa decisión, y el cronograma que se va a desarrollar a partir del análisis que tiene que hacer la Contraloría.

También ya se definieron los plazos tentativos en una de las reuniones, con el tiempo que ordinariamente demora la Contraloría analizando el documento, los tiempos que dan para solicitar aclaraciones, la respuesta que se le da a esas aclaraciones, y de acuerdo a la estimación que se hizo, se espera que al filo del 15 de julio es que la Contraloría daría la respuesta para proceder a suscribir la adenda respectiva de cómo sería el plazo de la Contratación que se vaya a establecer finalmente y que ahí ya sería el camino común y corriente con la Contratación del proceso de fiscalización, y estar a la espera de que se defina la situación jurídica respecto al artículo 25 de la ley de tránsito y cuál es el mecanismo para elegir a los nuevos prestatarios.

El cronograma amarraría ambos aspectos, el proceso que iniciaría con la presentación del documento a la Contraloría, el análisis de la Contraloría, y el informe final de ellos que se espera sea favorable y que en ese tipo de documento la Contraloría da la indicación respecto a que la Administración tiene que formalizar todo lo que propuso en una adenda, y que lo que se ha hecho en los últimos años es que la Contraloría dice que eso se somete a aprobaciones internas y que no tiene que volver a donde ellos.

En ese documento se especificarían los términos por los cuales se prestaría el servicio que se ha establecido hasta un máximo de 5 años.

El asesor legal le consulta a don Eduardo ¿si considera pertinente ampliar algo más?

El Director Ejecutivo señala que en caso de emergencia y que no se logre presentar el 208, en esa fecha, como plan b señala que lo que se podría incluir es ¿quiénes son los responsables?, ¿cuáles acciones están?, para dar una fecha de presentación del 208 a Contrataciones de la Contraloría para que también exista esa posibilidad, sin embargo el ideal es lo que dijo don Carlos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que esto último que dijo don Edwin es importante trabajarlo, con respecto al documento al que se refirió don Carlos y al documento que él pidió, por lo que solicita se refieran más a ese punto, e indica se incorpore en el acta la solicitud planteada y la explicación del por qué lo está haciendo, como se detalla a continuación según su petición, conocida además por todos ya que copió a todos los miembros de la Junta:

“Los miembros de Junta hemos recibido un correo electrónico, donde el Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la CGR adjunta el oficio DFOE-SEM-0394 (05245-2022) y DFOE-CIU-0176 (2022), relacionado a la Reiteración de la disposición 4.7 del Informe N.º DFOE-CIU-IF-00004-2021.

Si bien es cierto hay otros puntos que se discutirán en la Sesión Ordinaria 3099-22 que tendemos este 30 de marzo, en dicho oficio, al referirse al numeral 2.3 del Acuerdo de la sesión extraordinaria 3096-2022 del 10 de marzo del 2022 de la Junta Directiva, se señala que:

“...dicho numeral no considera lo establecido en el contrato vigente referente al servicio de inspección técnica vehicular, en las cláusulas 7.1, 7.2 y 8.1 que señalan como obligación del Contratista, presentar al Consejo los informes que se señalen en la oferta, cartel, así como anualmente los informes financieros auditados y que el Consejo tendrá acceso a la información para ejercer su función de fiscalización y control. En ese sentido, específicamente, el adendum al contrato,

firmado entre las partes, de 20 de julio de 2012 estableció expresamente en el considerando IV. “Que las partes estiman conveniente modificar las cláusulas 7, 8 y 11 para clarificar, por una parte, el alcance de los informes que el Contratista debe presentar, la competencia en la fiscalización de COSEVI (...)”.

Por lo anterior, y considerando - en primer lugar - que ese numeral 2.3 se adiciona debido a la referencia dada por la Administración sobre el suministro, o la falta de éste, de información por parte de la prestataria, y - en segundo lugar - que no consta en la documentación, remitida hasta ahora, copia tanto del contrato vigente como del adendum que ahí se menciona, le solicito respetuosamente nos remita copia de ambos documentos.

Lo anterior para efectos del conocimiento necesario, especialmente lo que se refiere al articulado sobre la información referente a los estados financieros, articulado al cual le pediré referirse en la próxima Sesión Ordinaria ya citada.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que le llamó la atención lo que la Contraloría estipula respecto a lo que hay contractualmente establecido para el suministro y obtención de información, principalmente de carácter financiero, que no conocía en detalle ni el contrato ni la adenda e indica que ya sabían que la adenda está firmada por el Ministro en ese momento en ejercicio, que era el Viceministro de Transportes, ya que supone el Ministro no estaba en el país y él asumió esa función y la empresa.

Manifiesta que la adenda está firmada por esos dos sujetos de derecho, que en la nota de la Contraloría hay observaciones respecto a que es improcedente haber solicitado eso, ya que está garantizado por la vía contractual.

La Junta adoptó ese tercer punto tal y como lo escribió ahí, precisamente cuando la Administración les explicó sobre la información o como él lo escribió, “o la falta de esta”, para poder entrar en el asunto más detallado del tema tarifario, que obviamente ya lo saben es una de las preocupaciones de la Contraloría.

Indica que no lo ha podido ver en detalle porque lo recibieron durante el día, concretamente el contrato y su adenda, pero lo cierto es que ahí está esa afirmación de la Contraloría bastante contundente y señala que desconoce si es de la manera en que ellos lo interpretan o si hay una interpretación o aclaración que haya que hacer, porque reitera ese tercer punto tiene que ver más con una cuestión de flujo de información, entre el contratista y la Administración y solicita se refieran a eso.

Licda. Gabriela Valverde Murillo señala, que no han hablado de este tema, pero considera que todos tienen alta preocupación por esta situación y las consecuencias que pueda tener para don Edwin y para la Junta, y solicita a don Carlos, que por favor se refiera ¿cómo está esto?, ¿qué pasa?, se decidió no aceptar, ¿es una recomendación de la Contraloría?, o ¿están en desobediencia?, ¿cuál es la situación?

Indica que ellos no quieren entender que no se puede de otra forma, ya que se les ha explicado de muchas formas y no aceptan y consulta ¿cómo queda ahí la Administración?, ¿cómo es la relación con la Contraloría?, ¿qué pasa?, ¿cuáles podrían ser las consecuencias?

Indica que le gustaría saber eso ya que no tiene la menor idea.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas indica que la pregunta es para don Carlos en lo que respecta a la Junta Directiva, dado que en un mes exactamente estarían terminando, y no cree que el nuevo Gobierno vaya a tener Junta Directiva en los próximos 30 días, o inclusive tres meses por lo ¿qué consecuencia puede tener sobre la situación? a sabiendas de que en julio se termina el contrato de RITEVE, que es la empresa que está en este momento.

Indica que esa es la inquietud respecto a si hay alguna afectación sobre eso.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que se va a referir a la pregunta de don Carlos Contreras en relación al intercambio con la empresa y le consulta si ¿esa es?

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que sí, ya que el numeral 3 del acuerdo que ellos tomaron, es una petición específica para que se intercediera ante la falta de flujo de la información, pero no es solo sobre eso, es el fondo, pero sobre la afirmación de la Contraloría de que contractualmente eso está resuelto, ya que la impresión que le dió es que la Contraloría está diciendo que ellos son los que no saben pedir las cosas.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que esa última frase no podría interpretarla, en lo que si puede hacer mención a la Junta Directiva es con respecto a que en función del acuerdo, de iniciar una relación con la empresa, se ha fijado una agenda de reuniones en las cuáles se llevan las minutas del caso, y que en algunas de esas reuniones han estado, equipos técnicos más grandes y en otras un poco más ejecutivas, pero siempre tratando de construir la información que les permita llegar a una visión de cuál es el punto a partir del cual se amplía el contrato o se establece la agenda, y en qué condiciones.

Comenta que, en los procesos anteriores, había equipos trabajando en el tema de los avalúos de las propiedades, que toda esa información está al día y la única propiedad que tiene una condición especial, es la del Coyol por la condición de la Ruta Nacional número uno, que se comentó en otro momento, y por otro lado que el MOPT a través de indicaciones, hizo el levantamiento de los avalúos de las construcciones, que están en dichas propiedades.

En este momento prácticamente ambos avalúos están concluidos y eso es un punto muy importante para cualquier cosa.

En las reuniones con RITEVE, ellos han traído información, ya que es lógico, ellos son la empresa, y a través de un procedimiento del 208 les corresponde con toda transparencia que se ejecuten este tipo de reuniones, ya que ellos son la otra parte interesada, han traído datos de los avalúos de las propiedades, han traído datos de avalúos de sus edificaciones, han traído datos de posibles inversiones, en caso de que el Estado requiera sopesar inversión versus una nueva tarifa, se han hecho estimaciones en función del valor de las propiedades, para ver de acuerdo a la legislación nacional, cuál sería un eventual alquiler.

Indica que se ha comentado que el Estado no puede alquilar propiedades a nadie, a no ser que exista un proceso licitatorio, que la parte legal está buscando algún mecanismo para ver cómo se hace una compensación, más que un alquiler de lo que representa para el Estado tener esos bienes que ahora los va a usar la empresa prestataria.

Manifiesta que esa ha sido la dinámica de todas las reuniones hasta el momento, y que después de estas reuniones se ha llegado a una conclusión preliminar, que van a terminar de cerrar mañana a nivel interno, para finalmente conversarlo delante de la empresa, para que sea ese el elemento base para construir lo que podría llamarse la ampliación del contrato, la adenda o como se le llame desde el punto de vista jurídico, pero sí han sido bastantes reuniones, considera todas muy positivas, y transparentes, se tienen las actas de las mismas y todo eso formará parte del expediente.

El Asesor Legal inicia respondiendo a don Juan Luis, señalando que no solo en esta coyuntura actual, sino en otras Administraciones, el COSEVI ha tenido casualmente la particularidad a la hora de que se integren las Juntas Directivas nuevas, de la dilación en el proceso de integración.

Por eso a iniciativa de COSEVI, en la actual Ley de Tránsito, se reformó la Ley de Administración Vial, para indicar que el Director o la Directora Ejecutiva, se mantienen en su puesto hasta que se nombre otro Director o Directora Ejecutiva, y hasta cuando quede integrada la Junta Directiva por medio del Ministro o Viceministro, respectivo, entonces la Institución no va a quedar acéfala en ese momento y ya don Edwin lo valorará porque sí se debe tener una coordinación con el Ministro o la Viceministra que nombren, ya que sí tiene que acometer cómo afronta este tema aunque no haya Junta Directiva nombrada en COSEVI.

Por lo que sí va a estar el canal que seguirá siendo don Edwin, hasta que nombren a otra persona en su lugar, por lo que no va a quedar a la deriva ese tema.

Seguidamente indica que respecto a lo que señala doña Gabriela, hay que tener claro que, desde el punto de vista de la Contraloría General de la República, las disposiciones que ellos han girado, equivocadas o no o sustentadas o no, para ellos equivalen a órdenes, entonces quien no atienda la orden en los términos que ellos están planteando, están generando un incumplimiento y eso según ellos tiene consecuencias disciplinarias.

Planteándolo teóricamente, en tal caso se debe llevar el debido proceso y en caso de llevarse a ese extremo se cuenta con la posibilidad de que planten los descargos respecto a lo que se les está señalando, eso lo tramita otra oficina de la Contraloría distinta de esta que ha generado el informe, sería la Asesoría Jurídica de la Contraloría que es la que ve los procedimientos administrativos, y en una lógica de tramitología se esperaría que ellos no inicien nada hasta que se finiquite este tema y quede claramente establecido cómo se va a atender la preocupación de la Contraloría que es lo de la continuidad del servicio.

Pareciera que si al final del camino las cosas se solucionan como ellos quieren, no debería darse ese conflicto, o esa posición de la Contraloría respecto a un incumplimiento de la Junta Directiva o de don Edwin, que en última instancia cuando se pretende sancionar a un funcionario, es porque se ha generado un perjuicio o se ha producido una falta, pero si el tema del servicio se soluciona, no existiría esa condición, pero reitera que eso es teóricamente, habría que esperar cuál es el trámite que le quiere dar la Contraloría General de la República y estarían en un tema de especulación.

Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿ellos no pueden detener el proceso que está haciendo COSEVI para volver a contratar a la empresa?, ellos no lo pueden detener, aunque digan que no ha sido correcto o que no acataron la orden, ¿eso puede llegar a término?

El Asesor Legal responde, que como lo había señalado en otro momento son dos temas diferentes: la Contraloría en estos informes lo que ha estado analizando son las acciones que han focalizado en el COSEVI para asegurar la continuidad del servicio, y eso indica es el Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades y el Área de Seguimiento para la Mejora Pública.

El tema de ampliar el contrato es la División de Contratación Administrativa, es decir es a ellos a los que hay que presentarles una solicitud y ellos con sus propios criterios, analizando la Ley de Contratación Administrativa, el Reglamento y toda la información que ellos quieran, van a analizar desde su perspectiva si la gestión que va a ser el Señor Ministro es o no procedente para que el contrato pueda ampliarse, en el plazo que se le plante en la solicitud.

Una cosa no lleva a la otra, se puede especular en que las oficinas que acaba de señalar se van a poner de acuerdo con la División de Contratación Administrativa para llegar a un mismo objetivo, o bien lo que esperan que es que la División de Contratación Administrativa haga un análisis particular, objetivo, acorde con todas las variables involucradas y concuerde con la Administración de que esta es la alternativa que se tiene en este momento ya que a satisfacción estuvo altamente demostrado que ni el artículo 25, ni una contratación directa con plazo reducido, ni con cualquier otro sistema, saldrían al 15 de julio, sería imposible y el servicio se interrumpiría, y esos son los dos temas a considerar.

Seguidamente se refiere a lo que señala don Carlos Contreras y comenta que hay que tener claro que han sido dos componentes que al momento de preparar el cartel, los términos de referencia de lo que iba a ser una Licitación Pública, el COSEVI y el Ministerio han tenido problemas y es contar con la información financiera para establecer el modelo, y la información detallada de los vehículos, es decir de las revisiones, para el escenario que fuera un nuevo prestatario, darle el paquete de la revisión y decirle que eso es lo que tiene y de ahí en adelante empezar a trabajar.

Sería el acabose pretender venir a construir una nueva base de vehículos cuando ya existe todo un historial previo de revisiones, y esa es una información que no se ha suministrado.

De las reuniones de los grupos de trabajo que en su momento estuvo trabajando el Ministerio en conjunto con el COSEVI, en su momento hicieron ver la existencia de ese documento de esa adenda y con base en eso don Eduardo le hizo el planteamiento a la prestataria de la revisión, se le hizo llegar un oficio haciendo esa referencia y ellos contestaron con base en ese documento que también se les envió copia a Ustedes, donde ellos desconocieron ese documento indicando que de buena fe en su momento se firmó para clarificar esos puntos, pero como la Administración de forma negligente no lo refrendó, esa adenda no tienen ningún valor jurídico.

Explica que la Contraloría no entró en ningún detalle al analizar ese documento, pesando en que tiene total eficacia y validez absoluta, desconoce cómo llegó ese documento a la Contraloría, porque ellos no lo enviaron, pero lo están invocando y en la réplica ante la Señora Contralora porque a don Edwin también le hicieron ver esa circunstancia, él explicó casualmente lo que están señalando, respecto a las condiciones que tiene ese documento, pero que la Administración sí lo invocó y que aquí se ha traído en reiteradas ocasiones la solicitud de la información financiera para efectos del modelo y para efectos de tarifa y la información de los vehículos, que se les ha planteado a ellos y no han suministrado.

Incluso ellos han pretendido que, en este momento, es que lo que haya sea una consulta de imágenes y de que a pie algún funcionario o funcionaria empiecen a digitar toda esa información para conformar una base de datos, pero eso es una locura cuando simplemente lo que se debe buscar es el canal o la herramienta amigable para trasladar la información.

Desde ese punto de vista es incorrecto ese señalamiento de la Contraloría y podrían sugerirles que en la respuesta que se le de a la Contraloría salvo que no quieran entrar en mayor roce, hacer una observación sobre las características de esa adenda que ellos están invocando que tampoco es idóneo para pretender que la Administración ha fallado en solicitar la información, porque ese documento no hubiera ayudado para hacerlo como pretende ellos y consulta a don Carlos Contreras ¿si le quedo claro o desea que le amplíe otro concepto?

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que don Carlos Rivas está afirmando que lo que está contenido en las observaciones de la Contraloría no es correcto, que efectivamente aunque el contrato y la adenda establezcan un flujo de información, y la información sí se ha solicitado y ha habido problemas para obtenerla, señala que si él ve esa nota de Riteve que menciona don Carlos y que les envió amablemente en la tarde, observa en ella la fecha del 25 de julio del 2021, y la adenda es del 2012, por lo que pensaría que ha faltado ese flujo de información y señala que no le parece de mérito entrar en detalle con eso.

El asunto es que efectivamente si hay un problema con la adenda que para nosotros también era totalmente desconocido, sin embargo, pensaría que dentro de la buena fe o el afán colaborativo ya que en esa nota de Riteve del 2021 donde dan respuesta citan una serie de información, etc., que ha pasado y el asunto indica ¿qué es lo que origina ese numeral 3 de nuestro acuerdo?, lo que lo origina es una manifestación de la Administración, en donde se dice que existe ese problema y por eso es que lo colocan como una solicitud al Ministro de que interviniera.

La Contraloría afirma que no se tenía que plantear porque eso ya está contractualmente resuelto, por lo que considera que no pueden dejar de no referirse a eso que la Contraloría está diciendo, le parece que no es una cuestión de si hay que referirse o no, pero que hay que referirse, porque es un punto concreto del documento de la Contraloría.

Le señala al Asesor Legal que él está hablando de elementos que dan razón para que ese numeral del acuerdo se hubiera redactado y se hubiera enviado, porque eso hay que aclararlo no pueden simplemente decir que no, repite que él desconocía ese documento, desconocía la adenda, pero sí hay que aclararlo en una eventual respuesta.

Señala que eso es lo que quería decir y no pretende que se extiendan más, le parece que queda claro todo lo que se ha hablado y las conversaciones que don Eduardo ha descrito aquí, le parecen muy halagüeñas en el sentido de que se puedan tener todos los elementos que les correspondan para definir lo que les corresponda definir desde el punto de vista tarifario y que eso quede adecuadamente sustentado ante una eventual observación de la ARESEP, no una aprobación que le parece que no procede, pero sí una observación o criterio.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica a don Carlos Rivas que en su primera intervención hablo de una fecha para que el Ministerio presente ante la División de Contratación Administrativa de la Contraloría la respectiva solicitud y le parece que lo da como un hecho que va a suceder y consulta ¿por qué se sabe? Y ¿cómo se sabe que eso va a suceder por parte del Ministro en esa fecha?

El Asesor Legal Institucional, el Dr. Carlos Rivas Fernández, señala que eso se lo puede contestar mejor don Eduardo, pero indica es una fecha que se propusieron todos para no alargar más el asunto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que cuando dice se propusieron todos es ¿a nosotros, al Ministro y quien tiene que enviar la nota?

El Asesor Legal Institucional, el Dr. Carlos Rivas Fernández, señala que es al grupo de trabajo que ha estado trabajando en este e inclusive dijeron que el Presidente de la República también dijo que hay que resolver esto lo más pronto posible.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que el hecho concreto es que esa acción que se le está solicitando al Ministro, es una acción fundamental en todo esto por eso se refiere a ello y a la fecha que indicó don Carlos Rivas.

El Asesor Legal manifiesta que hay que verlo en perspectiva para esta Junta Directiva, ya que la fecha límite que les están dando es de hoy en ocho, entonces para poder dar la respuesta de que lo que solicitaron ya se ejecutó, se esperaría que el Señor Ministro entre lunes y martes ya haya planteado el documento, y que puedan ver el martes la respuesta que se le va a dar a la Contraloría en ese sentido.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica a don Carlos Rivas que lo que está planteando es que esa respuesta se va a enviar entre lunes o martes en la mañana, de manera tal que ellos la van a poder ver, esperarían que eso sea así.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que parte del esfuerzo que se viene haciendo es esa coordinación COSEVI-MOPT inclusive al más alto nivel, porque están convencidos de que la propuesta que se ha planteado ya varias veces, es la única que le da continuidad al servicio de inspección y así se ha planteado en los diferentes documentos, por lo que están precisamente construyendo sobre esa base y en eso no hay posiciones distintas, hay una coordinación y considera van a salir bien.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que queda satisfecho ya que era un punto importante de aclarar.

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1 Se tiene por conocido el oficio DFOE-CIU-0176, DFOE-SEM-0394, (05245) de la Contraloría General de la República, atinente al tema del servicio de inspección técnica vehicular y los comentarios efectuados sobre el mismo por el Señor Presidente de la Junta Directiva y la Administración.
- 6.2 Se acuerda convocar a sesión extraordinaria para el día martes 5 de abril a las 6:30 p.m., con el fin de conocer el borrador de respuesta que debe presentarse a la Contraloría General de la República, a más tardar el día 6 de abril.

Se declara acuerdo firme.

ARTÍCULO SÉTIMO

Campañas a producir durante 2022.

A continuación, se recibe el señor Mba. Roy Rojas Vargas, el licenciado Luis Montero Fallas y la licenciada Jeannina Reyes Ramírez, de la Dirección de Proyectos, quien proceden a presentar cada uno de los spots remitidos previamente.

El expositor muestra el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, solicita lo vuelvan a poner.

El expositor muestra nuevamente el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

Una vez analizado por los señores miembros señalan lo siguiente:

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que está claro.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, indica que está claro.

El expositor indica que estos animatic mantienen la misma línea, explica que el animatic anterior termina donde el conductor presiona el freno y ahora van a ver precisamente donde el freno se presiona.

El expositor muestra nuevamente el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

Una vez analizado por los señores miembros señalan lo siguiente:

El Arq. Eduardo Brenes Mata, ¿consulta ese se va a juntar con otro?

El expositor señala que funcionan como comerciales separados pero complementarios, pues el primero es de tiempo de reacción, que es el momento en que observa el objeto y el cerebro le envía la reacción al pie para presionar el freno en el vehículo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que hay un detalle que quiere comentarles y es que siempre ha entendido desde que sacó la licencia, que conservar la distancia es fundamental y la distancia que se mantiene señala no sabe si es científico o proviene del pragmatismo, pero si se va a 100 la distancia son 50, si va a 25 la distancia es de 12, siempre es la mitad de la velocidad a la que se va y explica que si se va a 200 se tiene que ir a 100 metros alejado del carro que va adelante, y ahí lo que se hace es referencia a que la mente tarda un segundo y

medio en reaccionar y que ese tiempo equivale a 50 metros pero ¿qué pasaría si va a más de 50 kilómetros por hora?

El expositor indica que los dos comerciales están contemplados a 120 kilómetros por hora.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que serían 60 metros la distancia.

El expositor indica que en el primer comercial el tiempo de reacción es de 1.5 segundos, en ese momento aún no se ha presionado el freno y el vehículo se desplaza 50 metros a 120 kilómetros por hora porque es a la velocidad que viaja, esa es la distancia que transcurre el carro mientras el cerebro le envía a su pie la señal de que debe presionarlo, para que se active el sistema de frenos.

El expositor indica que en el segundo comercial lo que hace es indicarle una vez que el cerebro le envió la señal al pie y el pie presiona el freno, el sistema de frenos del vehículo que según las variables de clima condiciones de la carretera, de las llantas, a la velocidad que viaja además de los 50 metros tarda otros 63 metros.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que ahí está implícito, que, bajo condiciones deseables, en el mejor de los casos hay 63 metros para frenar, si existe algunos de los elementos que estén en peor condición, es más, eso no se dice, pero se entiende de la forma en que está dicho, solo que es muy rápido.

El Señor Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos se refiere a los pasos peatonales en la carretera Cañas-Liberia en donde por dos semanas hicieron mediciones de velocidad en diferentes horarios, y comenta que pasan a 130 kilómetros por hora cuando lo que se indica es que deben ir a 40 kilómetros por hora.

Señala que hay una zona que se llama de transición y está mal diseñada, que las bandas logarítmicas lo que hacen es un escándalo, pero no detiene al vehículo, con la velocidad en la que pasan por ahí le pasan por encima al peatón aunque frene kilómetros adelante, entre la reacción y la distancia de parada.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que ahí el problema es que el exceso de velocidad es tan grande que de hecho las bandas y el tiempo que puede pasar para que se active en la persona que algo puede pasar eventualmente al frente, pase en mucho menos tiempo, ya que la pasada encima de las bandas es mucho más rápida de lo que puede ser, es un fenómeno complicado y una vez que la persona pasó por las bandas y de alguna manera eso le dio cierto temor para que disminuyera la velocidad, al sentir que hay un ruido una cierta incomodidad y no es que ya pasó una vez y la siguiente vez casi que mantiene su velocidad original.

El Señor Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos se refiere a que en donde están puestas esas bandas en la zona de transición, no están puestas en el lugar que tiene que estar puestas, ahí lo que hacen es ruido pero no disuade en lo más mínimo la velocidad del carro, por lo que tienen que estar más atrás.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que el ruido es parte de la disuasión y la incomodidad que genera, pero si supone que debe haber un diseño diferente no solo de su colocación, sino del tipo de bandas.

El expositor indica que aquí lo que se trata es de decir en el momento de reacción y la distancia de frenado todo lo que puede haber en 113 metros en los que no se tiene ningún control, es decir si hay un niño, un ciclista, una persona adulta mayor, una persona corriendo, la mamá con el coche, hasta detenerse que es el animal que se vio que la persona detectaba al inicio, en esos 113 metros totales el conductor no puede hacer nada si hay algo antes de eso que se divisa adelante.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, consulta ¿nosotros tenemos carreteras de 120?

El Director Ejecutivo responde que no.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que hace la pregunta porque esa es la velocidad que se está poniendo ahí como si fuera una velocidad autorizada.

El Director Ejecutivo responde que no, que el objetivo de la campaña de comunicación, es que la velocidad mata, por lo que lo están haciendo es asociándolo a los excesos, igual hicieron con la moto cuando hablaban de 70 en una zona de 40, porque lo que están intentando que la gente conceptualice son dos elementos, el tiempo de reacción y la distancia de frenado.

Señala que lo que mencionaba ahora del 100 versus el 50, es una regla que se usaba es correcto, pero explica que esa es la distancia a la hora de conducir que es diferente porque los dos vehículos van a la misma velocidad, y ahí sí aplica la regla, pero aquí no porque a lo que se están enfrentando es contra objetos detenidos versus la persona circulando, son cosas diferentes.

¿Qué es lo que se quiere comunicar?, ¿qué es lo que quieren que aprendan?, porque lo que don Eduardo dice es correcto, pero señala que lo que ellos dicen también es correcto, que quieren que aprendan es que si no están atentos y van a 120 están excediendo la velocidad obviamente, y efectivamente pueden recorrer más de 100 metros con el riesgo de atropellar a la vaca, el peatón, la señora con el coche, etc., si el objeto de lo que se quiere comunicar es otra cosa, se tendría que cambiar lo que se quiere decir, pero consideran desde la “velocidad mata”, es enseñarle a la gente conceptos técnicos para que empiecen a conducir mejor, creen que ahí es donde tienen que apuntar, porque a pesar de que muchos inclusive en la universidad hablaron de estos temas, que él tuvo que volver a calcular el recorrido porque no lo tenía en la cabeza, ¿cuántos metros se recorre en 3 segundos si se usa la regla de los 3 segundos?, si va a 120 kilómetros por hora, son 100 metros, efectivamente aunque se haya estudiado se olvida y es precisamente lo que buscan, ¿consulta si satisface la respuesta?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que el tema es correcto, solo que al ver los videos se despiertan otras dudas y no puede abarcar todo en un mismo video, porque aún a 90 ante un objeto detenido adelante, hay muchísimo riesgo indica.

El expositor muestra el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, solicita lo vuelvan a poner.

El expositor muestra nuevamente el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

Una vez analizado por los miembros señalan lo siguiente:

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que le parece bien el concepto y lo que se desarrolla, como lo que se busca es ejemplificar por el extremo y para llegar a los 90 grados que ahí se menciona, la velocidad de referencia es 130, lo entiende por el lado de ejemplificar que se está cometiendo una imprudencia al ir a esa velocidad.

El Director Ejecutivo indica que se puede bajar lo pueden poner a 100 o a 120.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que entiende, pero no tiene el criterio en este momento para solicitarlo, señala que el asunto es ejemplificar que con velocidades que no están permitidas, o que son excesivas etc., se tiene ese problema, talvez que 120, ya que 130 en lo personal lo impacta, y en realidad que con 120 el barrido es de 40 grados, y es pequeño aun así da el efecto túnel, pero es solamente ese comentario.

El Director Ejecutivo indica que no hay problema se puede bajar a 120 y hacen el cálculo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que tiene una observación de imagen y es que cuando la persona entra al carro y aparece el abanico de 180 grados en color morado, capta una imagen de visibilidad perfecta y consulta ¿cuál es el rango de visibilidad que tiene en ese momento? Y comenta que cuando esa representatividad la pasan al diseño a través del parabrisas con una sombra, no queda tan evidenciado, y a veces indica hay personas que pueden tener algún problema en la vista, y no se capta esa sombra del túnel, desconoce si al final, se puede volver a la imagen no de los 180 grados sino del último mensaje, y ponerlo en planta de cuál es el ángulo visual que se tiene en ese momento, como combinarlo.

El Director Ejecutivo indica a los expositores explicar a don Eduardo cómo va a ser esa imagen, no es como lo están haciendo en caricatura o bosquejos, sino como una imagen real, y con el túnel hecho en el efecto, así indica que talvez se capte más para los usuarios.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que les deja la inquietud.

El expositor señala que la idea de la campaña es explicar **“Por qué la velocidad mata”**, eso explica porqué se ponen velocidades un poco altas y es un poco para que las personas interioricen el riesgo que asume cuando excede los límites de velocidad, tratar de adecuarlo a lo que dice la ley desde su perspectiva puede ir en contra de este mensaje que quieren dar.

El Director Ejecutivo indica al expositor que el 120 acoplado la lógica que externó don Carlos, es más probable que lo hagan que 130, por lo que le parece que 120 no está mal y coincide en que se puede dejar si les parece a ustedes como miembros.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que el 120 igual está fuera de orden legal.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que así se mantiene en los demás spots.

El expositor señala que aquí la lógica es que van a tener que hacer una animación ya que las cámaras mantienen el enfoque, no es como el ojo y se va haciendo desde un vehículo y con un efecto de animación se va a ir haciendo el efecto de halo, poniendo borroso cerrando el ángulo de visión conforme la velocidad se va aumentando a 65 a 70 grados, entonces indica que todo el costado que sería la visión periférica que va perfecta desde el inicio, que se va cerrando conforme avanza la velocidad.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que cómo se usa animación para ir cerrando el círculo, consulta si ¿se simula la velocidad también?

El expositor señala que por decirlo así la animación se hace sobre el parabrisas del carro que van a ver en el anuncio.

El expositor muestra el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que ese es igual.

El expositor responde que sí pero para motos, ya que las motos la mayoría de viajan a esa velocidad o más.

El expositor muestra el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

El Director Ejecutivo indica que es un concepto difícil de explicar y trataron de ejemplificarlo lo más que se pudo y están anuentes a sus aportes señala.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, solicita lo vuelvan a poner.

El expositor muestra nuevamente el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, consulta ¿cuál es la medida que aparece ahí.

El Ing. Carlos Contreras Montoya responde que es Joules.

El Director Ejecutivo indica que sí, es energía.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que si no han escuchado eso pueden leer muchas cosas, por lo que indica que si va a aparecer el nombre solicita que las letras no confundan, incluso le parece que es educativo Joules.

El Director Ejecutivo señala que están anuentes a escuchar.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, señala que lo ve claro, le parece interesante.

El Director Ejecutivo señala que el 0 joules lo pueden quitar y dejar el otro y el que quiera entender que es vaya y busque que es eso, pero como dice don Eduardo se debe escribir bien, si les parece o se quitan como digan.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, señala que hay mensajes que dichos de cierta manera a la gente le puede quedar más claro, como que un vehículo detenido no tiene inercia, y que un vehículo al empezar a caminar desarrolla una energía propia que es la inercia, y cuando lo paran de golpe esa inercia continua, pero eso es muy difícil de explicar, le parece que los dibujos están claros.

El Ing. Carlos Contreras Montoya solicita poner el animatic donde se desarrolla lo de la velocidad y lo de los Joules.

El expositor lo vuelve a mostrar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya solicita indicar algún medidor que refiera a energía cinética, no los Joules, nadie va a ir a buscar ¿que es un joule?, que ahí se muestra un medidor de velocidad, como el que tienen los carros y los joules aumentan, que, si se pudiera poner algo que represente la energía cinética un cono que va creciendo o un medidor que va creciendo, y no ponerle una unidad de medida, entiende lo del doblamiento del metal aunque suena horrible.

El Director Ejecutivo consulta ¿habrían dos relojes?

El Ing. Carlos Contreras Montoya responde que uno puede ser un reloj que presente lo que ve en el carro, eso está bien y energía cinética, de tal manera que se da cuenta de que la energía cinética está aumentando.

El Director Ejecutivo, señala que iría casi directamente proporcional a la velocidad.

El expositor muestra el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, solicita lo vuelvan a poner.

El expositor muestra nuevamente el animatic: **“Por qué la velocidad mata”**.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, consulta ¿qué significa la palabra pan?

El expositor responde que es un tecnicismo que se usa para un movimiento de cámara.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que hay que tener un video así, pero por alguna razón no le resulta digerible no sabe por qué.

El Director Ejecutivo consulta ¿cuál el último?

El Arq. Eduardo Brenes Mata, indica que sí.

El Director Ejecutivo responde que es porque están mezclando dos conceptos el cinturón y la velocidad mata.

El Arq. Eduardo Brenes Mata y los órganos internos.

El Señor Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos señala que hay que explicar en 30 segundos los tres impactos, cuando en un vehículo los ocupantes no usan el cinturón de velocidad, eso es lo que ocurre y se dice cuál es el daño que produce cada impacto de una forma gráfica, a mayor velocidad el daño va a ser mayor.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que no sabe qué sugerirles, solamente plantea la inquietud respecto a que no le resultó tan fácil de digerir

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que le parece se puede aprovechar este para darle un guiño al segundo decenio, que aquí hay más que esos dos conceptos que se mezclan que señaló don Edwin, porque un concepto que subyace aquí es que el cuerpo humano es frágil, y es uno de los conceptos que tanto se ha propagado en el segundo decenio, le parece que pueden pensar y desarrollar más la idea para poner una frase al final no solo que diga la velocidad mata, sino alguna alusión a la fragilidad del cuerpo humano, que es un concepto que está en el segundo decenio muy impulsado, no solo que las carreteras lo perdonen y que la vialidad pueda de alguna manera ayudarlo una vez que cometió el error a que no se incrementen los daños en el cuerpo, sino que además el cuerpo tiene un alto grado de vulnerabilidad, para que lo analicen para aprovechar y cerrar de esa forma.

Los expositores toman nota.

Al ser las 17 horas con 10 minutos se retiran los funcionarios de la Dirección de Proyectos de la sesión.

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se aprueban las propuestas de campañas presentadas por la Dirección de Proyectos en esta sesión, instruyendo a los responsables de las mismas, para que incorporen las observaciones señaladas por los señores miembros de la Junta Directiva en el producto final.

Se declara acuerdo firme.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez señala en relación al tema anterior, que hay algunos un poquito enredados y consulta ¿ellos tienen estudios del impacto de estas campañas?

El Director Ejecutivo responde que hay una encuesta que se genera después de cada campaña, aún no lo han podido traer a Junta pero que la del año pasado tiene un dato interesante y es la recordación espontánea, que cuando se hace la encuesta no se le indica que es de COSEVI, sino ¿qué recuerda?, y precisamente señalan que la recordación de las campañas de COSEVI hablan de seguridad vial y la gente sí lo asocia, que la recordación es un poco más alta que los anuncios de Coca Cola al menos en Costa Rica, lo que significa que durante muchos años han venido calando y por ende el nivel es significativo, pero sí lo va a mostrar, una vez entre en agenda.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez agradece la respuesta e indica que en ese momento lo pueden ver.

ARTICULO OCTAVO

Atención acuerdo JD-2022-0076. Exposición de resultados “Proyecto de Estrategia de Movilidad Segura y Sostenible (PEMSS).

A continuación, se recibe al Mba. Roy Rojas Vargas y al Ing. Francisco Elizondo Granados de la Dirección de Proyectos quienes proceden con la presentación que se aporta:



Descripción General - Resultados - PEMSS

- El proyecto presentó los siguientes entregables:

Entregables	Entregables
1	Plan de Trabajo - Específico
2	Metodología para Costa Rica del Plan Estratégico de Movilidad Segura y Sostenible (PEMSS)
3	Diagnóstico de la problemática
4	Formulación del PEMSS (visión, objetivos, líneas estratégicas y políticas de gestión) y la Auditoría Integral de Movilidad y Seguridad Vial sobre la Ruta Nacional N° 2 del Km 131 - Km 144
5	Plan de implementación y publicación del producto final

Descripción General - Resultados - PEMSS

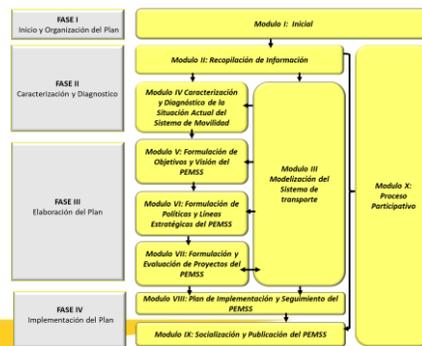
- Guía Metodológica de Aplicación del PEMSS:



Descripción General - Resultados - PEMSS

- La Guía se desarrolló para ser utilizada por otros gobiernos locales u otras Instituciones del Estado (inclusive Asociaciones de Desarrollo) para desarrollar un Plan Estratégico de Movilidad Segura y Sostenible (PEMSS), considerando los ajustes en función de las características específicas de la ciudad a abordar o el área de influencia por atender.
- Constituida en la siguiente estructura:
 - **Antecedentes** (socioeconómicos, normativos, institucionales, financieros, sociedad civil, introducción conceptos de desarrollo sostenible y movilidad)
 - **Caracterización de Ciudades** (metodología de clasificación de asentamientos humanos - MVAH 2017-2018; planización del sistema de ciudades de Costa Rica - CNP) Lineamientos técnicos de la Política Nacional de Desarrollo Urbano 2018-2030)
 - **Descripción de un PEMSS** (es un instrumento de planificación como insumo para la toma de decisiones de inversión pública; buscando reducir los impactos negativos asociados a la movilidad urbana a través de la propuesta de un conjunto de actuaciones que tienen como objeto la implantación de formas de desplazamientos más sostenibles, caminar, andar en bicicleta, transporte público, optimizando otros modos de transporte)
 - **Marco de Implementación** (geográfico, institucional, temporal, legal, financiero)
 - **Metodología para elaborar e implementar un PEMSS** (Fase I: Inicio y Organización del Plan, Fase II: Caracterización y Diagnóstico, Fase III: Elaboración del Plan, Fase IV: Implementación, proceso participativo)

Descripción General - Resultados - PEMSS



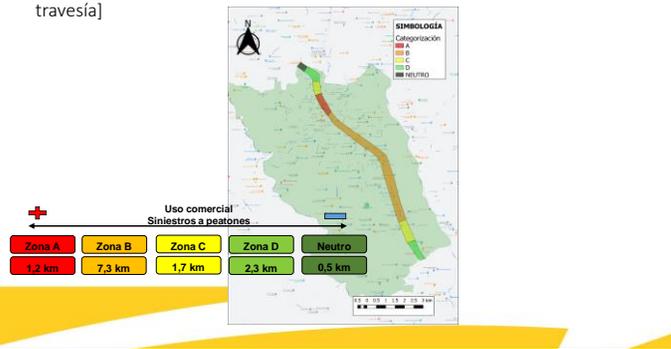
Descripción General - Resultados - PEMSS

- **Diagnóstico de la problemática:** recopilación de información base del estudio
- Información Primaria
 - Encuestas
 - Encuestas de Interceptación vehículos privados
 - Encuestas de Interceptación transporte público
 - Encuestas Domiciliares
 - Estudios de transporte público
 - Frecuencia y Ocupación Visual (FOV)
 - Ascenso y Descenso de pasajeros de buses y velocidades
 - Salidas en Terminales
 - Estudios de tránsito
 - Aforos vehiculares, peatones y ciclistas
 - Estudio de velocidades (RVC y RVN)
 - Estudio de oferta y rotación de estacionamientos
 - Inventario infraestructura vial



Descripción General - Resultados - PEMSS

- Se realizó una AIMS en la Ruta Nacional N° 2 (Km 131-Km144) [tramo de travesía]



Descripción General - Resultados - PEMSS

- **Formulación del PEMSS:**
- **Visión:** "Alcanzar una **ciudad ordenada, accesible, inclusiva, resiliente y limpia**, con una **movilidad segura y sostenible** que mejore la **calidad de vida** no solo de sus **residentes** sino también de quienes la **visitan y/o transitan.**"
- **Objetivos Generales:**
 - Mejorar los niveles de **conectividad, accesibilidad y seguridad** de la población **Integrando la estructura urbana y vial** con la movilidad
 - **Jerarquizar y ordenar el uso del espacio** en la vía pública priorizando los modos no motorizados y masivos por sobre el uso del transporte privado e individual
 - **Alanzar el servicio del Transporte Público** promoviendo un desplazamiento seguro, accesible, eficiente, confiable y sostenible para toda la población
 - **Reducir la siniestralidad** en el área de estudio
 - **Mejorar la calidad de la Infraestructura vial Jerarquizada**, ciclista, peatonal con consideración de las personas vulnerables y con perspectiva de género
 - **Fortalecer las Instituciones** en materia de control, regulación y gestión de la movilidad y en su capacidad de articulación con los ciudadanos

Descripción General - Resultados - PEMSS

- **Objetivos Específicos:**
 - **Convertir la RN 2 en una "Calle Completa"** incorporando un rediseño de su calzada y aceras que favorezcan la circulación segura y sostenible, pasando de ser una barrera a ser una avenida "parte de" la ciudad
 - **Reorganizar y ordenar el sistema de movilidad en el área central de San Isidro de El General**, mejorando la calidad y operación de la infraestructura definiendo una nueva jerarquía que ponga especial atención en la integración modal y la inclusión de actores vulnerables
 - **Mejorar la operación y calidad del transporte público** en los principales corredores y accesos a barrios de la ciudad, otorgándole prioridad de circulación en tramos clave, mejorando la infraestructura de las paradas, el acceso a las mismas y proveyendo información al usuario
 - **Proveer Infraestructura protegida e Información para la circulación de peatones, ciclistas y ciudadanos vulnerables**, desarrollando una red segura, directa y conectada con los principales orígenes y destino de la ciudad y con otros modos de transportes
 - **Gestionar la operación del transporte público y el tránsito** para alcanzar valores operativos eficientes en el consumo de combustibles y emisiones

Descripción General - Resultados - PEMSS

- **Objetivos Específicos:**

- Reducir el número de víctimas y siniestros en la vía pública como consecuencia de los desplazamientos de la población
- Desarrollar una estrategia educativa en Seguridad Vial y Movilidad dirigida a escolares, usuarios y transportistas
- Mejorar la capacidad de control y cumplimiento de las normas
- Promover la creación de una Oficina de Movilidad (MP2)
- Mejorar la calidad ambiental y salud de los habitantes

Descripción General - Resultados - PEMSS

- **Formulación de Políticas y Líneas Estratégicas del PEMSS:**

Línea Estratégica	Programa
1 - Mejoras en la conectividad, accesibilidad y seguridad 	1 - Infraestructura Ruta 2 (R2)
	2 - Infraestructura Área Central San Isidro (AC-SI)
	3 - Infraestructura Otros Sectores (OS)
	4 - Pavimentación
2 - Mejoras en el Transporte Público 	5 - Reestructuración recorridos TPU
	6 - Infraestructura Paradas
	7 - Información en Paradas
3 - Fomento al Transporte No Motorizado 	8 - Sistema Transporte Público Bicicleta
	9 - Información que fomente el TNM
	10 - Caminos Escolares Seguros
4 - Fortalecimiento Institucional 	11 - Oficina de Movilidad
	12 - Cuerpo de Inspectores de Tránsito
5 - Socialización y Capacitación a la Comunidad 	13 - Portal del Ciudadano
	14 - Educación y Capacitación

cosevi
Consejo de Seguridad Vial

Descripción General - Resultados - PEMSS

- Plan de Implementación del PEMSS:

LE - Programa	CORTO			MEDIANO			LARGO			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
LE 1- Mejoras en la Conectividad, accesibilidad y seguridad										
1- Infraestructura Ruta 2 (R2)										
2- Infraestructura Área Central San Isidro (AC-SI)										
3- Infraestructura Otros Sectores (OS)										
4- Pavimentación										
LE 2- Mejoramiento del Transporte Público										
5- Pavimentación										
6- Infraestructura Paradas										
7- Información en paradas										
LE 3- Fomento al Transporte No Motorizado										
8- Sistema Transporte Público Bicicleta										
9- Información que fomente el TNM										
10- Caminos Escolares Seguros										
LE 4- Fortalecimiento Institucional										
11- Oficina de Movilidad										
12- Inspectores de Tránsito										
LE 5- Socialización y Capacitación a la comunidad										
13- Portal del ciudadano										
14- Educación y Capacitación										

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que efectivamente don Eduardo, don Juan Luis y su persona estuvieron en la presentación de los argentinos, y ahí se hizo esa observación sobre el Pimus, que considera importante ya que les deja una lección respecto a que tal vez se haya dejado un poco suelto y no dice que el Ministerio no lo haya podido liderar bien, no es esa su crítica, señala que él estuvo en una sesión del Pimus ya que a él lo invitaron y en realidad notó que había una desarticulación y no sabe cuál fue el análisis que se hizo a posteriori del Pimus, pero considera que si deja enseñanza de cosas que deben ajustarse a objetivos mayores.

Indica que comprende que los consultores no contaran con esa valoración del Pimus, además le parece que no afectaron mayores datos que fueran a variar la metodología ni los resultados.

Manifiesta que le parece importante que se refieran al trabajo que se hizo con la Caja Costarricense del Seguro Social y los elementos que ahí hubo, y que aportaron elementos de información que no se esperaba que fueran de ese nivel y solicita se refieran.

Además, solicita detallan la encuesta domiciliar que se realizó, ¿cómo fue la zonificación?, y ¿cuánto representó esa encuesta domiciliar del costo total del proyecto?, es algo de lo que se debate bastante, hoy hay una tendencia de que las encuestas no se hagan domiciliarmente.

Lo otro que consulta es que ahí mencionan encuestas de ascenso y descenso que se hicieron en el sistema de transporte público, que hace muchos años la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, sistemáticamente realizaba encuestas de ascenso y descenso en el sistema de transporte público y era un elemento importante de diseño y de frecuencias, análisis de itinerarios e inclusive a partir de ahí había una información adicional a la que los empresarios brindaban.

Señala que había una secuencia, tuvieron secuencias históricas interesantes, y eso se dejó de hacer sistemáticamente, eso lo hacía la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, con el equipo de base de datos.

Seguidamente expresa lo que tiene que ver con dos objetivos generales, el tema de afianzar el Servicio de Transporte Público, es una de las cosas más importantes, no solo porque obedece a una forma importante donde la gran mayoría, desconoce cuál es el porcentaje en Pérez Zeledón respecto a las personas que se trasladan en transporte público y solicita se lo indiquen posteriormente, el tema de afianzar tiene mucho que ver con la coordinación institucional, respecto

a que tiene que establecerse con otros órganos desconcentrados etc., y el de fortalecer la personalidad propia de las municipalidades, y ¿cómo es que está planteado ahí el asunto de la Secretaría o la oficina de movilidad?, ¿qué implica eso?, desde el punto de vista de recursos o eventualmente cómo se ve, toda vez que la Guía metodológica se requiere se aplique en varios lugares, y consulta además, ¿qué es lo que viene ahora?, ¿qué viene después de que se tienen estos resultados en la mano?, con respecto a la implementación, coordinación, al financiamiento y principalmente ¿cómo es que se vislumbra la diseminación de este conocimiento?

El Sr. Roy Rojas Vargas responde, que las dos primeras tienen una relación interesante y que es totalmente inédito en este país el manejo de las instituciones de la salud, por el tema de la confidencialidad.

Comenta que los Ebais, manejan una ficha familiar en la cual está totalmente descrito los patrones de morbilidad familiar, la edad, estado civil, donde viven, etc., esa base de datos es muy interesante e incluso está graficado el tipo de familia y sobre eso planifican sus visitas etc., es una información que dio insumo al diseño de la encuesta hogares en la cual ampliaron ciertos parámetros, como por ejemplo de dónde a dónde se mueven, qué tipo de transporte utilizan las familias, y con esa información posteriormente poder establecer trayectorias, caracterización de la población, entre otras.

Reitera que esa información fue rica para especificar el conocimiento de los desplazamientos por género, por edad, por modo de transporte, por trayectorias de dónde a dónde se mueven las familias de los dos distritos que es el alcance del proyecto con eso abarca esas dos preguntas de don Carlos Contreras.

El Ing. Andrés Elizondo complementa, indicando que cuando solicitaron la información al INEC de las Unidades Geográficas Mínimas, estaban al 2011, entonces se analizó con el equipo de trabajo del consorcio para determinar de qué manera se podía ubicar información actualizada al momento y precisar técnicamente los resultados, para que cuando pase por la modelación sea íntegra o representativa.

Explica que se habló con el sector salud y les lograron brindar no en digital sino en levantamientos a mano que se digitalizaron para que a través de las etapas se pudiera determinar la Unidad Geográfica Mínima para después optimizarla a la unidad de medida que brinda el INEC y así precisar por casa cantidades de personas y como se movilizaban y cuando ya se tiene todo esto se puede precisar mejor el marco muestral de la encuesta domiciliar que se hizo, y poder brindar un dato representativo.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿la consultora digitalizó la información?

El Ing. Andrés Elizondo responde que se le solicitó la información al sector salud y parte del consorcio, tomó el documento en físico, lo digitalizó y después se migró a todo el sistema de información geográfica para definir el tema con el dato actualizado.

El Sr. Roy Rojas Vargas señala que otros de los elementos de la negociación fue el elemento del ganar ganar, y le consultan a los Ebais cuál es el principal obstáculo para que esos programas se realicen de una forma efectiva, y señalaron que no tiene infraestructura para que esas personas se muevan y que eso les llamó la atención porque la movilidad no solo debe ser sostenible y segura sino también saludable, y se interesaron por integrar ese concepto en el proceso.

Agrega que en relación a los municipios, eso no funciona en Costa Rica tiene un costo muy elevado, sería más bien una unidad ejecutora, que tiene un costo muy elevado y eso en un municipio no da, pues el hecho de que tengan una unidad de seguimiento de los proyectos a nivel municipal sería lo recomendable.

Señala que la Municipalidad de Pérez Zeledón está interesada en este proyecto y que en el Consejo Municipal tuvieron la ventaja cuando lo presentaron que hay dos diputados electos, uno del PUSC y uno del Frente Amplio, ya ellos estaban

asignando fondos para arrancar proyectos en Pérez Zeledón y en algunos tramos que la auditoría determino que hay tramos de riesgo de accidentes.

Agrega que las encuestas domiciliarias se desarrollaron en plena pandemia y el hecho de que las personas colaboraran fue precisamente por la estrategia de comunicación que estableció COSEVI con la comunidad, con voceros de la comunidad, el alcalde y otros, construyendo un nivel de confianza con la gente, indicando que se iba con todos los protocolos, y la gente accedió, tuvieron una respuesta bastante importante un poco señalando las características de la parte domiciliar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que no es necesario que lo indique ahora, pero sí sería importante conocer la parte de la encuesta domiciliar principalmente por el costo de divulgación y apoyo del municipio ¿cuánto representó el costo total esa parte?

El Ing. Andrés Elizondo responde que como el proyecto se presentó en entregables, la encuesta domiciliar está dentro del diagnóstico que es el entregable tres, el entregable tres correspondía al 35% del total, pero que en esa parte no se solicitó el detalle del porcentaje en costo, que puede ser una lección aprendida para una futura aplicación, para que puedan brindar el costo detallado para las diferentes actividades que se vayan a considerar, reitera que sí se consideró el porcentaje total del diagnóstico.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿en términos globales se podría decir que un tercio del costo se empleó en la parte de la encuesta domiciliar su realización e implementación?

El Ing. Andrés Elizondo responde que es correcto, que el COSEVI trató de prever cuando se formuló es que ellos iban a desarrollar la parte comunicativa y acompañar el proceso en todas sus diferentes etapas.

El Sr. Roy Rojas Vargas señala, que lo interesante es que el municipio estuvo involucrado desde el día cero, entonces ellos conocían, promovían, y cuando se les preguntaban por algunos actores, indica que ellos sabían responder porque eran parte del equipo líder, de todo el proceso.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuál es el porcentaje de viajes que representa el transporte público?

El Ing. Andrés Elizondo responde que a mano no lo tiene, es un documento muy grande y trató de ubicarlo, pero no lo ha encontrado, que el dato sí está en el detalle con toda la información previa.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que siempre es interesante saber ese dato recién levantado.

El Ing. Andrés Elizondo responde que lo que recuerda es que se tiene el dato específico, por las líneas en todo el transporte público que está dentro del área de estudio, es un dato existente.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿qué viene ahora?, ¿quién financia?, ¿qué viene ahora?, ¿cuáles son los actores?, ¿cómo se lleva a otros municipios?, ¿cuál es la lógica?

El Sr. Roy Rojas Vargas señala, que la idea es que el costo que generó elaborar toda la guía metodológica, los instrumentos y demás ya no hay que pagarlos, ese es un tema que con los municipios pueden ofrecerles como Consejo de Seguridad Vial la aplicación de esa metodología, e inclusive indica que hablaron con la Unión de Gobiernos Locales para que no invirtieran tantos millones de fondos europeos en los 15 cantones, revisaran la metodología ya desarrollada y la adapten a lo que están haciendo y no tienen que contratar otros consultores para que hagan lo mismo, que con la nueva Administración tendrán que generar reuniones con los municipios, y ofrecerle a los municipios esas herramientas que pueden utilizar para sus ciudades.

El Ing. Andrés Elizondo responde, que actualmente están realizando una formulación de programas del PEMSS, para poder ejecutar varios proyectos en el POI 2023, que a esta acción de trabajo le da la validez el convenio marco, de cooperación entre COSEVI y el municipio, que se tuvieron sesiones de trabajo con la Municipalidad donde se analizaron diferentes proyectos y también que ellos incluyeran el PEMSS dentro de sus planes operativos para tener una línea en la planificación y ejecución de los diferentes proyectos.

El Sr. Roy Rojas Vargas señala, que los municipios con la Ley de Transferencias tienen que presentar los planes quinquenales, la idea es que el PEMSS sea incorporado dentro de los planes quinquenales en Pérez Zeledón.

El Ing. Andrés Elizondo señala, que eso ya se habló con el alcalde, quién lo está gestionando y comenta que ellos se encuentran gestionando un perfil de programas, porque MIDEPLAN establece un perfil del proyecto que tiene principio y fin, que este perfil va a tener los proyectos a corto y mediano plazo que ya el equipo de trabajo ha estado trabajando, para los proyectos grandes e indica deben tener reuniones con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT y representantes de MIDEPLAN, para analizar la manera de intervenir los proyectos grandes que están en proceso, señala que sobre esas líneas se está trabajando.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que en todo caso van a tener algo concreto en breve, porque hay algo importante y es la coordinación con las entidades del MOPT central.

El Ing. Andrés Elizondo indica que es correcto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya agradece las respuestas.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas indica que celebra este tipo de iniciativas, ya que las cosas tienen que nacer de las comunidades hacia arriba e indica que el COSEVI al estar metiéndose de lleno con las municipalidades, y tener una ruta para que los proyectos se puedan ejecutar, tiene muchas esperanzas, por lo que agradece y celebra estas iniciativas.

Seguidamente comenta a modo de resumen, que desde que inició en el 2016 siempre quiso transformar a Naranjo, para que fuera accesible, amigable, y adecuado a las necesidades de la población, por lo que comenta que en el 2017 contrató una arquitecta para el diseño del proyecto, posteriormente se dieron las elecciones municipales, y seguidamente se dio la pandemia y en resumen señala que ese dinero se perdió porque debió utilizarlo para atender otras necesidades como la recolección de desechos sólidos.

El Sr. Roy Rojas Vargas señala que ese diseño de ciudad es el que se conoce como 880.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas indica que sí y que de hecho aún cuenta con el proyecto, esperando poder implementarlo, reitera el agradecimiento y celebra estas iniciativas.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, retoma la pregunta de don Carlos Contreras: ¿qué sigue?, y señala que es fundamental y no es necesariamente para el COSEVI porque pueda que tenga la metodología, en realidad indica es un aspecto sociocultural a nivel nacional y muchos de los problemas que se tienen se resuelven resolviendo el tema urbano, y los problemas ambientales también.

Indica que la mayoría de los problemas ambientales, provienen de la forma en que se maneja la ciudad y sus excedentes o desechos (no desechos de basura en sí mismos), sino todo lo que sobra de una cadena de producción porque explica, que la ciudad es una cadena de producción, tienen recursos de algún área, del bosque, de los ríos, etc. y se consume en la ciudad y hay un excedente o un sobrante, que a eso en muchas latitudes desde hace más de 30 años se le llama metabolismo circular, y ahora se le llama economía circular, inventados por la sociedad y consultorías y organismos

internacionales y otra serie de cosas y lo cierto es que al final es el país quien no adopta una forma de trabajar esos temas de forma constante y permanente.

Señala que las municipalidades son un buen nicho para aplicar todas estas cosas, primero porque hay una red de ciudades, y una buena cantidad de municipios tienen ciudades medianas y pequeñas que si se analizan en ellas se han conservado todos los vicios de la Gran Área Metropolitana, por ejemplo si se va a San Isidro del General que es la ciudad de enfoque, lo que se ve es un pedacito de San José, rótulos, calles sucias, alambrado eléctrico, congestión vial, de ahí que esto es un buen inicio para que el COSEVI asociado a su verdadero sentido de seguridad vial, a la incorporación en el nuevo decenio de incorporar la temática urbana y ambiental, es muy importante que esto se llegue a perfeccionar, a aplicar y a ampliar.

Realiza una crítica constructiva respecto a que toda la temática que han visto se puede asociar a la parte construida de la ciudad, la vivienda, las edificaciones, las densidades, las alturas, la relación del entorno construido, con el espacio público, la movilidad, el transporte público etc., considera que para la Administración que viene y si el equipo técnico permanece, esto debe aplicarse y puede significar un buen avance en el desarrollo de las ciudades sobre todo las medianas y pequeñas, señala que ellos quedan y tienen mucho potencial para seguir aplicándolo, indica que el tema urbano debe alcanzar en nuestra cultura nacional lo que el ambiente ha significado, que aunque no se ha resuelto del todo se les reconoce a nivel mundial porque Costa Rica protege el ambiente más natural, como ejemplo que puede tomar 500 hectáreas para hacer un parque y lo que suceda ahí adentro es relativamente más fácil de administrar, que decir que va a tomar 500 hectáreas de una ciudad y las va a manejar bien.

Señala que el reto como sociedad es llegar a tener en la idiosincrasia costarricense el valor de tener una buena ciudad, eso no significa que tenga que ser cara, en el sentido de que todo sea monumental, es decir la ciudad puede ser limpia, segura transitable, sitio de encuentro para sus habitantes, etc., y no está más allá de una concepción cultural y como cultura que es toca lo político, toca el quehacer de las ciencias, y incorporando esos criterios van a mejorar mucho, y externa sus felicitaciones.

El Ing. Carlos Contreras Montoya se suma a la felicitación, señala que le parece que se dio una buena articulación con las personas argentinas, que conoce y son serias y en tiempos de pandemia no era fácil, en conclusión, el trabajo es valioso hay que darle seguimiento y usarlo como argumento para mejorar y las políticas que vaya a adoptar la próxima Junta Directiva.

Al ser las 17 horas con 55 minutos se retiran de la sesión el Mba. Roy Rojas Vargas y el Ing. Francisco Elizondo Granados de la Dirección de Proyectos.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1 Se da por recibida la exposición de resultados del "Proyecto de Estrategia de Movilidad Segura y Sostenible (PEMSS), presentada por la Dirección de Proyectos para conocimiento de los señores miembros de la Junta Directiva y se instruye a la Administración para que informe periódicamente sobre la implementación del mismo.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO NOVENO

Asuntos de Director Ejecutivo.

No se conocen Asuntos de Director Ejecutivo.

ARTICULO DÉCIMO

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

Se cierra la sesión a las 18 horas con 02 minutos.