

Se utiliza el mecanismo tecnológico llamado “Teams” para la conexión entre los participantes que atendieron la sesión de forma virtual.

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 y presencial, 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.

El Presidente procede a indicar el lugar en el cual se encuentra: Eduardo Brenes Mata indica que se encuentra sesionando desde su casa de habitación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

Los demás señores miembros se encuentran sesionando de manera presencial en el Auditorio Institucional.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Orden del Día.

Contenido:

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación de las actas:
 - 3100-22 sesión extraordinaria.
 - 3101-22 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Anteproyecto Plan Operativo – Presupuesto año 2023.
- VII. Solicitud para aprobación de documentos presupuestarios.
- VIII. Adenda N° 1 al Convenio de cooperación interinstitucional entre Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET).
- IX. Respuesta oficio DE-2022-0931 sobre Modelo de Negocio de la IVE.
- X. Atención acuerdo JD-2022-0162. Primer trimestre del 2022 es el más mortal en carretera desde el 2001.
- XI. Asuntos de Director Ejecutivo.

- Atención acuerdo JD-2022-0166. Proyecto de resolución, para resolver de manera extraordinaria la situación presentada y con el fin de asegurar la continuidad a los proyectos que requieran de Tiempo Extraordinario para su ejecución, hasta tanto se nombre al Auditor Interno.

XII. 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 3100-22 sesión extraordinaria:

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, señala que el cuadro que se presenta se modificó finalmente en el que se envió en definitiva a la Contraloría y lo comenta para dejarlo claro. Seguidamente indica que en la página 7, en el párrafo segundo, en la tercera línea se escribió un “por qué”, solicita se cambie y se indique de la siguiente manera: “porqué”. Posteriormente comenta que en el último párrafo de la página 5, en el punto cuarto, en la última línea se dice “y avalado por la Junta Directiva”, eso señala también se modificó en el acuerdo y únicamente lo menciona para que quede claro.

La secretaria indica que las observaciones fueron debidamente modificadas.

No hay más comentarios.

Aprobación del acta 3101-22 sesión ordinaria:

El Ing. Carlos Contreras Montoya manifiesta, que en la página 3, se indicó: “*señala que por lo escuchó*” y solicita se indique de la siguiente manera: “*señala que por lo que escuchó*”. Seguidamente señala que en la página 4, en el quinto párrafo se indicó: ...“*son situaciones bastante diferentes a las que se hubiera*”...y solicita se indique: ...“*son situaciones bastante diferentes a las que se hubiera tenido en el caso de que los flujos ya fueran parecidos a la situación sin restricción, pues ésta estaba*”... Posteriormente indica, que en la página 11 en el antepenúltimo párrafo se indicó: ...“*está de acuerdo que el artículo 25 está impugnado*”..., solicita que se modifique de la siguiente manera: ...“*está de acuerdo que el artículo 25 está recurrido*”..., A continuación señala, que en la página 19 en el tercer párrafo se indica: ...“*recusaciones ad perpetúan*”... y solicita se indique: ...“*recusaciones ad perpetuam*”... en esa misma página indicó: ...“*que se revise por el fondo, por lo a que*”... y solicita se indique: ...“*que se revise por el fondo, por lo que*”...

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 3100-22 extraordinaria y el acta ordinaria 3101-22 con las observaciones expuestas.

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.

Traslado de fecha de última sesión para el día viernes 06 de mayo del 2022.

El Señor Juan Luis Chaves Vargas, plantea la moción de trasladar la última sesión de Junta Directiva, para el día viernes 06 de mayo del 2022.

Los señores miembros indican estar de acuerdo con la moción.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 5.1 Analizada la moción planteada por el Señor Juan Luis Chaves Vargas, se aprueba trasladar la última sesión de Junta Directiva, para el día viernes 06 de mayo del 2022.

Se declara acuerdo firme.

ARTÍCULO SEXTO

Anteproyecto Plan Operativo – Presupuesto año 2023.

A continuación, se recibe a la Licda. Jeannette Masís Chacón de la Unidad de Planificación Institucional y al Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, quienes desarrollarán el Anteproyecto Plan Operativo – Presupuesto año 2023, mediante la presentación que se aporta:

Inicia el Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero con la presentación:




ANTE PROYECTO PLAN OPERATIVO – PRESUPUESTO AÑO 2023



Comisión de Formulación Plan Operativo – Presupuesto




PRESUPUESTO POR UNIDAD EJECUTORA

Unidad Ejecutora	Presupuesto 2023	Porcentaje
Área 01-Administración Superior	€ 18.030.740.210,00	76,63%
Salarios Área 01	€ 6.144.084.830,00	26,11%
Actividad 331-03-01 Junta Directiva	€ 89.232,00	0,00%
Actividad 331-03-01-02 Fiscalización	€ 21.684.034,00	0,09%
Acción 331-03-01-03-01 Dirección Ejecutiva (Incluye Contraloría de Servicios, Comisión Institucional de Ética y Valores en la Gestión Ética, Comisión Institucional de Gestión Ambiental)	€ 32.689.889,00	0,14%
Actividad 331-03-01-04 Dirección Financiera	€ 3.214.250.000,00	13,66%
Actividad 331-03-01-05 Asesoría en Tecnología de la Información	€ 2.157.742.839,00	9,17%
Actividad 331-03-01-06 Unidad de Planificación Institucional	€ 1.467.100,00	0,01%
Actividad 331-03-01-07 Asesoría Legal	€ 2.213.449,00	0,01%
Acción 331-03-01-08-01 Dirección de Logística	€ 600.000,00	0,00%
Acción 331-03-01-08-02 Unidad de Disposición de Vehículos detenidos para gestión de residuos donación y remate	€ 28.727.550,00	0,12%
Acción 331-03-01-08-03 Gestión y Desarrollo Humano	€ 74.143.206,00	0,32%
Sub Acción 331-03-01-08-04-01 Unidad de Plataforma de Servicios	€ 2.378.792,00	0,01%
Sub Acción 331-03-01-08-04-02 Unidad de Registro de Multas y Accidentes	€ 6.032.750,00	0,03%
Sub Acción 331-03-01-08-04-03 Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación	€ 17.170.500,00	0,07%
Sub Acción 331-03-01-08-04-04 Unidad de Custodia de Placas y Vehículos	€ 86.787.623,00	0,37%
Acción 331-03-01-08-05 Suministros	€ 109.627.746,00	0,47%
Acción 331-03-01-08-06 Servicios Generales	€ 6.131.050.670,00	26,06%
Área 02-Movilidad y Seguridad Vial	€ 5.499.413.399,00	23,37%
Salarios Área 02	€ 1.319.538.726,00	5,61%
Actividad 331-03-02-01 Dirección General de Ingeniería de Tránsito	€ 1.853.615.747,00	7,80%
Actividad 331-03-02-02 Dirección General de Policía de Tránsito	€ 926.932.605,00	3,94%
Actividad 331-03-02-03 Dirección General de Educación Vial	€ 515.246.852,00	2,19%
Actividad 331-03-02-04 Dirección de Proyectos	€ 884.079.469,00	3,76%
Total	€ 23.530.153.609,00	100,00%

Consejo de Seguridad Vial COSEVI		PRESUPUESTO POR PARTIDA						20 ABRIL 2022	
Partida	Area 01	%	Area 02	%	Total	%			
Remuneraciones	€ 5.953.040.034,00	82,43%	€ 1.268.738.955,00	17,57%	€ 7.221.778.989,00	30,69%			
Servicios	€ 7.165.363.666,00	76,02%	€ 2.260.577.085,00	23,98%	€ 9.425.940.751,00	40,06%			
Materiales y Suministros	€ 276.141.447,00	20,81%	€ 1.050.863.038,00	79,19%	€ 1.327.004.485,00	5,64%			
Bienes Duraderos	€ 1.937.784.267,00	69,23%	€ 861.160.276,00	30,77%	€ 2.798.944.543,00	11,90%			
Transferencias Corrientes	€ 2.698.410.796,00	97,89%	€ 58.074.045,00	2,11%	€ 2.756.484.841,00	11,71%			
Total	€ 18.030.740.210,00		€ 5.499.413.399,00		€ 23.530.153.609,00	100,00%			

Consejo de Seguridad Vial COSEVI		REGLA FISCAL					20 ABRIL 2022	
<p>Oficio DM-0358-2022: "Cabe señalar que, la citada tasa de crecimiento del 2,56% deberá aplicarse igualmente al gasto corriente contenido en dicho gasto total. Por su parte, el crecimiento del gasto de capital podrá sobrepasar dicha tasa, siempre y cuando la suma de ambos tipos de gasto (corriente y de capital) no sobrepase el crecimiento autorizado del 2,56% a nivel del gasto total."</p>								
Regla Fiscal 2023								
Presupuesto Total 2022	€ 24.259.650.115,00							
Crecimiento Autorizado según oficio DM-0358-2022 (2,56%)	€ 621.047.042,94							
Presupuesto Autorizado 2023	€ 24.880.697.157,94							
Tipo de Gasto	Presupuesto 2023	Presupuesto 2022	Variación	Variación %				
Gasto Corriente	€ 20.731.209.066,00	€ 20.706.805.017,00	€ 24.404.049,00	0,12%				
Gasto Capital	€ 2.798.944.543,00	€ 3.552.845.098,00	-€ 753.900.555,00	-21,22%				
Total	€ 23.530.153.609,00	€ 24.259.650.115,00	-€ 729.496.506,00	-3,01%				

Continúa la señora Jeannette Masís Chacón de la Unidad de Planificación Institucional con la presentación, explicando en relación a lo que se dejó de hacer, que se hizo un comparativo con las Unidades Ejecutoras del área dos cada una de las actividades que solicitaban y explica que según la directriz del MOPT, se solicitó que en general el presupuesto

del 2023 fuera el mismo que se aprobó en el 2022 para cada una de las actividades y que ese fue el ajuste que se hizo y señala esa limitación que se tiene en crecimiento, como se muestra a continuación en cada una de las Direcciones:




SUBPROGRAMA 331-03-CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL.

Área 02-Movilidad y Seguridad Vial.




SITUACIÓN PRESUPUESTARIA. Área 02-Movilidad y Seguridad Vial.

ACTIVIDAD	PRESUPUESTO SOLICITADO	PRESUPUESTO AJUSTADO	DIFERENCIA PRESUPUESTARIA	PORCENTAJE DE AJUSTE
331-03-02-01 DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO.	4 324 033 554,72	1 853 615 747,00	- 2 470 417 807,72	42,87%
331-03-02-02-DIRECCIÓN GENERAL DE POLICÍA DE TRÁNSITO.	4 322 722 140,00	926 932 605,00	- 3 395 789 535,00	21,44%
331-03-02-03-DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL	992 248 727,00	515 246 852,00	- 477 001 875,00	51,93%
331-03-02-04-DIRECCIÓN DE PROYECTOS.	2 093 771 004,11	884 079 469,00	- 1 209 691 535,11	42,22%
TOTALES	11 732 775 425,83	4 179 874 673,00	- 7 552 900 752,83	35,63%

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿hubo una remodelación en San José?

La expositora responde que sí, en la Delegación de Zapote.

El Lic. Sergio Valerio Rojas indica que se tiene varios años intentando, pero por diferentes motivos, falta de convenios, o que no concluyen el proceso, no les da tiempo.

Continúa la expositora Jeannette Masís Chacón con la presentación:




**ACTIVIDAD 331-03-02-01 DIRECCIÓN GENERAL DE
INGENIERÍA DE TRÁNSITO**

ESTA CONFORMADO POR 8 METAS

PRESUPUESTO TOTAL DE ₡4.324.033.554,72




PRESUPUESTO SOLICITADO

AÑO 2023 LISTADO DE PROYECTOS	
Meta 2023	Monto año 2023
Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de capitales y colocación de señales verticales sobre 250 km geográficos de carretera, año 2023. (Administración). El proyecto a desarrollar abarca los años comprendidos entre el 2020 y el 2023, con intervenciones anuales de 250 km geográficos de carretera, esto como consecuencia directa de la capacidad de ejecución de las cuadrillas del Departamento de Regionales y las metas que se deben atender mediante presupuesto del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Proyecto: Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de capitales y colocación de señales verticales sobre 1000 km geográficos de carretera, a ejecutarse en 4 años (250 km por año), con énfasis en rutas nacionales, primarias o secundarias que atraviesen cantones de alto riesgo de accidentabilidad. (Por Administración).	982 648 563,05
Elaboración de 56 informes de riesgos en cruces peatonales (Administración).	103 884 086,00
Señalización horizontal y vertical en 40 pasos peatonales en el Gran Área Metropolitana, año 2023. Proyecto: Señalización horizontal y vertical en 40 pasos peatonales por año, durante 4 años en el Gran Área Metropolitana por parte del Departamento de Señalización Vial, de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. (Por Administración).	122 322 051,67
Demarcación y señalamiento en 80 localidades del Gran Área Metropolitana conforme las recomendaciones de los estudios viales en el año 2023. Proyecto: Señalización vial de 320 localidades por demanda como resultado de estudios realizados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito en el Gran Área Metropolitana (San José, Alajuela, Heredia y Cartago) período 2023 - 2026. (Por contratación).	150 000 000,00
Ampliación del Sistema Centralizado de Semáforos en 50 intersecciones (interconectividad con el Sistema Centralizado de Semáforos) en el año 2023. Proyecto: Ampliación en 200 sistemas nuevos integrados al sistema centralizado de semáforos ubicados en las provincias de San José, Cartago, Heredia, Alajuela y Guanacaste en un período de cuatro años (50 sistemas por año), para un total de ₡4 502 748 000,00 (Por Contratación).	1 125 687 000,00
Instalación de 147 sistemas fotovoltaicos en los cruces semaforizados del sistema no centralizado de semáforos. Proyecto: Dotación de sistemas fotovoltaicos a 735 sistemas de semáforos a nivel nacional, por parte del COSEVI-DGIT (incluyendo 13 pantallas), para un total de ₡6.204.233.620,00. (Por Contratación).	1 240 846 724,00
Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a proyecto de inversión en seguridad vial de sistemas fotovoltaicos en cruces semaforizados.	263 368 800,00
Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a proyecto de inversión en seguridad vial en instalaciones de protección en pasos a nivel con el ferrocarril.	335 276 330,00
TOTAL GENERAL FORMULACION 2023 DGIT:	4 324 033 554,72

- Por directriz del MOPT de no superar el monto total aprobado para el año 2022, se ajusta el número de proyectos a ejecutar.



PRESUPUESTO AJUSTADO

AÑO 2023
LISTADO DE PROYECTOS Y METAS AJUSTADAS

Meta 2023	Monto año 2023
Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de captaluces y colocación de señales verticales sobre 250 km geográficos de carretera, año 2023. (Administración).	982 648 563,00
Señalización horizontal y vertical en 40 pasos peatonales en el Gran Área Metropolitana, año 2023. Proyecto: Señalización horizontal y vertical en 40 pasos peatonales(Administración).	122 322 054,00
Demarcación y señalamiento como resultado de 63 Estudios realizados en el Gran Area Metropolitanas en el año 2023 (San José, Alajuela, Heredia y Cartago). (Por contratación).	150 000 000,00
Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a proyecto de inversión en seguridad vial de sistemas fotovoltaicos en cruces semaforizados.	263 368 800,00
Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a proyecto de inversión en seguridad vial en instalaciones de protección en pasos a nivel con el ferrocarril.	335 276 330,00
TOTAL GENERALFORMULACION 2023 DIGIT:	1 853 615 747,00

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, consulta: ¿qué son kilómetros geográficos?

La expositora Jeannette Masís Chacón responde, que así lo determinan ellos, como los 250 kilómetros que van a demarcar, que incluye demarcación de línea centro, colocación de señales, etc.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente indica que son solo poner kilómetros es suficiente.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que cree que ellos lo ponen así, porque en realidad no es un kilómetro estrictamente hablando lineal, sino que hay una transformación en gasto en pintura y en otras cosas, que habría en un kilómetro lineal.

La expositora Jeannette Masís Chacón, responde que las señales también.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que las señales que transforman también, por lo que, aunque el término suena simpático, esa es la explicación.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, agradece la explicación.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿los 63 estudios son los que se vienen arrastrando desde hace un montón de tiempo o no?, ¿o es una reformulación?

La expositora Jeannette Masís Chacón responde, que no son estudios si no la demarcación de 63 sitios como producto de los estudios que se hicieron anticipadamente en esos sitios.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que recuerda que ese ítem había sido colocado como solicitud anteriormente, por lo que reitera la consulta: ¿son esos mismos?

La expositora Jeannette Masís Chacón, responde que no, que es continuidad de todos los estudios que se vienen dando.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que algunos se fueron haciendo y ahora le corresponde a 63.

La expositora Jeannette Masís Chacón responde que sí, inclusive se dan en diferentes provincias, en diferentes tramos de carreteras, de acuerdo a lo que el estudio determinó.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que el asunto de la demarcación es fundamental, y quien anda en carretera se da cuenta que hay problemas serios en algunos lugares, y consulta: ¿cuál era el presupuesto original de esa primera línea?

La expositora Jeannette Masís Chacón responde que es el mismo monto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que esos son montos ajustados.

La expositora Jeannette Masís Chacón, responde que se ajustó en proyectos.

El Lic. Sergio Valerio Rojas explica nuevamente la filmina que se muestra a continuación:

AÑO 2023 LISTADO DE PROYECTOS	
Meta 2023	Monto año 2023
Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de capitaluces y colocación de señales verticales sobre 250 km geográficos de carretera, año 2023. (Administración). El proyecto a desarrollar abarca los años comprendidos entre el 2020 y el 2023, con intervenciones anuales de 250 km geográficos de carretera, esto como consecuencia directa de la capacidad de ejecución de las cuadrillas del Departamento de Regionales y las metas que se deben atender mediante presupuesto del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPET). Proyecto:) Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de capitaluces y colocación de señales verticales sobre 1000 km geográficos de carretera, a ejecutarse en 4 años (250 km por año), con énfasis en rutas nacionales primarias o secundarias que atraviesen cantones de alto riesgo de accidentabilidad. (Por Administración).	982 648 563,05
Elaboración de 56 informes de riesgos en cruces peatonales (Administración).	103 884 086,00
Señalización horizontal y vertical en 40 pasos peatonales en el Gran Área Metropolitana, año 2023 Proyecto: Señalización horizontal y vertical en 40 pasos peatonales por año, durante 4 años en el Gran Área Metropolitana por parte del Departamento de Señalización Vial, de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. (Por Administración).	122 322 051,67
Demarcación y señalamiento en 80 localidades del Gran Área Metropolitana conforme las recomendaciones de los estudios viales en el año 2023. Proyecto: Señalización vial de 320 localidades por demanda como resultado de estudios realizados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito en el Gran Área Metropolitana (San José, Alajuela, Heredia y Cartago), periodo 2023 - 2026. (Por contratación).	150 000 000,00
Ampliación del Sistema Centralizado de Semáforos en 50 intersecciones (interconectividad con el Sistema Centralizado de Semáforos) en el año 2023. Proyecto: Ampliación en 300 sistemas nuevos integrados al sistema centralizado de semáforos ubicadas en las provincias de San José, Cartago, Heredia, Alajuela y Guanacaste en un periodo de cuatro años (50 sistemas por año), para un total de C\$ 502 748 000,00 (Por Contratación).	1 125 887 000,00
Instalación de 147 sistemas fotovoltaicos en los cruces semaforizados del sistema no centralizado de semáforos. Proyecto: Dotación de sistemas fotovoltaicos a 735 sistemas de semáforos a nivel nacional, por parte del COSEVI-DGIT (incluyendo 13 pantallas), para un total de C\$ 204.233.620,00. (Por Contratación).	1 240 846 724,00
Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a proyecto de inversión en seguridad vial de sistemas fotovoltaicos en cruces semaforizados.	263 368 800,00
Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a proyecto de inversión en seguridad vial en instalaciones de protección en pasos a nivel con el Ferrocarril.	335 276 330,00
TOTAL GENERAL FORMULACION 2023 DGIT:	4 324 033 554,72

- Por directriz del MOPT de no superar el monto total aprobado para el año 2022, se ajusta el número de proyectos a ejecutar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿lo que ellos pidieron originalmente ahí se mantuvo?

El Lic. Sergio Valerio Rojas responde que sí.

La expositora Jeannette Masís Chacón responde, que se le dio prioridad a lo que se había recomendado y era mantener los fotovoltaicos porque ya está inscrito.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que está inscrito en el Banco de Proyectos de MIDEPLAN.

La expositora Jeannette Masís Chacón señala, que indicaron que la demarcación para ellos es fundamental.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que es fundamental y no para ellos, sino para el país.

El Lic. Sergio Valerio Rojas señala que en determinado momento se le indicó a Ingeniería, cuando se tenía el dinero, que se utilizara en demarcación e indicaron que no tenían la capacidad de contratarlo ni de ejecutarlo, es decir ellos tienen la capacidad sólo para lo que están pidiendo.

La expositora Jeannette Masís Chacón señala que es la capacidad del recurso técnico.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que esas empresas deberían ser contratadas bajo un plan específico de la posición geográfica, y trabajarían en función de un determinado clúster geográfico.

El Lic. Sergio Valerio Rojas indica que entiende la inquietud y es la misma que él tiene, que no conoce mucho de eso, pero considera que uno de los aspectos que más influye en la seguridad vial, es la demarcación, aunque haya estudios que indiquen lo contrario, que él está convencido de eso, y reitera que en determinado momento se le planteó a don Junior Araya que se demarcara, pero señaló que no tienen la capacidad ni de ejecutarlo ni de fiscalizar lo que contratan.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta al Director Ejecutivo: ¿qué piensa al respecto?

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo responde, que contratar se puede, el tema es la fiscalización, pero sí considera que se puede tomar la ruta y hacer un cronograma, y hacer el proyecto país, porque sí se puede, lo que sucede es que debe ser en orden y planificado.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas consulta que ¿por qué no se hace con las municipalidades?

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo responde, que está de acuerdo, el problema es que no hay dinero.

El Lic. Sergio Valerio Rojas indica que desde hace más de dos años Ingeniería eso es lo que aduce que no tiene la capacidad operativa para hacerlo, y con las municipalidades señala que ¿por qué no se hizo la iniciativa en ese momento?, pero que hace dos o tres años, que estaban fuera del presupuesto nacional, se les propuso, y la respuesta fue que no tenían la capacidad.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas señala que esa fiscalización puede caer en manos de las municipalidades.

La expositora Jeannette Masís Chacón señala que no, ya que el que aporta los ingresos es el responsable de la inversión.

Continúa la expositora Jeannette Masís Chacón con la presentación:




**ACTIVIDAD 331-03-02-02-DIRECCIÓN GENERAL DE
POLICÍA DE TRÁNSITO.**

ESTA CONFORMADO POR 1 META

PRESUPUESTO TOTAL SOLICITADO €4.322.722.140,00




ANTEPROYECTO PLAN OPERATIVO - PRESUPUESTO 2023 DIRECCIÓN GENERAL DE POLICÍA DE TRÁNSITO				
CÓDIGO PARTIDA Y SUBPARTIDA	DENOMINACIÓN DE LA PARTIDA Y SUBPARTIDA PRESUPUESTARIA	PRESUPUESTO SOLICITADO	PRESUPUESTO AJUSTADO	CRITERIOS
1.01.04	Alquiler de equipo y derechos para telecomunicaciones	28 050 950,00	0,00	Presupuesto aprobado 2022 por €41,54 millones para similares servicios y se priorizó subselección porque a la fecha la DGPT ha estado de presentar orden de inicio de la Licitación Abreviada.
1.03.03	Impresión, Encuadernación y Otros	116 112 000,00	1 511 900,00	Por directriz del MOPPT se recomienda no superar el monto total aprobado para el año 2022.
1.04.01	Servicios Médicos y de laboratorio	70 000 000,00	28 454 800,00	Por directriz del MOPPT se recomienda no superar el monto total aprobado para el año 2022. Además, DGPT está de indicar cómo se realizó la estimación por €70 millones.
1.04.06	Servicios Generales	3 686 020,00	3 686 020,00	
1.05.02	Viajes dentro del país	151 258 320,00	21 502 506,00	Por directriz del MOPPT se recomienda no superar el monto total aprobado para el año 2022.
1.08.05	Mantenimiento y Reparación de Equipo de Transporte	217 054 140,00	122 415 581,00	Por directriz del MOPPT se recomienda no superar el monto total aprobado para el año 2022, mismo que fue calculado según ejecución presupuestaria de los años anteriores.
1.08.06	Mantenimiento y Reparación de Equipo de comunicación	48 288 800,00	48 400 820,00	Por directriz del MOPPT se recomienda no superar el monto total aprobado para el año 2022, mismo que fue calculado según ejecución presupuestaria de los años anteriores.
1.08.07	Mantenimiento y reparación de mobiliario y equipo de oficina	2 824 930,00	0,00	Se recomienda eliminar porque Servicios Generales es la Unidad Ejecutora que puede concentrar los recursos en esta subpartida.
1.08.08	Mantenimiento y Reparación de Equipo de Computo y Sistemas de Información	16 194 080,00	0,00	Se recomienda eliminar porque ATI es la Unidad Ejecutora que puede concentrar los recursos en esta subpartida.
1.08.99	Mantenimiento y Reparación de Otros Equipos	96 605 400,00	60 544 380,00	Por directriz del MOPPT se recomienda no superar el monto total aprobado para el año 2022.
2.01.01	Combustibles y lubricantes	24 297 360,00	9 870 610,00	Se recomienda el ajuste del monto solicitado en función de no superar el monto total del presupuesto aprobado del 2022.
2.01.02	Productos Farmacéuticos y Medicinales	103 682 500,00	52 432 037,00	Por directriz del MOPPT se recomienda no superar el monto total aprobado para el año 2022.
2.01.04	Teléfono, periferia y dispositivos	1 050 880,00	1 050 880,00	
2.04.01	Herramientas e instrumentos	25 034 000,00	25 034 000,00	

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL COSEVI		DIRECCIÓN GENERAL DE POLICIA DE TRANSITO		
ANTEPROYECTO PLAN OPERATIVO - PRESUPUESTO 2023				
CODIGO PARITARIA Y SUBPARITARIA	DESCRIPCION DE LA PARITARIA Y SUBPARITARIA PRESUPUESTARIA	PRELIMINAR A LOS PRESUPUESTOS 2022	PRESUPUESTO 2023	
7.94.02	Recursos y acciones	128 422 100,00	131 567 100,00	
7.95.01	Útiles y mat. de Oficina y Computo	5 087 760,00	2 917 500,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto total aprobado para el año 2022.
7.95.02	Útiles y Materiales Médico y de Investigación	12 250 000,00	12 250 000,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto total aprobado para el año 2022.
7.95.03	Producción de papel, cartón e impresos	8 485 800,00	7 284 020,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto total aprobado para el año 2022.
7.95.04	Utiles y Vestimenta	827 344 850,00	55 823 781,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto total aprobado para el año 2022.
7.95.05	Útiles y materiales de limpieza	905 000,00	905 000,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto total aprobado para el año 2022.
7.95.06	Útiles y mat. de registro y seguridad	368 870 500,00	40 096 120,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto total aprobado para el año 2022.
7.95.99	Otros útiles, materiales e insumos	2 077 000,00	1 037 000,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto total aprobado para el año 2022.
5.01.01	Mecanismo y equipo para la producción	15 450 000,00		Se recomienda suspender debido a: Adicional sobre el costo de transporte de maquinaria no autorizada para 2023. Contiene una programación de gastos al planear presupuesto resultante de la actualización del SICOPV.
5.01.02	Equipos de Transporte	470 991 120,00	0,00	Se recomienda suspender debido a: Limitaciones presupuestarias para 2023. Compra de bienes y/o servicios, con excepción cuando no existieran sus posibilidades operativas en materia de presupuesto. A fin de evitar la contingencia presupuestaria del acuerdo algunas contrataciones se han especificado en la SICOPV.
5.01.03	Equipos de Comunicación	237 223 120,00	9 490 800,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto SICOPV no para el año 2022.
5.01.04	Equipos y mobiliario de oficina	5 396 820,00	0,00	Se recomienda suspender debido a: Limitaciones presupuestarias para 2023. Adicional sobre el costo de transporte de Compras del consumo deben aplicarse al planear presupuesto resultante de la actualización del SICOPV.
5.01.05	Equipos y Programas de Computo	38 153 340,00	0,00	Se recomienda suspender debido a: Limitaciones presupuestarias para 2023.
5.01.99	Mecanismo, equipo y mobiliario diverso	862 250 730,00	373 250 780,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto SICOPV no para el año 2022.
5.02.01	Edificios	458 768 000,00	0,00	Se recomienda suspender para 2023. Adicional sobre el costo de transporte de Compras del consumo deben aplicarse al planear presupuesto resultante de la actualización del SICOPV. No existe convenio para delegación Ciudad de Panamá.
5.02.02	Instalaciones	6 041 000,00	0,00	Se recomienda suspender para 2023. Adicional sobre el costo de transporte de Compras del consumo deben aplicarse al planear presupuesto resultante de la actualización del SICOPV.
5.99.03	Bienes Intangibles	64 088 000,00	10 210 140,00	Por director del SICOPV se recomienda no pagar el monto SICOPV no para el año 2022.
TOTAL GENERAL		4 322 722 140,00	926 932 800,00	

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿qué incluye en un presupuesto con una visión más futurista?, porque en el año 2022 y ahora en el 2023, ¿podría ser un presupuesto que repita todo con diferentes cantidades?, es decir, para que cambien cosas o situaciones que se están dando, para no seguir haciendo las mismas cosas, por supuesto en menor cantidad por la diferencia presupuestaria.

Considera que lo que se muestra es muy poco para todo el país y si eso ya es una creencia, ya para el 2023 debe estar algo planteado para cambiarlo, que ya posteriormente harán esos ajustes, pero le gustaría ver si en los otros hay cambios de ese tipo.

Seguidamente consulta ¿SICOM en estos proyectos dónde está ubicado?, ¿o a dónde se ubica?

El Director Ejecutivo responde que SICOM no cabe, ya que son 22 mil millones, y el presupuesto que se tiene es de 21 mil millones.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿lo habían trasladado para este otro año?

El Director Ejecutivo responde que intentaron, pero si la limitación presupuestaria existe, no se puede hacer.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta ¿desapareció SICOM?

El Director Ejecutivo responde que no, que con SICOM el contrato está firmado y hay una responsabilidad de la Administración, lo que sucede es que hasta que no les autoricen un aumento en el límite presupuestario, no van a poder avanzar.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta ¿y donde se ubicaría en estas grandes áreas?

El Director Ejecutivo responde que estaría en la Administración superior.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿no es en Ingeniería de Tránsito?

El Director Ejecutivo responde que no, ya que es un proyecto de todo COSEVI, en realidad era un proyecto que afectaba diferentes áreas de transporte, donde hasta el Consejo de Transporte Público se veía beneficiado, CONAVI en las estaciones de pesaje, que hoy por hoy, lo que se le está trasladando a CONAVI es asociado a estaciones de pesaje, que indica son 58 millones y consulta al Director Financiero ¿hace dos años cuanto se le trasladaba?

El Director Financiero responde que el año pasado se le presupuestaron 90 millones, y para este año se están presupuestando 68 millones.

El Director Ejecutivo responde que cada año van para atrás, pero hace tres años indica era mucho más, era cerca de 800 millones.

Agrega que el problema es significativo, ya que el presupuesto está dentro de un círculo de agresión, por todos los años va a ser menor, y eso a lo que los lleva es a solamente quedarse con la parte de solamente sostener la institución operativamente.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica si además del presupuesto según lo que le manifiesta, aunque se tuviera toda la plata, quiere decir que no podrían hacerlo.

El Director Ejecutivo indica que es justamente por eso que ha venido hablando de gobernanza.

Continúa la expositora Jeannette Masis Chacón con la presentación:

CONCEPTO		MONTO
ANTEPROYECTO PRESENTADO POR DGPT 2023		4 322 722 140,00
PRESUPUESTO DGPT APROBADO AÑO 2022		926 932 605,00
ANTEPROYECTO AJUSTADO 2023		926 932 605,00
PRESUPUESTO SOLICITADO		MONTO
DESCRIPCIÓN		
ANTEPROYECTO AÑO 2023 SOLICITADO POR DGPT		4 322 722 140,00
PRESUPUESTO AJUSTADO		MONTO
DESCRIPCIÓN		
ANTEPROYECTO AÑO 2023 DGPT AJUSTADO		926 932 605,00

Se recomienda el escenario 2 por lo siguiente:

- 1- Cumplir directrices presupuestarias de no superar monto asignado en año 2022.
- 2- Alcance general de proyectos de inversión pública de remodelación de delegaciones de tránsito de Zapote y Ciudad Quesada, no actualizados. Por consiguiente esta pendiente gestión de actualización de proyectos en el BPIP de MIDEPLAN.
- 3- La inversión de recursos solicitada para sustitución de flota vehicular policial carece de planteamiento formal de proyecto. Que incorpore lo establecido en Directriz 033-MINAE-MOPT sobre vehículos eléctricos o cero emisiones.
- 4- La inversión de recursos solicitada para sustitución de radares láser y alcoholímetros carece de planteamiento formal de proyecto.
- 5- La inversión de recursos solicitada para avituallamiento no detalla inventarios actuales.
- 6- La inversión de recursos solicitada para mantenimiento y reparación de equipo de transporte estimada con presupuesto aprobado año 2022 según comportamiento de ejecución de últimos 3 años.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuánto tiene la Policía de Tránsito de presentar solo un proyecto o una meta que son tal cantidad de operativos?

La expositora Jeannette Masis Chacón responde que los tres últimos años.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿por qué?, ¿fue una restricción que no es solo de ellos?

La expositora Jeannette Masís Chacón responde que no.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuál es la razón?, ¿cómo era antes de que fuera solo un proyecto?

La expositora Jeannette Masís Chacón responde que antes no se manejaban proyectos, sino metas y explica que ellos presentaban una distribución del tipo de control, lo hacían específicamente, ahora no, ahora lo hacen con un monto total de controles, porque ellos dicen que cuando atienden en carretera en los controles, ellos no solo revisan si la persona tiene algún síntoma de alcohol o drogas, sino que además tienen que revisar, si cumple con los requisitos, si tienen licencia, las condiciones del vehículo que se manejan, etc., por lo que ellos lo que hacen es generalizar, y hacían una especificación anteriormente en los controles para motocicletas y ahí determinaban si el conductor y acompañante llevaban casco, si usaban la cinta retro reflectiva, etc, pero aun cuando es un pequeño programa, así como para un proyecto se les pide la valoración del riesgo, el cual no presentaron.

Comenta que el compañero que es el enlace se dio a la tarea de trabajar con ellos, pero internamente ellos tienen mucha deficiencia, tienen mucho problema de control interno en los procesos que se llevan.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿aún existe un Departamento de Planificación, similar a Ingeniería de Tránsito?

La expositora Jeannette Masís Chacón responde que sí, pero que es solo una persona.

El Ing. Carlos Contreras Montoya siempre ha sido una sola persona.

La expositora Jeannette Masís Chacón responde que sí, pero con todo respeto era una persona más responsable y dedicada, ahora no.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que él conoce bien a la persona que era.

La expositora Jeannette Masís Chacón señala, que el problema se ha agrandado más, porque casi todo se lo asignaron a él, toda la atención, inclusive llegó el momento en que le asignaron a él toda la atención e inclusive les dijeron que no tiene que pedirles a las otras unidades nada, sino que es con él directamente, ya que él es de la Unidad de Planificación y es quien tiene que dar los datos, y es algo reiterativo, como señala hay mucha deficiencia en el control interno.

Continúa la expositora Jeannette Masís Chacón con la presentación:




ACTIVIDAD 331-03-02-03-DIRECCIÓN DE GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL

ESTA CONFORMADO POR 4 METAS

PRESUPUESTO TOTAL DE €992.248.727,00




DETALLE DEL OBJETO DEL GASTO			PRE SUPUESTO SOLICITADO	PRE SUPUESTO AJUSTADO
PRESUPUESTO ORDINARIO AÑO 2022			992.248.727,00	516.248.852,00
1	SERVICIOS		246.771.162,00	211.771.162,00
1.01	ALQUILERES		30.000.000,00	30.000.000,00
1.01.03	Alquiler de equipo cómputo		30.000.000,00	30.000.000,00
1.04	SERVICIOS DE GESTIÓN Y APOYO		30.595.000,00	25.595.000,00
1.04.06	Servicios generales		25.595.000,00	25.595.000,00
1.04.99	Otros servicios de gestión y apoyo		5.000.000,00	0,00
1.08	GASTOS DE VIAJE Y DE TRANSPORTE		20.860.100,00	20.860.100,00
1.08.01	Transporte dentro del país		300.000,00	300.000,00
1.08.02	Viajes dentro del país		20.560.100,00	20.560.100,00
1.08	SEGUROS, REASEGUROS Y OTRAS OBLIGACIONES		2.800.000,00	2.800.000,00
1.08.01	Seguros		2.800.000,00	2.800.000,00
1.08	MANTENIMIENTO Y REPARACION		162.516.062,00	132.516.062,00
1.08.01	Mantenimiento de edificios y locales		30.000.000,00	0,00
1.08.04	Mantenimiento y reparaciones de maquinaria y equipo de producción		12.464.540,00	12.464.540,00
1.08.07	Mantenimiento y reparaciones de mobiliario de oficina		12.562.780,00	12.562.780,00
1.08.08	Mantenimiento y reparaciones de equipo de cómputo y sistemas		107.458.736,00	107.458.736,00
2	MATERIALES Y SUMINISTROS		274.642.426,00	89.988.426,00
2.01	PRODUCTOS QUÍMICOS Y CONEXOS		12.043.326,00	12.043.326,00
2.01.02	Productos farmacéuticos y medicinales		1.593.463,00	1.593.463,00
2.01.04	Tintas, pinturas y adhesivos		10.449.862,00	10.449.862,00
2.04	HERRAMIENTAS, REPUESTOS Y ACCESORIOS		10.150.000,00	10.150.000,00
2.04.02	Repuestos y accesorios		10.150.000,00	10.150.000,00
2.99	UTILES, MATERIALES Y SUMINISTROS DIVERSOS		252.449.099,00	67.485.039,00
2.99.01	Utiles y materiales de oficina y cómputo		7.700.000,00	7.700.000,00
2.99.03	Productos de papel, cartón e impresos		28.375.700,00	28.375.700,00
2.99.04	Teléfonos y periféricos		114.574.895,00	115.068.895,00
2.99.05	Utiles y materiales de limpieza		372.000,00	372.000,00
2.99.06	Utiles y materiales de seguridad y seguridad		65.250.000,00	65.250.000,00
2.99.99	Otros útiles, materiales y suministros		6.325.000,00	6.325.000,00
5	BIENES DURADEROS		433.836.146,00	213.877.279,00
5.01	MAQUINARIA, EQUIPO Y MOBILIARIO		353.879.746,00	78.921.189,00
5.01.04	Equipo y mobiliario de oficina		21.000.000,00	0,00
5.01.05	Equipo y programas de cómputo		282.459.746,00	76.501.889,00
5.01.99	Maquinaria y equipo diverso		420.000,00	420.000,00
5.02	CONSTRUCCIONES, ADICIONES Y MEJORAS		38.000.000,00	8.000.000,00
5.02.01	Edificios		38.000.000,00	8.000.000,00
5.03	BIENES DURADEROS DIVERSOS		128.955.390,00	128.955.390,00
5.03.03	Bienes intangibles		128.955.390,00	128.955.390,00

Se eliminaron los siguientes contenidos presupuestarios:

a-) 1.04.99 para la contratación de intérprete, de acuerdo a declaraciones del Lic. Walter Monge, jefe Dpto. Curso Teórico, en el año 2022 ingresan 2 funcionarios, especializados en Lesco, para la atención de la población sorda.

b-) 1.08.01 para pintura de las regionales, porque en el 2021 se presupuestó pintar algunas regionales.

c-) 5.01.04 para el año 2022 se están adquiriendo aires acondicionados.

Se modifican los siguientes contenidos presupuestarios:

a-) 2.99.04 Se disminuye la compra de ponchos, se están comprando en el año 2022.

b-) 2.99.06 Se disminuye la compra de pulseras, se están comprando en el año 2022 y se eliminó por completo la compra de los chalecos reflectivos.

c-) 5.01.05 Se eliminaron la compra de computadoras de escritorio y portátiles.

d-) 5.02.01 Se eliminó la construcción de biciparques para las regionales de Heredia y Atlajuela.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿en esta parte de Educación Vial, en dónde está contemplado un monto para la plataforma y servicios virtuales?

La expositora Jeannette Masis Chacón señala que sí, que es una de las prioridades que se tiene con el presupuesto y se está incluyendo el contrato que se tiene con el Tecnológico, y con nosotros indica para esas plataformas.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿cuál partida es esa?

El Director Ejecutivo responde que sí está y es garantizado porque hoy inclusive estuvo reunido viendo el convenio específico para empezar con el tema de la recuperación de puntos, y la idea explica para el 2023 es finiquitar eso para

iniciar con el curso teórico, ya que desea en este año o en el 2023 tener la modificación del manual del conductor, que se ha estado gestando hace dos o tres años.

El Director Financiero responde a la pregunta de doña Gabriela que se ubica en bienes duraderos.

Continúa la expositora Jeannette Masís Chacón con la presentación:



ACTIVIDAD 331-03-02-04-DIRECCIÓN DE PROYECTOS

ESTA CONFORMADO POR 15 METAS

PRESUPUESTO TOTAL DE €2.093.771.004,11

DETALLE DE LA META	PRESUPUESTO SOLICITADO	PRESUPUESTO AJUSTADO	AJUSTE EN LA PROGRAMACIÓN
1-Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos: un esfuerzo para salvar vidas "	1 537 074 900,00	645 810 666,00	Se eliminó la campaña: Cambios y Fiscalización en la Revisión Técnica Vehicular, Contratación de una empresa que realice activaciones BTL "Déjate Ver" en las zonas de Puntarenas, San Carlos, San José y Pérez Zeledón enfocadas a la visibilidad de usuarios vulnerables , se ajustó el monto de las 3 campañas de seguridad vial.
2-Implementación al 100% de la Generación de Estrategias para el manejo integrado de Redes Sociales institucionales.	52 640 770,32	40 180 900,00	Ajuste en el monto.
3- Aplicación del 100% del Programa Centros Educativos Seguros.	74 057 276,21	3 666 978,00	Se eliminó planificadores con mensajes de movilidad y seguridad vial.
4- Aplicación del 100% del Programa Empresas Seguras.	16 400 875,14	16 400 904,00	
5- Gestión Interinstitucional de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito y/o sus familiares, como parte del Programa de Atención a la Víctima.	40 300 000,00	30 300 000,00	Ajuste el monto de las activación BTL en Conmemoración al Día de las Víctimas.
6- Desarrollo de cuatro acciones sustantivas como parte del proceso de Reacreditación de Conductores según Ley N° 9078 y seguimiento a los servicios de utilidad pública según Ley N° 7331.	140 000,00	140 000,00	
7- Aplicación del 100% del Programa de Asistencia Municipal, mediante el desarrollo e implementación de cuatro acciones dirigidas a la movilidad segura y promoción de hábitos de comportamiento seguros de seguridad vial a nivel nacional en el año 2023.	135 386 240,00	2 172 800,00	Se eliminó compra de dispositivos led trasero para bicicletas.
8- Aplicación del 100% del Programa de Movilidad Segura y Seguridad vial Integral, mediante el desarrollo e implementación de tres acciones dirigidas a la movilidad segura y promoción de hábitos de comportamiento seguros de seguridad vial.	1 873 800,00	1 873 800,00	

DETALLE DE LA META	PRESUPUESTO SOLICITADO	PRESUPUESTO AJUSTADO	AJUSTE EN LA PROGRAMACIÓN
8- Aplicación del 100% del Programa de Movilidad Segura y Seguridad vial Integral, mediante el desarrollo e implementación de tres acciones dirigidas a la movilidad segura y promoción de hábitos de comportamiento seguros de seguridad vial.	1 873 800,00	1 873 800,00	
9- Implementación en un 100% del proceso de coordinación entre el Gobierno Local Municipal, fuerzas vivas comunales, instituciones públicas y Consejo de Seguridad Vial, para el establecimiento de condiciones básicas que coadyuven a la aplicación de medidas de intervención en movilidad segura y sostenible en el cantón de Puntarenas, distritos de Barranquí, El Roble, Chacarita y Puntarenas.	46 273 740,75	3 680 800,00	La Unidad de Planificación recomendó la eliminación de la Contratación de una empresa que desarrolle hasta 4 paradas de autobuses Género Sensitivas en el cantón de Puntarenas, sobre la ruta 17 y/o ruta 23, como Plan Piloto por la suma de \$42.559.256,00, en el tanto que se tiene que incluir dentro un Proyecto el cual tiene que estar inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de Medepian y no se tiene.
10- Implementación del 100% de actividades sustantivas para motociclistas, como usuario vulnerable.	31 357 932,64	11 587 117,00	Se eliminó la edición y revisión pedagógica de material generado para los nuevos manuales de educación vial B1 y A, con modalidad virtual, debido a que es competencia de la Dirección General de Educación Vial.
11- Seguimiento y control al Plan de Trabajo de la Comisión de Implementación del Decreto Ejecutivo N° 40632-MOPT, relacionado a las Auditorías Integrales de Movilidad y Seguridad Vial (AIMSV).	35 067 000,00	25 067 000,00	Ajuste en la Contratación de una empresa que desarrolle y ejecute el programa de especialización para la formación de auditores integrales de movilidad y seguridad vial
12- Seguimiento y Control a la Formulación de Proyectos establecidos en el Plan Estratégico de Movilidad Segura y Sostenible (PEMS) en la ciudad de Pérez Zeledón.	2 263 766,00	2 263 766,00	
13- Realización de al menos 34 informes de fiscalización por parte de la Asesoría Técnica de Fiscalización.	5 433 432,94	5 433 452,00	
14- Generación del 100% de de la línea basal del plan estratégico (indicador de alcohol, sistemas de retención infantil y dispositivos de seguridad pasiva (casco, cinturón, equipo de protección y factores distractores durante la conducción) del año 2023.	106 442 091,45	86 442 100,00	Ajuste a la contratación de una empresa que brinde los servicios para la realización de un estudio tipo observacional para la medición del uso de dispositivos de seguridad pasiva y para la medición del uso de sistemas de retención infantil.
15- Aplicación del 100% de las acciones que contribuyen a la generación de productos del Observatorio Costarricense.	9 059 178,66	9 059 186,00	
Monto total	2 093 771 004,11	884 079 469,00	
Ajuste		1 209 691 535,11	

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿ese no tiene que ver específicamente con Pérez Zeledón?

La expositora Jeannette Masís Chacón señala que no, se refiere a Pérez Zeledón y a Puntarenas.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿está hablando del 9 y de?

La expositora Jeannette Masís Chacón, en el 9 están los dos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que le llama la atención Pérez Zeledón, por el hecho de darle seguimiento a un proyecto, que necesita consolidarse, y eso indica es algo más de estrategia, no es de hacer una parada aquí y otra allá, por eso le llamó la atención.

La expositora Jeannette Masís Chacón señala, que básicamente esos son los ajustes que se hicieron, como bien lo mencionó las metas se ajustaron en la programación, pero se mantienen las 15 metas que están referidas a los programas básicos que tiene el Consejo, más la nueva Ley de movilidad que retoma la parte ciclista, y la parte peatonal.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que es por Ley.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica, que le parece que están demasiado dispersas las metas, es decir hay para cada proyecto una meta, deberían agruparlos y tener claro cuáles son los proyectos de las grandes innovaciones que están planteando un proyecto y agruparlos, ya que son muy dispersos reitera, deberían de agruparse en 5 metas, ya que hay una cantidad de proyectos por todo lado.

Indica que por ejemplo Ingeniería y su gran meta es la demarcación vial y junto con la Dirección de Proyectos son los que tienen la mayor cantidad de recursos.

La expositora Jeannette Masís Chacón señala que la Policía es la segunda.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica, que seguidamente Proyectos y luego Ingeniería.

Comenta que Ingeniería es demarcación, la Policía es control vial, Educación Vial todo lo que es prevención, y Proyectos indica le parece es todo lo que el tema de innovaciones, en principio todo se debería juntar en la movilidad segura, pero según esto reitera no queda para nada claro.

La expositora Jeannette Masís Chacón, aclara que estas son metas no son proyectos.

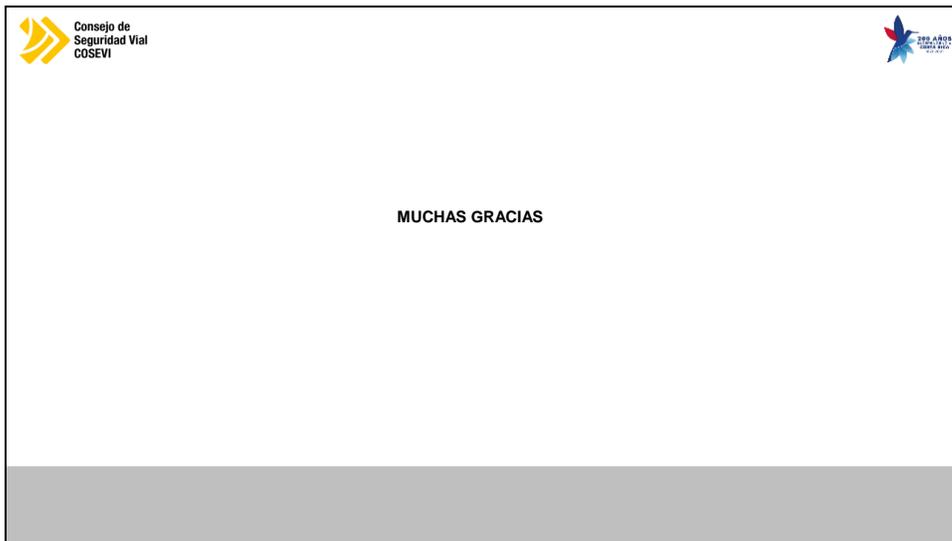
La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿hay más proyectos todavía?

La expositora Jeannette Masís Chacón responde, que cuando habla de proyectos es porque la Dirección se llama Dirección de Proyectos, pero su componente es en metas, y explica que cada una de las metas de forma general está dirigido a cada uno de los proyectos sustantivos de la Institución, los programas estratégicos en movilidad y seguridad vial, ejemplo la intervención que se da en las municipalidades, centros educativos seguros, empresas seguras, red de víctimas, que son programas muy específicos, que el Consejo interviene a nivel local a través de todos estos programas.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo agradece la respuesta.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que lo que subyace es un gran problema de nomenclatura, ese señala es uno de los problemas que hay, además de muchos otros como dispersión de metas en la Dirección de Proyectos, de eso tiene que hacerse un análisis profundo.

La expositora Jeannette Masís Chacón indica, que mucho responde a lo que se ha venido implementando a través de procesos y agradece a los señores miembros la atención.



Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1 Se aprueba el proyecto de Presupuesto y Plan Operativo Institucional del Consejo de Seguridad Vial para el año 2023 presentado por la Administración, por un monto total de ¢ 23.530.153.609,00 que contempla todas las necesidades y compromisos para ese ejercicio presupuestario; y se instruye para continuar con las gestiones correspondientes ante las autoridades respectivas.

Se declara acuerdo firme.

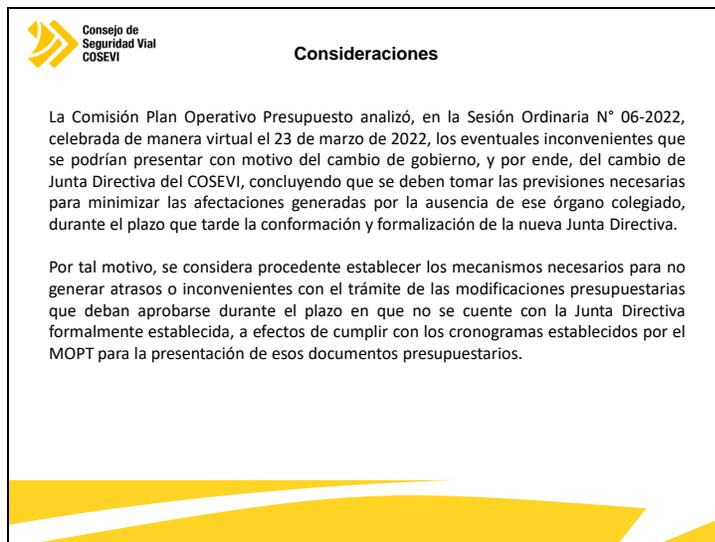
Al ser las 18 horas, se retira de la sesión la Licda. Jeannette Masís Chacón.

El Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, se mantiene en la sesión para desarrollar el siguiente tema de agenda.

ARTÍCULO SÉTIMO

Solicitud para aprobación de documentos presupuestarios.

A continuación, el Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, procede a presentar la solicitud para la aprobación de documentos presupuestarios.





Solicitud

Se solicita a la Junta Directiva, que autorice la remisión de documentos presupuestarios al MOPT, sin la aprobación de Junta Directiva, durante el lapso en que no se cuente con el nombramiento formal de ese órgano colegiado, en el entendido de que los acuerdos de aprobación serán remitidos de forma posterior, una vez que los documentos presupuestarios sean sometidos a conocimiento y aprobación de la nueva Junta Directiva, o, en su defecto, que se autorice a la Dirección Ejecutiva para la aprobación de los documentos presupuestarios que se generen durante ese lapso.

Lo anterior en aras de poder cumplir con los cronogramas establecidos por el MOPT, sin incumplir con los lineamientos de control interno que regulan esa materia.



Muchas Gracias

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional sugiere a los Directores y Directoras que se considere la última parte de la recomendación, ya que explica sería un poco extraño pretender que la nueva Junta Directiva llegue a aprobar decisiones que ya se adoptaron, que más bien generaría un problema al tener que explicar la situación acontecida, por lo que sugiere que la Junta Directiva en este momento que sí está en funciones, autorice a la Dirección Ejecutiva para el trámite de los documentos presupuestarios que sean necesarias, y se informará a la futura Junta Directiva, las acciones que se generaron en ese sentido, para que ellos estén enterados.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, consulta ¿si lo aprueban con la sugerencia que hace don Carlos Rivas?

El Director Ejecutivo responde que están los dos escenarios.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, indica que una cosa es dejar autorizado al Director Ejecutivo y otra cosa dejar cosas para a posteriori aprobarlas.

El Lic. Sergio Valerio Rojas responde que esa solicitud de dejar autorizado al Director Ejecutivo está contenida en lo que están solicitando, lo que dice don Carlos Rivas es que esa es la que es más válida.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente, agradece la respuesta y lo somete a votación.

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se aprueba la propuesta planteada por la Dirección Financiera, para la aprobación y trámite de documentos presupuestarios, que se generen durante el lapso en que no se cuente con el nombramiento formal de la nueva Junta Directiva, para que lo realice la Dirección Ejecutiva, en aras de poder cumplir con los cronogramas establecidos por el MOPT, sin incumplir con los lineamientos de control interno que regulan esa materia.
- 7.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que la aprobación y trámite de los documentos presupuestarios que se realicen, sea informada a la Secretaría de la Junta Directiva, para la posterior información a los integrantes del nuevo cuerpo colegiado.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 18 horas con 15 minutos, se retira de la sesión el Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero.

ARTICULO OCTAVO

Adenda N° 1 al Convenio de cooperación interinstitucional entre Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET).

A continuación, se recibe de manera remota el Mba. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos, quien desarrollará el tema referente a la Adenda N° 1 al Convenio de cooperación interinstitucional entre Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET).

A continuación, se muestra la adenda:

**ADENDA N° 1 AL CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL
ENTRE CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)
Y LABORATORIO COSTARRICENSE DE METROLOGÍA (LACOMET)**

Entre nosotros, **EDUARDO BRENES MATA**, mayor, casado una vez, arquitecto, vecino de San José, portador de la cédula de identidad número siete-cero treinta y nueve-novecientos treinta y nueve, en su condición de **PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**, cédula de persona jurídica número tres-cero cero siete-cero sesenta y un mil trescientos noventa y cuatro-cero ocho, por delegación del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, efectuada mediante oficio DM-Dos Mil Dieciocho-Mil Setecientos Cuarenta y Seis del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, y quien en adelante se denomina “**EL COSEVI**”, cédula jurídica número tres-cero cero siete-seis uno tres nueve cuatro (3-007-61394); y **DAHIANNA MARÍN CHACÓN**, mayor, casada una vez, Máster en Gerencia de la Calidad, vecina de Ulloa, Heredia, portadora de la cédula de identidad número uno – mil doscientos noventa y dos – cero ochocientos ochenta y siete, en mi condición de Directora General del Laboratorio Costarricense de Metrología, en lo sucesivo denominado “**LCM**” antes “**LACOMET**”, cédula jurídica número tres-cero cero siete-tres cinco uno dos dos cero, según consta en Acuerdo Ejecutivo, No. 085-MEIC-2018, con rige del 10 de setiembre del 2018 y hasta el 07 de mayo del 2022, acordamos suscribir la siguiente adenda al Convenio Cooperación Interinstitucional suscrito entre el Consejo de Seguridad Vial y el Laboratorio Costarricense de Metrología”, rubricado en fecha 19 de diciembre del 2019, en los términos y condiciones siguientes:

CONSIDERANDO:

I.-Que el Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET) fue creado mediante el artículo 8 de la Ley N° 8279 “Ley del Sistema Nacional para la Calidad”, como órgano de desconcentración máxima, con personalidad jurídica instrumental, adscrito al Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC), al cual se le asignan, entre otras las siguientes funciones:

- a) Actuar como organismo técnico y coordinador con otros organismos científicos y técnicos, públicos y privados, nacionales e internacionales, en el campo de la metrología.
- b) Difundir y fundamentar la metrología nacional y promover el establecimiento de una estructura metrológica nacional.
- c) Custodiar los patrones nacionales y garantizar su referencia periódica a patrones de rango superior.
- d) Promover el uso, la calibración, la verificación y el ajuste de los instrumentos de medición, así como la trazabilidad a patrones del Sistema Internacional de Unidades, y garantizar la trazabilidad de los instrumentos de medida.
- e) Regular y vigilar las características de los instrumentos de medición empleados en las transacciones comerciales nacionales y en la verificación del cumplimiento de los requisitos reglamentarios.
- f) Fungir como laboratorio nacional de referencia en metrología y, cuando se le requiera, brindar servicios como laboratorio secundario en las áreas de su competencia.
- g) Colaborar con la Secretaría de Reglamentación Técnica en la definición de los asuntos metrológicos, para las especificaciones técnicas de los reglamentos.
- h) Reconocer, mediante convenios, a otras instituciones como laboratorios nacionales en las magnitudes que se considere pertinente y mantener mecanismos de coordinación y vigilancia para el uso de los patrones. El Laboratorio tendrá la responsabilidad de establecer los requisitos necesarios para otorgar y mantener este reconocimiento y verificar su cumplimiento.
- i) Reconocer a instituciones públicas o privadas, físicas o jurídicas, como unidades de verificación metrológicas, de acuerdo con los requisitos legales y técnicos que él disponga. Cuando la institución no esté acreditada, el Laboratorio, justificando

debidamente la necesidad del reconocimiento, podrá concederlo y le otorgará el plazo máximo de tres años para que obtenga la acreditación correspondiente.

j) Participar en actividades de verificación del cumplimiento de los reglamentos técnicos, en los campos de su competencia.

II.- Que mediante el artículo 4 de la Ley de Administración Vial N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas, se crea el Consejo de Seguridad Vial, como órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia y al que de acuerdo al artículo 9 de dicha ley, se le asignan las siguientes funciones:

- a)** Conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, para identificar problemas de seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes.
- b)** Conocer y aprobar orientaciones, prioridades y proyectos para programas de promoción de la seguridad vial.
- c)** Proponer al Poder Ejecutivo la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en donde la ley de tránsito tenga jurisdicción, así como en todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.
- d)** Aprobar los montos de los resarcimientos, cobros, permisos, certificaciones, daños en señales viales, escoltas especiales, cursos, materiales de estudio, traslados originados en los distintos servicios que prestan las direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito.
- e)** Administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, la Policía de Tránsito y el propio Cosevi.
- f)** Conocer, tramitar y resolver cualquier otro asunto que le someta el ministro de Obras Públicas y Transportes.

III.-Que de acuerdo al artículo 9 inciso e) de la Ley de Administración Vial N° 6324, una de las funciones del COSEVI es administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, la Policía de Tránsito, y en este caso particular, a la Dirección General de la Policía de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que ha adquirido y adquiere mediante su concurso para el control y vigilancia del tránsito terrestres a nivel nacional, equipo tecnológico que debe encontrarse en adecuadas condiciones y buen estado, para el propósito que fueron adquiridos.

IV.-Que dentro de los equipos que utilizan los inspectores de tránsito para el desempeño de sus funciones y para aplicar las disposiciones contenidas en la Ley N° 9078 "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial", están los instrumentos de medición de la concentración de alcohol en el aire espirado, conocidos como alcohosensores o alcoholímetros, los cuales son utilizados para practicar la alcoholimería, concepto que es definido por la referida ley, como el análisis bioquímico para evidenciar la presencia del alcohol en la sangra o el aire aspirado y su cantidad. De igual manera se incluyendo los equipos para mediar los niveles de emisiones de gases y los niveles de ruido que producen los vehículos automotores.

V.-Que es responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con el apoyo del Cosevi, garantizar que los equipos de alcohosensores que se utilizan para la realización de las pruebas de aliento y que determinan si un conductor se encuentra bajo los efectos del alcohol, se encuentren en buen estado y óptimas condiciones; así como los empleados en los controles de emisiones de gases y niveles de ruido, a efectos de que los datos que de éstos se obtengan, sean confiables y legalmente válidos para que sus resultados sean utilizados como prueba de los hechos que pretenden demostrar.

VI.-Que el LACOMET cuenta con personal que posee el conocimiento científico-tecnológico y la experiencia, para colaborar con el desarrollo económico del país, el progreso de las ciencias y la técnica, reafirmando su interrelación y aplicándolas al conocimiento de la realidad nacional.

VII.-Que el LACOMET como parte del Sistema Nacional para la Calidad, tiene como función fungir como laboratorio nacional de referencia en el campo de la metrología y de reconocer a unidades de verificación metrológica.

VIII.-Que para el adecuado uso de los equipos antes indicados, estos deben estar bajo un proceso de control metrológico, que incluye el proceso de calibración y verificación, para lo que debe considerarse lo siguiente:

a)Que los equipos deberían tener un proceso de evaluación de la conformidad para la fase de comercialización y puesta en servicios; que incluye la verificación inicial de los equipos llamados “Alcohosensores” o “Alcoholímetros,” “cinemómetros”, “sonómetros”, “calibradores acústicos” y “opacímetros”.

b)Que los en uso deben estar sujetos a verificaciones periódicas y verificaciones después de reparación por organismos de verificación metrológica debidamente autorizados.

c)Que es necesario que el personal designado en la Dirección General de la Policía de Tránsito, además disponga y demuestre competencia técnica sobre el proceso de control metrológico de los alcohosensores, cinemómetros, sonómetros, calibradores acústicos y opacímetros.

IX.-Que ambas partes formalizaron en fecha 19 de diciembre del 2021, convenio para establecer una coordinación conjunta, con el objetivo de que los inspectores de tránsito, apliquen de forma atinada los instrumentos que les han sido asignados, evitando de esta forma, incurrir en inconsistencias que puedan invalidar la información que de los mismos se obtenga.

X.-Que en este momento se hace necesario indicar una estipulación, sobre la exención de los pagos de los servicios Metrológicos.

XI.-Que ambas instituciones están legitimadas y autorizadas por el ordenamiento jurídico para formalizar actos de esta naturaleza.

XII.-Que las disposiciones contenidas en el presente convenio, fueron conocidas y aprobadas por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en el artículo ____ de la Sesión __-2022 del ____ de abril del 2022.

POR TANTO

Convenimos en suscribir la presente adenda al Convenio de Cooperación Interinstitucional, el cual se registrará por las siguientes cláusulas y estipulaciones:

PRIMERA.- Del Objeto. La presente adenda al convenio vigente, tiene como objetivo adicionar un apartado 5), a la Cláusula SEGUNDA.- De los Acuerdo Específicos, en lo atinente al acápite de los compromisos conjuntos de las partes, para que se lea de la siguiente manera:

SEGUNDA.- De los Acuerdos Específicos.

(...)

Las partes de manera conjunta se comprometen a:

(...)

5) Cumplir con las exoneraciones que posean por mandato legal, ley, decreto o acuerdo. Al COSEVI se le deberá exonerar de impuestos en las diferentes transacciones que se

originen en este convenio. Así se cumplirá en el momento de fijar las tarifas o los precios que convengan según los alcances del convenio.

SEGUNDA.- Cláusula General: El resto de estipulaciones del convenio original, se mantienen inalterables.

En fe de que lo anterior es de nuestra plena satisfacción los representantes firman dos ejemplares, de un mismo tenor y efecto, en la ciudad de San José, al ser los ____ días del mes de abril del dos mil veintidós.

Eduardo Brenes Mata

Viceministro de Transporte

Presidente Junta Directiva

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

Dahianna Marín Chacón

DIRECTORA GENERAL

LABORATORIO COSTARRICENSE DE

METROLOGIA

VISTO BUENO INSTITUCIONAL

Esta Asesoría Legal ha determinado la conformidad de la presente adenda con el ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las potestades y atribuciones que los órganos contralores de la administración pública tengan al respecto.

San José, _____ de abril del 2022.

Carlos E. Rivas Fernández

Encargado Asesoría Legal

Consejo de Seguridad Vial

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional indica que fundamentalmente se está adicionando un numeral al apartado de las acciones conjuntas, para dejar establecido el tema de las exoneraciones por el servicio prestado y la compra de los insumo para el mismo.

Indica que se trata de colaborar entre instituciones.

El Director Ejecutivo indica que es meramente un trámite interno para mejorar el control interno por recomendación de la Auditoría Interna de LACOMET.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, indica que le parece que está bien y se trata de colaborar, y señala que estrictamente hablando es una redundancia.

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1 Se aprueba la Adenda N° 1 al Convenio de cooperación interinstitucional entre el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y el Laboratorio Costarricense de Metrología (LACOMET).
- 8.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que comunique el presente acuerdo a los responsables de la formalización del documento, para sus respectivas firmas y ejecución.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 18 horas con 22 minutos se retira el Mba. Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos de la sesión.

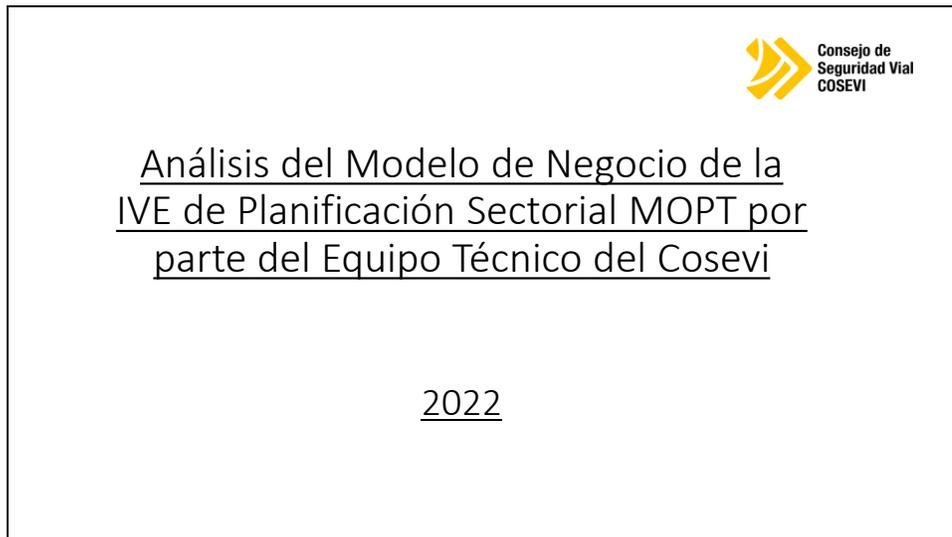
ARTICULO NOVENO

Respuesta oficio DE-2022-0931 sobre Modelo de Negocio de la IVE.

A continuación, se recibe de manera remota el señor Mba. Roy Rojas Vargas, de la Dirección de Proyectos, el Ing. José Manuel Chaves Cordero de la Asesoría en Fiscalización Técnica Vehicular y el Ing. Ronny Rojas Cartín de la Unidad de Planificación Técnica Vehicular de manera presencial, quienes proceden a presentar la respuesta al oficio DE-2022-0931 sobre Modelo de Negocio de la IVE.

Al ser las 19 horas con 16 minutos se retira de la sesión el Señor Juan Luis Chaves Vargas, para atender asuntos propios de su cargo.

El Ing. Ronny Rojas Cartín de la Unidad de Planificación Técnica Vehicular, da inicio a la presentación:



ELEMENTOS COINCIDENTES



1. Se utiliza la misma metodología de análisis económicos de escenarios, simulando flujos de ingresos, costos y utilidades con múltiples operadores (desde uno hasta seis).
2. Se utilizan los mismos criterios de repartición de la participación de mercado con base en regionalización del país.
3. Se utiliza como base de cálculo para los costos de operación del servicio, la información financiera disponible del 2009 del actual operador, realizando proyecciones a valor presente.
4. El crecimiento del parque vehicular según las tasas de variación promedio del periodo 2010 al 2020 es de 4,7% vs 5% del Modelo de Cosevi, que se basó en el periodo del 2003 al 2010.

ELEMENTOS COINCIDENTES



5. El crecimiento proyectado adicional de operación del servicio según el Modelo de Planificación Sectorial es de 13 líneas vs 14 líneas del Modelo de Cosevi.
6. El horizonte de evaluación económica para ambos modelos fue de 10 años.
7. Las Utilidades proyectadas para ambos modelos reflejan como conclusiones cifras muy superiores en términos porcentuales a los ofertados por el contratista actual que son del 13%.

ELEMENTOS ADICIONALES
CONSIDERADOS



1. Incorporación de los criterios legales sobre apertura de mercado del servicio IVE:

- Uso de criterios jurídicos del Cosevi por Asesoría Legal, posición del MEIC en sus informes técnicos de la COPROCOM del año 2018 y opinión OP-32-2021.

2. Incorporación de necesidades futuras de distribución de mercado en los escenarios de múltiples operadores:

- Uso de criterios poblacionales, índices de desarrollo social por cantones.

ELEMENTOS ADICIONALES
CONSIDERADOS



3. Incorporación de consistencia equitativa de distribución de mercado en los escenarios de múltiples operadores:

- Análisis de una distribución de mercado por zona por operador, considerando tanto regiones atractivas como no atractivas en cuanto a demanda futura y ubicación.
- Incorpora el necesario equilibrio para la capacidad de operación entre las cantidades de líneas de servicio y Centros de Inspección Vehicular (CIVE) por operador. Esto garantiza igualdad de participación por operador y da seguridad en los equilibrios de costos de operación al tener estructuras productivas similares.

4. Incorporación de justificación técnica de ubicaciones de nuevos Centros de Inspección Vehicular:

- Uso de métodos técnicos objetivos de radios de concentración poblacional y de distancia por zona para justificar las ubicaciones de nuevos Centros de Inspección.
- Aporte de beneficios sociales por zona, al garantizar mayores accesos a los usuarios a este tipo de servicio.
- Reducción en el desplazamiento de cada persona para obtener el servicio.

ELEMENTOS ADICIONALES
CONSIDERADOS



5. Incorporación de variable de riesgo en el comportamiento de demanda:

- Incorporación del análisis de la variable riesgo como elemento modificador de la demanda, dentro de los escenarios simulados de múltiples operadores.

Recomendación final



1. Se recomienda mantener el modelo propuesto por el Cosevi del 2020 y conocido por la JD (artículo VII, sesión 3003-2020, 10 junio 2020) , el cual incorpora elementos técnicos, sociales, solidarios, entre otros, adicionados dentro de la propuesta del Cartel entregada a la Administración el año anterior.
2. Adicionalmente se debe considerar los eventuales efectos de la Resolución de la Sala Constitucional, a la Acción de Inconstitucionalidad interpuesta a la normativa vigente.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo consulta: ¿el modelo de Planificación Sectorial fue el que presentaron dos compañeras?

El Ing. Carlos Contreras Montoya responde que sí es ese.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo indica que recuerda algo que dijeron en esa presentación y hablaba de esto de la utilidad, pero que no recomendaban que se abriera, porque el COSEVI no tenía capacidad de fiscalizar con uno solo, menos si se abría a más operadores y consulta ¿eso se retoma o cuál es la posición en el modelo de COSEVI?, porque se está hablando de ampliarlo porque da utilidad, y entonces ¿qué pasa con la fiscalización?

Seguidamente señala, que, en el modelo actual, las personas tienen que realizar inspección una vez al año, y eso evita muchos accidentes, ¿qué pasa si esa inspección se hace dos veces el año?, eso satura el asunto y consulta ¿evitaría más accidentes ir dos veces al año?

El Ing. José Manuel Chaves Cordero responde a la primera pregunta, respecto a la aseveración que hace la Secretaría de Planificación Institucional, desconoce en que estará fundamentada para indicar que la fiscalización actual no es lo que debería ser, esto para no ponerle un calificativo.

Explica que la calificación depende mucho del cartel de licitación que se haya planteado en su momento, que el cartel vigente tiene una serie de oscuros, de los cuales se ha valido la empresa para negar información que posibilitaría a la Administración tener una mejor fiscalización, y el tema más evidente indica es la base de datos, la cual desde que ellos llegaron, y la fiscalización está en COSEVI y que don Ronny que está presente es de los que iniciaron con la fiscalización en COSEVI proveniente del CTP, siempre se ha requerido a la Administración que la base de datos que genera la Revisión Técnica, debe estar en manos de la Administración, pero no por el solo hecho del resguardo, sino porque es una herramienta muy útil, a la hora de hacer fiscalización.

De eso se están privando porque nunca se ha requerido a la empresa, aun cuando tienen la versión de mucha gente respecto a que esa base de datos es de la Administración y que jamás puede ser del operador, por cuanto es información pública, provista por un servicio público.

Por lo tanto, con la base de datos, el circuito al sistema cerrado de televisión el cual fue ofertado, es otra herramienta de fiscalización, la utilización de vehículos testigo para hacer pruebas, todas esas herramientas no estaban en el cartel anterior y sí están en el cartel actual, por lo que la fiscalización va a ser tan buena o más, con un cartel mejor diseñado, que lo que se ha podido hacer hasta ahora, precisamente porque se les priva de información que es relevante a la hora de determinar las características de fiscalización que requiere esta operación.

El Director Ejecutivo amplía indicando, que con el nuevo cartel fácilmente tienen la capacidad de fiscalizar hasta tres operadores, sin ningún problema, para ser transparentes y es con base al cartel que tiene dicha previsión de los elementos que se necesitan para poder ser operador y con eso responde a la primera pregunta.

El Director Ejecutivo se refiere a la segunda pregunta, y se refiere al modelo actual que es el que se utiliza en muchos países, donde lo que se usa es la revisión anual, pero explica que hay servicios que como el vehículo es de mayor uso, tienen que ir dos veces al año, como por ejemplo los autobuses, los taxis, y algunos equipos que tienen que ir dos veces por su uso y solicita a don José Manuel ampliar la respuesta.

El Ing. José Manuel Chaves Cordero, explica que en países como España luego de la homologación de cada vehículo, la revisión se hace a los 5 años, hasta los 10 años cada 2 años y después de los 10 años cada año, ya que la rigurosidad nuestra se debe precisamente a varios temas, el primero es que no se tiene un sistema de homologación por lo tanto ingresa cualquier vehículo de cualquier mercado, que cumpla con algunos requisitos mínimos.

Como segundo punto explica, que con el vehículo que ingresa, la legislación en temas de ruido y emisiones contaminantes está unos escalones por debajo de la legislación internacional, que hasta que no se logre equiparar la legislación, con la de esos países y hasta que no se tenga un sistema de homologación, resultaría peligroso poder hacer una fiscalización menos frecuente, como la que se hace en Europa.

¿Qué se puede hacer en el país? Explica que podría ser para efectos de tener un mejor detalle de lo que está sucediendo con la flota que es muy antigua, y en todos los anuarios de la operación de la revisión técnica es claro, donde los vehículos, donde el peligro de muerte es más elevado como lo son la carga o cisternas, y el transporte público, son los vehículos más viejos que hay en el país, se está hablando que la importación de motocicletas es de 5 años, mientras que la importación de tracto camiones o furgones es de 17 años y semi remolques en 23 años, que es peligrosísimo lo que se está haciendo de tener un ingreso abierto de cualquier tipo de vehículo al país, a presentar servicios que sí son muy sensibles y que la ley que es la que determina la frecuencia, la establece en 6 meses para transporte público y material peligroso, un año para todo el resto de los vehículos, salvo los que tengan menos de 5 años que van cada 2 años.

Indica que la legislación debería adaptarse a nuestra flota y no a otra cosa ya que si se quiere regular la antigüedad de los vehículos, se debe hacer desde la legislación misma e impedir el ingreso de los vehículos que son potencialmente peligrosos para una gran cantidad de personas, porque no es lo mismo un accidente con una motocicleta que una accidente con un semirremolque, o un tracto camión, como se ha evidenciado, la posibilidad y la cantidad de muertos aumenta conforme aumenta la masa del vehículo que interviene en el accidente.

¿Qué tenemos ahora?, indica que se tienen niveles más parecidos de asistencia a la revisión técnica, o de frecuencia a los de Latinoamérica, que salvo Chile que sí cuenta con un programa de homologación que les permite regular el ingreso de los vehículos, el resto nos atenemos a la revisión técnica como el único mecanismo para poder regular los vehículos que circulan por las vías públicas, Europa es otra historia, pero señala le parece esa es la referencia que deberían tener,

que hay algunos países incluyendo España que quieren reducir la frecuencia porque se han dado cuenta que aún con la homologación, en menos de 5 años ya se han desajustado, o hay desviaciones en los vehículos que estarían provocando ciertos accidentes, donde la tendencia de Europa es hacerla más corta e indica que la tendencia nuestra debería ser una regulación más estricta de la importación de vehículos y que la regulación técnica, con los nuevos equipos que vendrían en la nueva contratación, serán capaces de controlar cosas que en este momento no se están pudiendo realizar porque se cuenta con un cartel de hace 20 años.

El Director Ejecutivo indica además del esfuerzo que está haciendo el Despacho del Señor Viceministro para impactar en la importación de vehículos de mucha antigüedad.

El Ing. José Manuel Chaves Cordero explica, que ese es otro tema que dichosamente en el 2019 se instauró la revisión vehicular al amparo del artículo 5 de la Ley de Tránsito, en donde a todos los vehículos de importación se les hace una inspección para garantizar que no estén en los 5 supuestos que establece ese artículo, referente a que no hayan sido sacados de circulación en su país de origen, que no hayan sido declarados pérdida total, que no hayan sido diseñados con volante a la derecha, que no cuenten con uniones estructurales y que no tengan el VIN alterado.

Comenta que les consta que estos elementos han detenido en Aduanas, una enorme cantidad de vehículos que se acostumbraban a importar con historiales de pérdida total inclusive en su país de origen, que este tipo de situaciones desde el 2019 a la fecha ya se han analizado y hay una inspección para eso y comenta que en adelante entrará otra que es para el cumplimiento con el tema de las emisiones contaminantes, que se pretende realizar igualmente en los almacenes fiscales y el objetivo es el mismo.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que la pregunta de doña Gabriela los llevó al hecho de por qué están siendo más estrictos en términos promedio que en general la gran mayoría de países especialmente latinoamericanos, sin embargo, abre las perspectivas de que en realidad son otras cosas las que hay que estar tratando de mejorar, y es un insumo importante que no es determinante de si son dos, tres o cuatro operadores, lo indica únicamente a modo de comentario.

Seguidamente consulta la ¿la revisión en Chile es anual?

El Ing. José Manuel Chaves Cordero, responde es correcto es anual.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que el trabajar en la homologación es una cuestión muy importante y probablemente indica España tiene mucho tiempo y el tiempo de edad de 5 años del vehículo generaba diferentes consideraciones sobre el desempeño de los vehículos, y es una lógica muy razonable, de igual manera si se tiene un vehículo aunque sea nuevo y no se le da mantenimiento, va a tener un deterioro de seguridad.

Señala que de acuerdo a la respuesta que don José brindó, en la que habló de un problema de diseño contractual, de un problema de características del contrato que en la licitación pasada fueron deficientes, son deficientes, señala que de acuerdo a lo indicado el acceso a cierta información no fue detallado ya que supone que si existiera la posibilidad legal de acceder a determinada información, se utilizarían los mecanismos legales para tenerla, y pregunta ¿si el diseño contractual que necesita mejorarse fuera mejorado, no es de ahí que surge que tenga que ser uno, dos o tres operadores?, sino que de acuerdo a la impresión que le da lo que hay que hacer es mejorar el diseño contractual, independientemente de con cuántos operadores tenga que lidiar, y consulta ¿es eso correcto?

El Ing. José Manuel Chaves Cordero responde que es correcto ya que la cantidad de operadores, al final lo que va a generar sobre la unidad de fiscalización, es mayor presión en cuanto a que si se requieren visitas presenciales, se tenga que revisar a muchos operadores simultáneamente, pero los operadores que están siendo considerados en este caso,

y con toda sinceridad responde que no ve que exista ningún problema para la Unidad de Fiscalización, a la cual se le deberán sumar los profesionales que considere pertinente, y que convenientemente consideró la Secretaría de Planificación Sectorial, particularmente un Ingeniero Civil, alguien del área de Tecnología de la Información, posiblemente un abogado para que brinde el respaldo y que ya no es ni para el tema de fiscalización sino para efectos del uso de toda la estadística de la generación de políticas públicas, comenta que con esos profesionales de más, más lo que se encuentran actualmente, sin ningún problema podría atender incluso hasta 6 operadores diferentes, siempre y cuando se avalen las situaciones que se consideraron en el cartel que estaría saliendo para la próxima contratación que haga el Estado.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que don José dio la respuesta por lo tanto lo que él afirmó es correcto y eso lo que hace es que los alerta sobre el diseño, pero no para escoger la cantidad, y mucho más por esto último que don José acaba de decir, si se tiene capacidad para fiscalizar tres, se tiene la capacidad para fiscalizar dos y con mucha más razón uno.

Indica que alguien podría pensar inverso al raciocinio respecto a que ante varios operadores se deba buscar la mayor cantidad de operadores, y señala que sabe que esa es una decisión política, está claro, pero no es un asunto técnico de decisión en el sentido de que se pueda promover competencia, aunque indica la competencia se debe promover de otra manera, y que para que quede claro, considera que la competencia debe ser promovida en el momento de la contratación, que participen todos los que quieran en una concesión, que indiquen cuáles son sus condiciones, de ahí la importancia de que el contrato sea bien diseñado, lo mismo sucede en la regulación de las nuevas tendencias mundiales de transporte público, al igual que aquí se consideró la revisión técnica, es que la competencia se promueve por acceder a brindar la operación mediante un proceso competitivo y no en la operación propiamente dicha.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿ustedes tuvieron alguna interacción con la Secretaría de Planificación en este análisis?

El Ing. José Manuel Chaves Cordero responde que en el que ellos hicieron no, ellos solamente solicitaban información y se les remitía la información que requerían.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuándo ustedes lo revisaron no cuando lo hicieron?

El Director Ejecutivo responde que no.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que la respuesta es no.

Al ser las 19 horas con 16 minutos se retira el Señor Juan Luis Chaves Vargas, para atender asuntos propios de su cargo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que este es un tema muy grueso y lo va a resumir de la siguiente manera, ya que señala se pueden enfrascar en una serie de consultas y no están en este momento para adoptar un acuerdo.

En primer lugar, hablar de modelos, porque se sigue teniendo algunos vacíos precisamente por la carencia de algunos datos, en todo caso habría que hacer un análisis más cercano, a lo que hizo la Secretaría y lo que hizo el COSEVI, pero aún así indica considera que un análisis financiero de fondo aún está pendiente.

En segundo lugar, indica, se han enfrentado a una situación difícil de defender la continuidad del servicio, y han hecho un gran esfuerzo para lograr que la Contraloría en algún momento acepte la propuesta de la Junta Directiva y del Señor Ministro, en donde les van a decir procedan o no con el 208.

Suponiendo el primero escenario de proceder con el 208, hay que preparar la adenda, para garantizar la continuidad del servicio y se supone que, de ahí en adelante, el Estado a través del COSEVI y el MOPT, tendría un plazo suficiente para plantear una vez que la Sala Constitucional defina lo que tenga que hacerse, qué es lo que institucionalmente se tiene que sacar a licitación.

Escuchando hablar a los técnicos de COSEVI, se llena de regocijo respecto a que hay mucho conocimiento adquirido, sobre la revisión, las partes técnicas, las partes mecánicas, las experiencias internacionales.

Señala que sigue con dudas del modelo en el sentido de si es uno, dos, tres o veinte operadores, cree que eso depende de un análisis que si el MOPT o COSEVI tiene que sacarlo afuera, habrá que sacarlo a una empresa especializada, reconoce que se han hecho los esfuerzos y se tienen argumentos más sólidos que al inicio, pero cualquiera que conozca al respecto sabe que el tema financiero tiene que cubrirse, y que quizá se pueda aprovechar la adenda a la ampliación del contrato actual, casualmente para buscar por enésima vez los datos que hacen falta, porque es parte de los requisitos que se podrían exigir en una ampliación del contrato.

Seguidamente indica, que deberían concentrarse en estas dos semanas que les quedan en ver qué es lo que va a resolver la Contraloría, y ojalá les diera tiempo para ir preparando la adenda para el contrato, pero se teme que eso le va a quedar a la próxima Junta Directiva, al próximo Gobierno, y que suficiente es para ellos el haber sostenido a capa y espada, la defensa de la continuidad del servicio.

Basa sus palabras en el hecho de que les están presentando una presentación, valga la redundancia, en donde al final hay una recomendación, que dice "aprobar el modelo propuesto por el COSEVI", en lo personal no se siente con fortaleza técnica para aprobar un modelo al que considera le hace falta un análisis más de fondo ya que sigue fundamentado en análisis del 2009, eso es lo que piensa y lo externa con toda la transparencia y la tranquilidad, porque siente que no es responsabilidad de nosotros, aprobar un modelo que no tiene todos los elementos de juicio para poder ser aprobado.

El Director Roy Rojas Vargas señala, que el esfuerzo que se hizo ha sido un esfuerzo importante, indica que tanto Planificación Sectorial como ellos, les dieron casi 8 o 9 meses para presentar una propuesta alternativa, que es tiempo de oro, y al final utilizaron los mismos estados financieros del 2009, y que ellos fueron muy respetuosos e indica que al menos el revisó lo que le correspondía a él de seguridad vial e indica que el informe es muy débil, reitera muy débil, es un informe sustentado en evidencia científica donde inclusive habían afirmaciones, totalmente fuera de enfoques modernos de la Seguridad Vial y de impactos que tienen de la inspección técnica vehicular en la seguridad vial.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que está totalmente de acuerdo en el sentido de que, si hay debilidad, hay debilidad, pero no pueden aprobar un modelo basado en esas debilidades.

El Director Roy Rojas Vargas señala que está de acuerdo, y como equipo técnico insistieron en que los estados financieros se tenían que plantear, incluso en una reunión con la Contraloría hace tres años les dijo que ellos tampoco tienen nada de eso.

Igualmente indica que la base de datos que tienen para hacer ellos el expediente de cada vehículo y les dieron una lista de cuál era la información que requerían, y le señala a don Eduardo que él puede dar fe de que él no es ningún enemigo de Riteve y le parece que la labor que han realizado ha estado bien técnicamente, pero que sí han tenido un pecado mortal y es no dar ni la base de datos ni los estados financieros, argumentando una serie de elementos que no son de recibo para el interés de este país.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que ese argumento se cae solo con solo preguntarse ¿cómo es posible que 20 años después de firmado un contrato la Administración no tenga eso?

El Director Roy Rojas Vargas afirma lo anterior.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que desde que están en esta Junta y desde que asumió el Viceministerio ha enviado dos o tres solicitudes de la información y la respuesta ha sido la misma, recibieron a la empresa en el Auditorio, y la respuesta fue la misma, no se ha podido argumentar que ellos tengan la obligación de dotarlos de dicha información, no vale la pena desgastarse en defender algo del que todos están conscientes le falta algo.

Indica que el modelo de COSEVI tiene un buen origen, desde la parte geográfica, desde la parte social de abrir el mercado, etc., pero debe nacer una preocupación de la parte presupuestaria del COSEVI, para ver cómo se logra contratar un estudio financiero de fondo, inclusive si se firma una eventual adenda al contrato actual, se pueden lograr dos cosas, primero la base de datos que le parece es la base de datos de todos los días, todos los detalles de la flota vehicular para inclusive un próximo operador, y lo otro es los datos necesarios de un modelo financiero, de un modelo geográfico, de un modelo operativo del sistema, para que en el próximo concurso y licitación que se haga, el país pueda responder en que si es uno, dos o tres, se esté realmente consolidados, para no aventurarse a aprobar un modelo que podría tener varios operadores, pero que no se está demostrando fehacientemente, que se debe aprovechar lo que se tiene y revisar qué es lo que falta, y consulta si ese que falta ese tipo de detalles se podrían meter en la adenda de la ampliación del contrato actual.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que lo que querían ver es era el análisis que se hizo de Planificación Sectorial, que cuando se habla del modelo de COSEVI o del procedimiento de COSEVI, están hablando de todo lo que se ha visto hasta el momento, en donde está incluido el análisis de la Secretaría de Planificación Sectorial, que haya que contrastar los análisis le parece bien, que lo que está aprendiendo de esta presentación, es que se refuerza lo que ya había dicho antes de grandes problemas que deben tratarse de una manera diferenciada en esta contratación, pero como se está discutiendo la cantidad, le parece que las preguntas son esclarecedoras en el sentido de cuánto es el argumento en favor de otras operadores y cuánto es en favor de otras debilidades.

No está claro si está conociendo el oficio o análisis y por eso está tratando colocar elementos que deben quedar claros que operan en función de la cantidad de operadores o cuando esos argumentos operan en otro ámbito. Le parece que el trabajo que hicieron los compañeros de COSEVI es arduo y muy completo, no ha revisado el análisis de Planificación Sectorial que es un análisis técnico y le parece que lo que se tiene que hacer es separar muy bien la argumentación en la que se define como se va a distribuir el mercado de la argumentación que se define en falencias que se arreglan de otra manera.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que no se siente seguro de adoptar un acuerdo en este momento y hay que avanzar en el proyecto de continuidad del servicio con alguna resolución de la Contraloría, y reitera es un tema grueso para que ellos en una sesión muy rápida y en una presentación aún más rápida tengan que adoptar un acuerdo.

Aclara que con esto no está diciendo que el trabajo esté malo en absoluto, sencillamente todos reconocen que faltan datos, los meses que duró la Secretaría indica fue un esfuerzo y hay un documento que ellos podrán leer, y no es que se va a desechar uno o el otro, sino que ambos podrían carecer de alguna información económica y financiera y ojalá que en los próximos días se tenga algún avance con la Contraloría.

Al ser las 19 horas con 35 minutos se retiran de la sesión los funcionarios Mba. Roy Rojas Vargas, de la Dirección de Proyectos, el Ing. José Manuel Chaves Cordero de la Asesoría en Fiscalización Técnica Vehicular y el Ing. Ronny Rojas Cartín de la Unidad de Planificación Técnica Vehicular.

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 9.1 Se tiene por conocida la presentación sobre el análisis de la Administración contenido en el oficio DE-2022-0931, respecto a la propuesta de Modelo de Negocio de la IVE preparado por Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- 9.2 Se instruye a la Administración para que presente en una futura sesión el tema, con el fin de adoptar la estrategia sobre el particular.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO DÉCIMO

Atención acuerdo JD-2022-0162. Primer trimestre del 2022 es el más mortal en carretera desde el 2001.

A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, desarrolla en tema referente al Primer trimestre del 2022 es el más mortal en carretera desde el 2001, en atención al acuerdo JD-2022-0162, mediante la presentación que se aporta:





Costa Rica: cantidad de muertes en sitio por año según mes, periodo I TRIMESTRE 2012-2022

Mes	Año											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Total	102	73	85	116	114	133	117	118	101	104	145	
Enero	32	24	35	42	31	45	37	34	30	36	56	
Febrero	42	21	19	32	42	35	32	30	31	35	45	
Marzo	28	28	31	42	41	53	48	54	40	33	44	

Nota: los datos de muertes en sitio 2020 y 2021 son provisionales, pueden estar sujetos a cambios. A partir del 2020, las muertes en sitio no consideran las personas que fallecen en el traslado, este cambio se realiza en acuerdo con la DGPT como parte del proceso de estandarización de conceptos y definiciones. Fuente: Elaboración Área de Investigación y estadística, Cosevi. Datos 2012-2020 según el parte oficial de tránsito. Datos provisionales 2020-2021 suministrados por Dirección General de la Policía de Tránsito mediante el sistema SIOP.




www.csv.go.cr



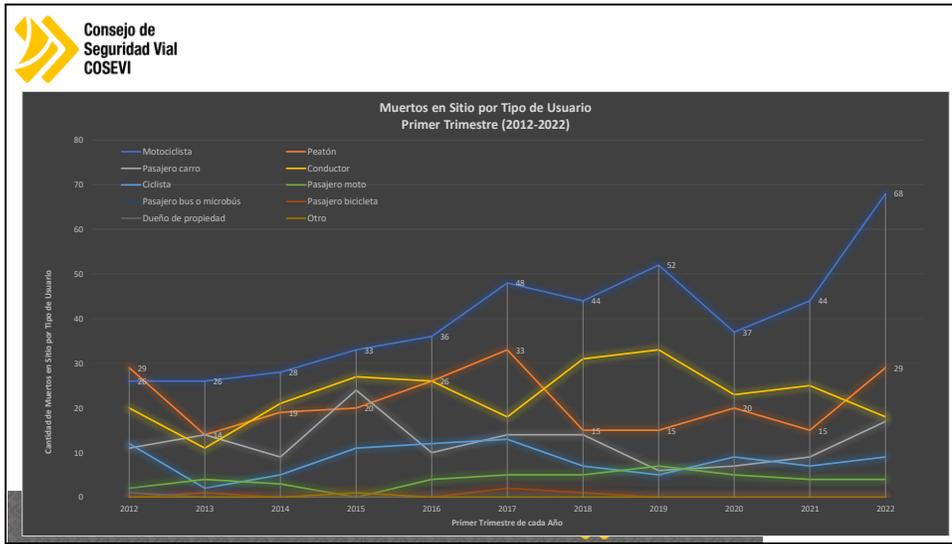
Costa Rica: cantidad de muertes en sitio por año según tipo de usuario, periodo I TRIMESTRE 2012-2022

Tipo de usuario	Año											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Total	102	73	85	116	114	133	117	118	101	104	145	
Motociclista	26	26	28	33	36	48	44	52	37	44	68	
Peatón	29	14	19	20	26	33	15	15	20	15	29	
Pasajero carro	11	14	9	24	10	14	14	6	7	9	17	
Conductor	20	11	21	27	26	18	31	33	23	25	18	
Ciclista	12	2	5	11	12	13	7	5	9	7	9	
Pasajero moto	2	4	3	0	4	5	5	7	5	4	4	
Pasajero bus o microbús	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pasajero bicicleta	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	
Dueño de propiedad	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Otro	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	

Nota: los datos de muertes en sitio 2020 y 2021 son provisionales, pueden estar sujetos a cambios. A partir del 2020, las muertes en sitio no consideran las personas que fallecen en el traslado, este cambio se realiza en acuerdo con la DGPT como parte del proceso de estandarización de conceptos y definiciones. Fuente: Elaboración Área de Investigación y estadística, Cosevi. Datos 2012-2020 según el parte oficial de tránsito. Datos provisionales 2020-2021 suministrados por Dirección General de la Policía de Tránsito mediante el sistema SIOP.




www.csv.go.cr



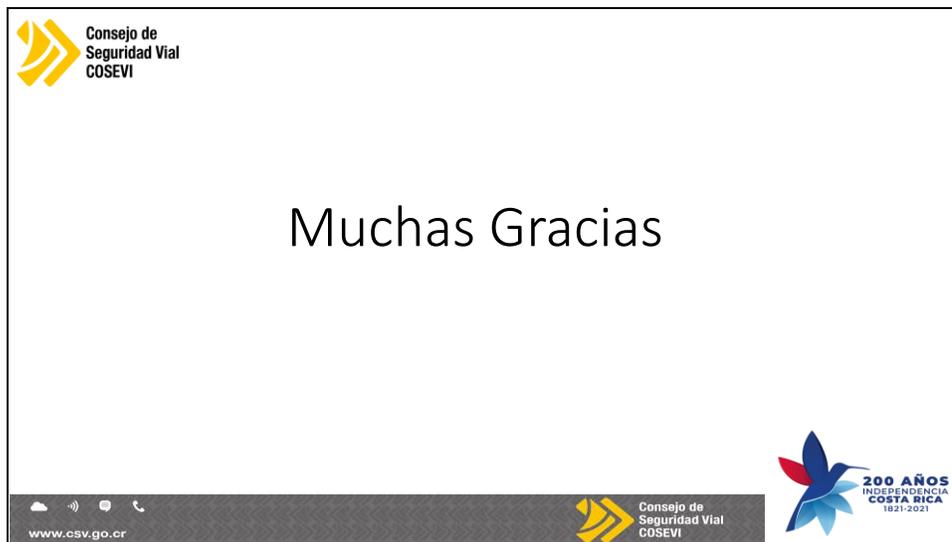
Tipo de control	1° Trimestre 2018	1° Trimestre 2019	1° Trimestre 2020	1° Trimestre 2021	1° Trimestre 2022
Motocicletas	1128	837	665	776	Sin Datos

Nota: Incluye controles aplicados a motociclistas y en factores de riesgo en seguridad vial.
Fuente: Informes de Evaluación de la DGPT:

Tipo de Control	1° Trimestre 2018	1° Trimestre 2019	1° Trimestre 2020	1° Trimestre 2021	1° Trimestre 2022
Totales	Sin Datos	4873	4105	5377	4964

Nota: Datos recibidos el 20 de abril del 2022 de la DGPT

www.csv.go.cr



Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 10.1 Se da por recibida la presentación de la Administración en atención al acuerdo JD-2022-0162 referente a la mortalidad en sitio en el primer trimestre del 2022.
- 10.2 Se instruye a la Administración, para que con sus equipos técnicos analicen más en detalle lo acontecido y se propongan estrategias para mitigar la situación detectada.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO UNDÉCIMO

Asuntos de Director Ejecutivo.

Atención acuerdo JD-2022-0166. Proyecto de resolución, para resolver de manera extraordinaria la situación presentada y con el fin de asegurar la continuidad a los proyectos que requieran de Tiempo Extraordinario para su ejecución, hasta tanto se nombre al Auditor Interno.

A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, desarrolla el tema referente al Proyecto de resolución, para resolver de manera extraordinaria la situación presentada y con el fin de asegurar la continuidad a los proyectos

que requieran de Tiempo Extraordinario para su ejecución, hasta tanto se nombre al Auditor Interno, en atención al acuerdo JD-2022-0166, mediante la presentación que se aporta:

**RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA
N° JD-2022-xxxxxxx**

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES, CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL, JUNTA DIRECTIVA. San José a las ocho horas del día veinte de abril del dos mil veintidós.

Se procede a dictar resolución para establecer un procedimiento alternativo y de excepción, al libro de actas debidamente foliado y sellado por la Auditoría Interna del Consejo, que contenga una bitácora diaria que registre la hora de ingreso y la hora de salida de cada servidor, previsto en el Reglamento para la autorización y el pago de horas extra en el Consejo de Seguridad Vial.

RESULTANDO;

PRIMERO: Que mediante el decreto ejecutivo N° 41062-MOPT denominado Reglamento para la autorización y el pago de horas extra en el Consejo de Seguridad Vial, se regulan las disposiciones de acatamiento obligatorio para la autorización y el pago de las horas extras de los servidores institucionales, así como de aquellos que brinden sus servicios en virtud de acuerdos o convenios que determinen el préstamo de sus plazas a favor de esta institución.

SEGUNDO: Que dicho reglamento, fue conocido y aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en el Artículo IV de la Sesión Ordinaria N° 2827-15 del 30 de noviembre del año 2015.

Que el artículo 8 de dicho reglamento establece lo siguiente:

Artículo 8.- Registro de hora extra. El jefe inmediato o el encargado de supervisar el proyecto que generó las horas extra, deberá llevar el control de dichas horas mediante los registros ordinarios de marcas de asistencia o por medios electrónicos y un libro de actas debidamente foliado y sellado por la Auditoría Interna del Consejo, que contenga una bitácora diaria que registre la hora de ingreso y la hora de salida de cada servidor, tomando las medidas pertinentes para asegurarse que efectivamente se laboró el tiempo reportado por el servidor y que su trabajo fue efectivo. Lo afirmado en la bitácora diaria tendrá carácter de declaración jurada.

En caso de que al servidor se le imposibilite registrar la marca de ingreso y salida del Consejo o hacer el registro correspondiente en una bitácora diaria, deberá presentar un informe por escrito, así como la respectiva prueba que justifique la utilización real de las horas extra reportadas a su jefe inmediato, lo que deberá ser avalado por éste.

En caso de incumplimiento del procedimiento previamente establecido, se sancionará al servidor del Consejo, como falta grave de acuerdo con lo dispuesto en el RAOS o mediante el reglamento interno

de la institución a la que pertenece el servidor, si labora en carácter préstamo o por convenio de otra naturaleza.

TERCERO: Que la Administración activa actualmente no ha concluido el procedimiento para el nombramiento formal de un Auditor Interno que firme y valide la bitácora para el seguimiento de pago de horas extras de proyectos de tiempo extraordinario, previsto en el artículo 8 del Reglamento para el Pago de Horas Extras del Consejo de Seguridad Vial.

CUARTO: Que ante la Administración se han presentado en el primer trimestre del presente año, una serie de solicitudes de proyectos en materia de seguridad vial, los cuales requieren para su consecución el pago de horas extras.

CUARTO: Que el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, establece que la actividad de los entes públicos fundamentales del servicio público, deben regirse por los principios de continuidad, eficiencia y adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen.

CONSIDERANDO;

UNICO: Los principios generales del derecho son una fuente no escrita y en ocasiones positivizan el ordenamiento jurídico y que al tenor del artículo 7 de la Ley General de la Administración Pública, sirven para integrar, delimitar e interpretar el campo de aplicación del ordenamiento escrito y tienen el rango de la norma que integran, interpretan o delimitan. Así en derecho administrativo, los principios generales del derecho juegan un papel de mayor trascendencia que en otras ramas jurídicas, debido a varias razones, tales como la abundancia de las normas que se producen a diario en el seno de la Administración, las cuales tienen un sentido de medida a la potestad normativa reglamentaria propia de la Administración y que le permite crear y aplicar ella misma, la norma jurídica, por las mismas facultades discrecionales que le atribuye la ley de la Administración y los conceptos jurídicos indeterminados que, según se adopte serán una solución única o no, y que involucran un sentido de mayor opcionalidad en sus manos. De esa manera, el contenido y el alcance de los principios generales, resultan del análisis y de mayor ponderación, con relación a los demás derechos fundamentales; es decir, requieren que sean “situados” en el orden material y con el afán de garantizar soluciones a situaciones excepcionales.

En la situación que nos ocupa, nos encontramos ante un requisito reglamentario al cual no se le puede dar cumplimiento, contenido en el artículo 8 del Reglamento para la autorización y el pago de horas extra en el Consejo de Seguridad Vial, por la falta de nombramiento de un Auditor Interno para dar validez a la bitácora ahí requerida.

Por otra parte, tenemos que labores desarrolladas en las Direcciones Generales integrantes de la Administración Vial, a las cuales se les ha asignado recursos presupuestarios, para la ejecución de proyectos y que deben ejecutarse fuera del tiempo ordinario de trabajo, están viéndose en imposibilidad de desarrollo por las razones indicadas.

Nos encontramos ante el advenimiento de ciertas circunstancias ajenas y surgidas de eventos con carácter de fuerza mayor y excepcionales a su control, ajenas a la dinámica ordinaria institucional y la Administración puede sustraerse de ese contexto y aplicar a su vez los actos jurídicos, que bajo una seguridad jurídica subyacente.

Asimismo, la Administración Pública tiene un cometido único, cual es la satisfacción del interés público, y esa satisfacción se logra de diversas maneras, siendo una de ellas a través de la emisión de actos, que deriven en soluciones prácticas para el cumplimiento de los quehaceres de la Administración, en este caso el control de horas extras, a través de una bitácora, , bajo el Control Interno de la Administración, (artículos 13 y 14 Ley de Control Interno) en la persona titular de la Dirección Ejecutiva como funcionario de mayor jerarquía para efectos de su dirección y administración, asumiendo una función como órgano contralor de las garantías de verificación de lo apuntando en dicha bitácora, pues en principio se entiende que todo acto administrativo, como ejercicio concreto de una competencia genérica, tiende al bienestar del interés común, por ello la consecuencia será la misma satisfacción del interés público que en principio tutela la norma jurídica de previa cita y que constituye el fin general de todo acto administrativo, (artículo 131 LGAP).

El acto administrativo que se emita para los efectos indicados, se reitera se origina en evento de fuerza mayor y válido únicamente por el tiempo en que no se encuentra investido de manera válida un Auditor Interno Institucional.

de causa mayor, Lo anterior, de acuerdo ael Principio del Interés Público y de Seguridad Jurídica, será totalmente válido, en tanto que el contenido del acto, constituya el efecto jurídico, o la parte dispositiva del acto que lo manda, cumpla con los elementos sustanciales y/o materiales buscados por la norma jurídica y que sus resultados sean en última instancia la aplicabilidad del efecto deseado por la norma del artículo ocho del reglamento de cita líneas atrás, es factible su emisión.

POR TANTO

Con fundamento en los considerandos dictaminados en la presente resolución, esta Junta Directiva acuerda:

- a) Autorizar a la Dirección Ejecutiva para que levante un libro de actas para el control de horas extras, sobre los proyectos sometidos a su conocimiento que deban ejecutarse fuera de la jornada ordinaria, que esté debidamente foliado y sellado y que contenga una bitácora diaria que registre la hora de ingreso y la hora de salida de cada servidor, tomando las medidas pertinentes para asegurarse que efectivamente se laboró el tiempo reportado por el servidor y que su trabajo fue efectivo, entretanto se nombre un Auditor del Consejo de Seguridad Vial.

NOTIFIQUESE: Al Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial, al Lic. Eddie Elizondo Mora, Jefe a. i. del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano y al Lic. Carlos Rivas Fernández en la Asesoría Legal.

**ARQ.EDUARDO BRENES MATA
P/JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**

Los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 11.1 Se aprueba el proyecto de resolución presentado, donde autoriza a la Dirección Ejecutiva para que levante un libro de actas para el control de horas extras, sobre los proyectos sometidos a su conocimiento que deban ejecutarse fuera de la jornada ordinaria, que esté debidamente foliado y sellado y que contenga una bitácora diaria que registre la hora de ingreso y la hora de salida de cada servidor, tomando las medidas pertinentes para asegurarse que efectivamente se laboró el tiempo reportado por el servidor y que su trabajo fue efectivo, entretanto se nombre un Auditor del Consejo de Seguridad Vial.

Notifíquese. Dirección Ejecutiva.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO DUO DÉCIMO

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

El Presidente Arq. Eduardo Brenes Mata procede a indicar que se encuentra sesionando desde su casa de habitación.

Se cierra la sesión a las 20 horas con 05 minutos.