

**DOCUMENTO DEFINITIVO**

**Sesión Ordinaria 3164-2023**

Acta de la Sesión Ordinaria 3164-2023 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 27 de setiembre del 2023 en la Sala de Reuniones de la Dirección Ejecutiva.

Se inicia la sesión a las 15 horas con 48 minutos el quórum de ley. El presidente suplente, el Ing. Jordy Borbón Angulo, es quien preside la sesión.

**Miembros de la Junta Directiva que participan en la sesión presencial.**

Jordy Borbón Angulo	Presidente Suplente, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
María Cecilia González Chinchilla	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Yorlene Víquez Estevanovich	Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales
Jonathan Quesada Castillo	Delegado del Ministerio de Salud
Mónica Acosta Carballo	Representante del Ministerio de Educación Pública

**Participan igualmente:**

Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
Licda. Iris Mercado Ruíz	Secretaria de Actas
Ing. Junior Araya Villalobos	Director de Ingeniería de Tránsito
Ing. Alejandra Acosta Gómez	Jefe Departamento de Regionales

**ARTÍCULO PRIMERO**

- I. Aprobación del Orden del Día.
- II. Aprobación del acta:
  - 3163-23 sesión ordinaria.
- III. Asuntos de la Presidencia.
- IV. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- V. Informe de Evaluación de Efectividad Carretera 2+1.
- VI. Asuntos Directora Ejecutiva.
- VII. Correspondencia.
  - Oficio DM-TC-2023-3435.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

1.1 Se aprueba el orden del día.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTÍCULO SEGUNDO**

**Aprobación del acta**

- **3163-23 sesión ordinaria**

La Licda. Mónica Acosta Carballo solicitar que en el acuerdo se incluyan los números de oficio del criterio técnico y jurídico, porque en la explicación no aparecen, está la exposición de don Carlos, pero no aparecen los oficios y es importante que quede bien blindado.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

2.1 Se aprueba el acta 3163-23 sesión ordinaria con las observaciones indicadas.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO TERCERO**

**Asuntos de la Presidencia.**

No hay asuntos de la presidencia.

**ARTICULO CUARTO**

**Asuntos de los Directores de Junta Directiva**

La Licda. Yorlene Víquez Estevanovich, Representante de la Unión de Gobiernos Locales, procede a comentar que hoy en la reunión de Junta Directiva de la UNGL, la Alcaldesa Lissette Fernández me da unos documentos para darle seguimiento a una solicitud que ella realizó. Ella mandó un oficio al señor Ronny Rodríguez Vargas.

Ella necesita que le den pronta atención, con el fin de prevenir posibles incidentes de tránsito, por lo tanto, le solicito amablemente que se utilicen esos oficios para facilitar y dar seguimiento a las gestiones pertinentes que se deriven de esta solicitud.

Son varios puntos en la ruta Juan Viñas Buenos Aries, La Victoria, que ella dice que tienen problemas, necesita que le revisen a ver si ahí se justifica un semáforo o que pueden hacer. Si ella nos lo da para ver si le podemos ayudar o que se lo puedan trasladar a Ingeniería de Tránsito.

La Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, indica que eso es competencia de Ingeniería de Tránsito, si ella se los mandó, ellos lo tienen, lo que hay que hacer es decirle que Ingeniería de Tránsito tiene un cronograma de atención, porque Usted ha visto que le llegan muchísimos casos.

Entonces, tal vez lo que podemos hacer es preguntarle a don Junior Araya para que nos diga sobre ese cronograma, pero sí indicarles que esas gestiones son directas con Ingeniería de Tránsito y la Junta no tiene competencia de dirección sobre ellos, nada más como para que ella le quede claro que nosotros le podemos ayudar, pero no es como que le puedan dar una instrucción.

La Licda. Víquez Estevanovich, responde que más que todo es cómo que le ayuden a ver por dónde va el trámite, perfecto. Gracias.

La Licda. Víquez Estevanovich, continúa exponiendo. Otra consulta en alguna de las reuniones habíamos hablado sobre, yo creo que es la segunda vez que le pregunto, sobre el reglamento o ¿qué es lo que íbamos a hacer con las bicimotos?

La Licda. Coto Calvo, responde, sí creo que la semana pasada me había preguntado.

La Licda. Víquez Estevanovich, consulta: ¿cómo va eso?

La Licda. Coto Calvo, responde que habrá un avance hasta diciembre. La Dirección de Proyectos hasta diciembre nosotros tenemos el primer avance porque la Dirección de Proyectos estructuró toda la investigación, pero esa investigación tiene diferentes fases, lo que da la indagatoria documental y están programando unas pruebas que van a involucrar a DEKRA y a la Policía de Tránsito y demás, pero ellos están trabajando.

La Licda. Víquez Estevanovich, consulta: ¿han hecho alguna investigación de cuántos accidentes han sucedido, los datos?

La Licda. Coto Calvo, responde que ellos tienen los datos, ya que eso aquí entra directo, nosotros tenemos la base de datos de accidentes, aquí, lo tiene el observatorio que dirige justo la Dirección de Proyectos, entonces ellos tienen el insumo.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 4.1 Se instruye a la Dirección Ejecutiva proceda a comunicar a la señora Alcaldesa Lissette Fernández, que el trámite de su oficio corresponde a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y que se copie dicha respuesta al Ing. Ronny Rodríguez Vargas para que tenga conocimiento que el asunto fue elevado a la Junta Directiva del Cosevi.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO QUINTO**

**Informe de Evaluación de Efectividad Carretera 2+1**

La Ing. Alejandra Acosta Gómez, Jefe del Departamento de Regionales de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y el Ing. Junior Araya Villalobos, Director de Ingeniería de Tránsito, ingresan a la sesión al ser las 15 horas con 55

minutos procede a realizar la presentación sobre el Informe de Evaluación de Efectividad Carretera 2+1, la cual se adjunta a continuación:

## Evaluación de la efectividad del proyecto denominado “Carretera 2+1”

Elaborado por:  
 Ing. Alejandra Acosta Gómez  
 Jefe Departamento de Regionales  
 Dirección General de Ingeniería de Tránsito



### OBJETIVOS

Determinar cuantitativamente la eficacia del proyecto denominado “sistema de carretera 2+1 en la Ruta Nacional N° 32 en tramo Santa Elena (peaje del Zurquí) – Intersección R 32/4 (Cruce de Río Frío)”, mediante la realización de estudios especializados para determinar parámetros antes y después de la implementación del proyecto.

- Realizar estudio de vehículo flotante en el tramo del proyecto durante un fin de semana completo, y un día entre semana, de 5:00 am a 7:00 pm.
- Obtener parámetros de tiempos de recorrido, velocidades medias y demoras con los datos medidos en el 2015 y en el 2022.
- Efectuar tablas comparativas entre los parámetros de manera que con ellos se determine si se lograron los objetivos establecidos en el perfil del proyecto.
- Elaborar un informe técnico que contenga los resultados y demás análisis que permitan obtener conclusiones en cuanto a eficacia del proyecto.

### CRITERIO DE EFICACIA: Accidentalidad registrada antes y después del proyecto

Cantidad de muertes en sitio antes y después de la implementación del proyecto

Tipo de accidente	Año de registro	Cantidad de accidentes por choque frontal	
Accidentes con al menos un muerto en sitio	Antes del proyecto	2012	1
		2013	1
		2014	4
		2015	2
	Después del proyecto	2016	1
		2017	0
		2018	1
		2019	0
Accidentes con al menos una persona grave	Antes del proyecto	2012	3
		2013	7
		2014	5
		2015	1
	Después del proyecto	2016	2
		2017	1
		2018	4
		2019	8

Reducción de 75 % para este tipo de incidencia

Reducción de 6 % para este tipo de incidencia

### CRITERIO DE EFICACIA: Accidentalidad registrada antes y después del proyecto

Índice de accidentalidad:

$$\text{Índice} = \frac{\sum \text{Accidentes} \times 10^4}{\text{TVKV}} \quad [2]$$

Donde,

- TVKV corresponde al total de vehículos - kilómetros de viaje, y es igual al tránsito promedio diario anual multiplicado por la longitud de la ruta y el número de días en el estudio.

Resultado de índice de accidentalidad antes y después del proyecto

Año	Índice de accidentalidad con muertos en sitio
2014	658
2018	350

### CRITERIO DE EFICACIA: Mejoras en la seguridad vial

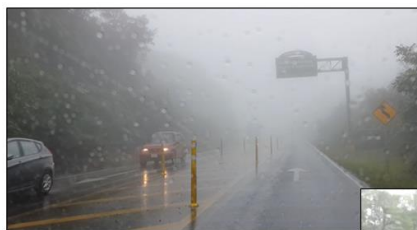
El incremento en la seguridad se mide por los cambios en el tipo y frecuencia de los accidentes de tránsito. Para accidentes, el porcentaje de cambio se calcula de la siguiente forma:

$$\text{Cambio} = \frac{\sum_{\text{antes}} \text{Accidentes} - \sum_{\text{después}} \text{Accidentes}}{\sum_{\text{antes}} \text{Accidentes}} \times 100 \quad [3]$$



Comparando la cantidad de accidentes 4 años antes de la implementación del proyecto y 4 años después, se obtiene que el cambio logrado con la implementación del proyecto, fue de 57 % sobre la condición anterior a él.

### CRITERIO DE EFICACIA: Colocación de postes abatibles



CRITERIO DE EFICACIA: Colocación de postes abatibles



CRITERIO DE EFICACIA: Tiempos de recorrido

Sección	Distribución de carriles	
	2015 (antes de proyecto)	2022 (después de proyecto)
Sentido Peaje – Cruce Río Frío		
1-2	2	2
2-3	1	1
3-4	1	2
4-5	1	1
5-6	1	1
6-7	1	1
7-8	1	2
8-9	1	1
9-10	1	2
10-11	1	1
11-12	1	2
12-13	1 y 2	1
13-14	2	2

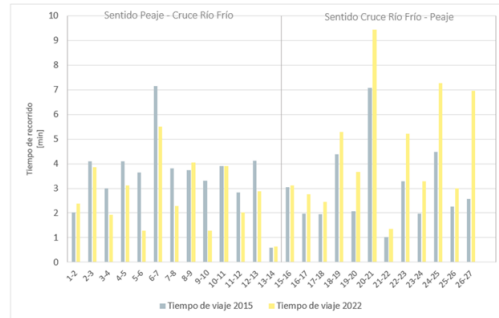
Sección	Distribución de carriles	
	2015 (antes de proyecto)	2022 (después de proyecto)
Sentido Cruce Río Frío - Peaje		
15-16	2	2
16-17	2	1
17-18	2 y 1	2
18-19	1 y 2	1
19-20	2	1
20-21	2 y 1	1
21-22	2	2
22-23	2	1
23-24	2	2
24-25	1 y 2	1
25-26	2	2
26-27	1	1

CRITERIO DE EFICACIA: Tiempos de recorrido

Día de estudio	Tiempo recorrido promedio Peaje - R. Frío [min]	Tiempo recorrido promedio R. Frío – Peaje [min]
Entre semana 2015	45.04	36.33
Entre semana 2022	42.60	48.60
Sábado 2015	41.35	32.98
Sábado 2022	37.78	44.13
Domingo 2015	41.01	33.03
Domingo 2022	34.16	44.88

Se podría aplicar un criterio conservador, y tomar como más reales los datos obtenidos del sábado y domingo del 2022, y afirmar que el tiempo de recorrido promedio en sentido Peaje – Cruce Río Frío es de 36 minutos y en el contra sentido es de 44 minutos

CRITERIO DE EFICACIA: Tiempos de recorrido



Para cada día en estudio y en cada horario pico, la sección 20-21 fue la que presentó los mayores aumentos en tiempo de recorrido

Tiempo de viaje promedio para el domingo, en hora pico de la tarde, 2015 y 2022 para ambos sentidos de circulación

CRITERIO DE EFICACIA: Tiempos de recorrido

Antes de revisar el diseño de la sección 20-21, es necesario aplicar un **parámetro que relacione el TPD con el aumento de tiempo de recorrido.**

Año	TPD*	Tiempo de recorrido promedio ** [min]	Tiempo de recorrido/veh [min/veh]
2015	13173	6,99	0,000530
2022	14241	10,58	0,000743

TPD no influye de manera significativa en el tiempo de recorrido

CRITERIO DE EFICACIA: Demoras

Sección	Distancia entre puntos de control [km]	Velocidad máxima señalizada	Tiempo real de recorrido [min]	Tiempo promedio de recorrido (tomado de Cuadro N° 9) [min]		Demora [min]	
				2015	2022	2015	2022
1-2	2.40	60	2.40	2.06	2.45	0,00	0,05
2-3	3.70	60	3.70	4.28	4.72	0,58	1,02
3-4	1.90	60	1.90	2.77	1.93	0,87	0,03
4-5	2.85	60	2.85	3.55	3.29	0,70	0,44
5-6	1.35	60	1.35	2.66	1.33	1,31	0,00
6-7	5.35	60	5.35	6.52	6.26	1,17	0,93
7-8	2.33	60	2.33	3.55	2.21	1,23	0,00
8-9	3.10	60	3.10	3.40	4.44	0,23	1,27
9-10	1.35	60	1.35	3.10	1.31	1,75	0,00
10-11	4.45	60	3.34	3.66	4.17	0,33	0,83
11-12	2.35	60	1.78	2.96	2.02	1,22	0,25
12-13	3.10	60	2.33	4.01	3.75	1,66	1,42
13-14	0.60	60	0.45	0.61	0.83	0,16	0,38
15-16	3.40	60	2.55	3.00	3.28	0,53	0,73
16-17	1.90	60	1.43	1.57	2.27	0,14	0,85
17-18	2.50	60	1.88	1.94	1.92	0,06	0,04
18-19	4.05	60	3.04	4.29	4.53	1,25	1,49
19-20	2.95	60	2.95	2.01	3.11	0,00	0,16
20-21	6.90	60	6.90	6.68	10.27	0,00	3,57
21-22	0.75	60	0.75	0.50	0.96	0,00	0,23
22-23	1.75	60	1.75	2.35	2.97	0,60	1,22
23-24	2.00	60	2.00	1.39	1.97	0,00	0,00
24-25	3.75	60	3.75	4.06	5.01	0,33	1,26
25-26	2.25	60	2.25	2.03	2.17	0,00	0,00
26-27	2.70	60	2.03	3.47	3.26	1,45	1,24

Demora promedio entre puntos, para el periodo de la mañana del sábado (5:00 am – 8:30 am), 2015 y 2022

Nuevamente la sección 20-21 presenta los aumentos más elevados del parámetro en estudio

### CRITERIO DE EFICACIA: Demoras

Demora promedio por kilómetro, 2022

Sección	Distancia entre puntos de control [km]	Demora promedio/km [min/km]			Sección	Distancia entre puntos de control [km]	Demora promedio/km [min/km]		
		Día entre semana	Sábado	Domingo			Día entre semana	Sábado	Domingo
1-2	2,40	0,00	0,01	0,00	15-16	3,40	0,14	0,19	0,15
2-3	3,70	0,17	0,14	0,02	16-17	1,90	0,66	0,64	0,61
3-4	1,90	0,03	0,01	0,00	17-18	2,50	0,01	0,01	0,08
4-5	2,85	0,36	0,13	0,08	18-19	4,05	0,58	0,41	0,44
5-6	1,35	0,23	0,00	0,00	19-20	2,95	0,07	0,11	0,08
6-7	5,35	0,32	0,12	0,01	20-21	6,90	0,63	0,51	0,46
7-8	2,33	0,02	0,00	0,00	21-22	0,75	1,86	0,30	0,41
8-9	3,18	0,50	0,39	0,18	22-23	1,75	1,35	0,82	0,90
9-10	1,35	0,18	0,00	0,00	23-24	2,00	0,08	0,02	0,21
10-11	4,45	0,39	0,21	0,15	24-25	3,75	0,70	0,57	0,55
11-12	2,35	0,18	0,10	0,08	25-26	2,25	0,00	0,00	0,11
12-13	3,10	0,83	0,46	0,20	26-27	2,70	0,86	0,67	0,81
13-14	0,60	0,61	0,65	0,30					

La longitud del tramo no es la que influye en su aumento

Lo resaltado en color amarillo, se observa que son para el día entre semana, en el que se han indicado que ocurrieron gran cantidad de eventos

### CRITERIO DE EFICACIA: Velocidades

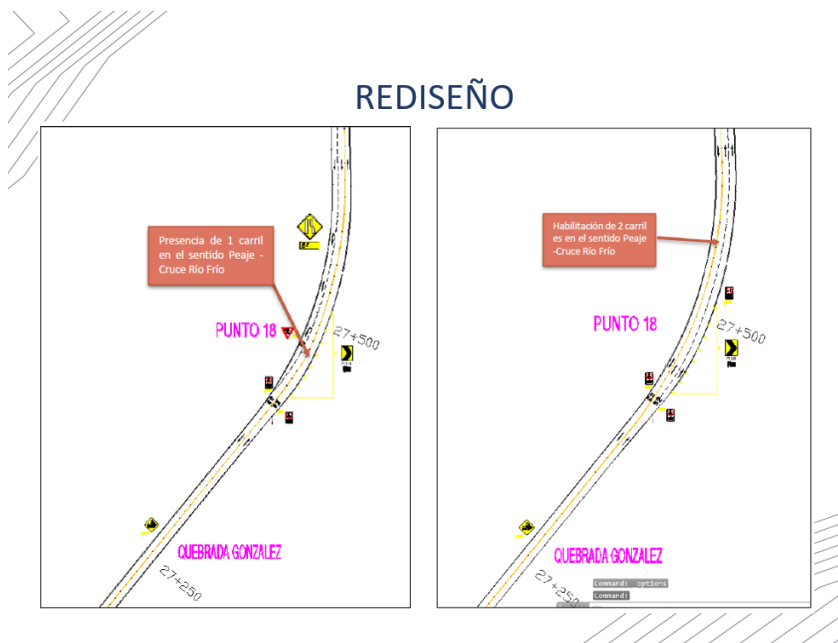
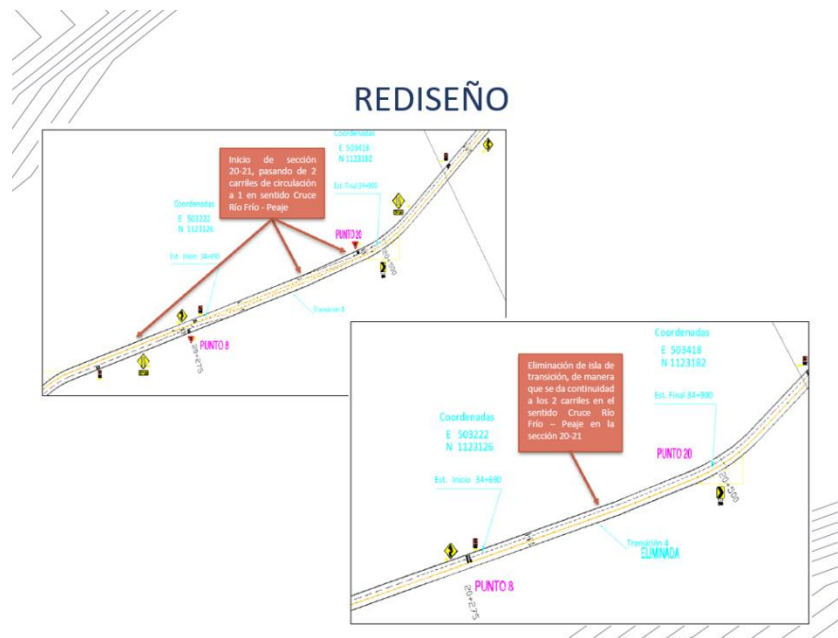
Sección	velocidad máxima señalizada [km/h]	Máxima velocidad de operación [km/h]		Velocidad promedio de operación [km/h]		Menor velocidad de operación [km/h]	
		2015	2022	2015	2022	2015	2022
1-2	60	76	67	69	59	60	51
2-3	60	63	63	52	47	38	35
3-4	60	57	66	41	59	18	53
4-5	60	74	67	48	52	28	35
5-6	60	51	69	28	61	16	47
6-7	60	62	62	49	51	37	43
7-8	60	56	69	39	63	24	60
8-9	60	99	66	56	43	31	33
9-10	60	39	68	26	62	15	59
10-11	60	69	72	73	64	59	48
11-12	60	65	77	47	70	29	59
12-13	60	68	67	46	50	22	38
13-14	60	75	64	59	43	53	28
15-16	60	74	65	66	62	57	53
16-17	60	78	71	71	50	62	32
17-18	60	82	92	78	78	72	71
18-19	60	60	72	56	54	49	34
19-20	60	97	66	87	57	77	48
20-21	60	72	56	60	40	52	32
21-22	60	79	79	90	46	69	35
22-23	60	58	63	45	35	36	20
23-24	60	94	71	90	61	83	52
24-25	60	58	59	53	45	47	33
25-26	60	75	68	62	62	42	55
26-27	60	77	74	47	50	18	34

Bandas de velocidad por secciones para 2015 y 2022, periodo de la mañana

### CONCLUSIÓN

A través de todos los parámetros para medir la eficacia de manera cuantitativa, se logró demostrar que el proyecto logró distribuir de manera más equitativa los tiempos de viaje en ambos sentidos de circulación, además de que las velocidades máximas de operación se mantuvieron más cercanas a la que está señalizada gracias a la colocación de postes abatibles para delimitar el espacio, y de que los accidentes de tipo frontal disminuyeron, aun sin contar con la información de si ellos ocurrieron en el tramo de dos carriles de carretera.





El Ing. Jordy Borbón Angulo, Presidente Suplente de la Junta Directiva, consulta: ¿de todo el tramo de estudio del peaje al cruce de Río Frío, qué tanta longitud hay que solo sean 2 carriles?

La Ing. Acosta Gómez, responde, son 4 Km y medio aproximadamente de los 35 Km.

El Ing. Jordy Borbón Angulo, consulta: ¿y eso no hay posibilidad de ampliar la calzada?

El Ing. Araya Villalobos, responde que es que allí tocar ese cerro es bien complicado, como es Parque Nacional también ahí cualquier ampliación, tocar la montaña es bastante complejo.

La Licda. Coto Calvo, menciona que se acuerdan las mediciones que habían hecho una vez que habían traído los equipos para medir y la inestabilidad, ahí era terrible.

La Ing. María Cecilia González Chinchilla, Representante del CFIA, consulta: ¿ese tramo es ya cuando uno pasa Descanso Largo, es subiendo más?

La Ing. Acosta Gómez, responde que es ese de dos carriles, ahí está en dos partes, hay uno que es después del Río Sucio, cuando Usted va entrando a Guápiles, después de Río Sucio vienen esos dos que es bastante amplio y hay uno previo a Quebrada González también es de dos carriles de dos, uno y uno.

Ya luego de Quebrada González, otra vez, es de tres, más bien, este sector tiene cuatro, más bien a veces hay mucho accidente porque la gente se hace loca, pero ahí hay cuatro, en ese pedacito hay cuatro.

El Ing. Borbón Angulo, consulta: ¿y otra pregunta, no sé si Ustedes tienen identificadas otras rutas donde se puede replicar esto?

El Ing. Araya Villalobos, responde, eso lo hemos estado valorando, porque tiene que tener ciertas condiciones.

Vamos a ver, para nosotros en rutas de montaña y de acuerdo a los resultados, nos resultó bastante eficiente como para replicarlo. El tema es que no tenemos mucha ruta de montaña con tres carriles, la mayoría tienen solo dos carriles o en el Cerro de la Muerte así que son solamente 1 y 1, Cambroner, solamente zonas muy pequeñas ahí de ascenso.

Aquí tenemos esa particularidad que teníamos, una gran longitud, gran cantidad de kilómetros con tres carriles, entonces no hemos encontrado, pero sí, evidentemente, el proyecto resultó ser bastante eficiente y si se pudiera replicar, no tenga la menor duda que lo haríamos, porque los resultados fueron bastante satisfactorios.

La Ing. Acosta Gómez, menciona que otro comentario que les quería hacer, se me olvidó en el camino, cuando empezamos el proyecto, hicimos el diseño, nosotros lo mandamos al CONAVI, a LANAMME, etc. para que lo vieran e hicieran observaciones.

Cuando recibimos observaciones de LANAMME, una de las críticas fue que, en el sector de la Vuelta del Susto, antes había dos carriles, como este es el guindo de la Vuelta del Susto tenía dos carriles a la par y un carril en la parte del talud y nosotros lo cambiamos, ahora eran dos carriles bajando y un solo carril a la par.

Entonces ellos nos dijeron que era muy peligroso porque ahora estaba más cerca, Usted cuando iba bajando estaba más cerca del guindo y de que si Usted se salía, nosotros ya habíamos hecho recorridos a 60 Km y no había ningún problema, ahí el problema era la velocidad y entonces eso es algo muy positivo, de hecho, parte de las cosas que no hemos dejado de ver son gente que se va en la Vuelta del Susto.

Ahora está pasando algo ahí, en otro sector, pero inclusive es algo que ya hemos hablado y ya lo señalizamos, pero nada tiene que ver con el proyecto y sin embargo ahí había un solo carril a la par de ese lugar donde ahora sí se han ido varias personas últimamente.

El Ing. Araya Villalobos, agrega, eso es super curioso porque en realidad se van y no es en ninguna curva, es en la parte de recta donde se van, incluso ahora que se pusieron unas barreras y todo, le decían al compañero de nosotros que fue a ayudar a con la señalización y todo, gente de la zona, unos grueros le decían, es que aquí el problema es con la velocidad y cuando llueve que hidroplanea.

Entonces yo se lo mencioné también al CONAVI, para que revisen eso para ver si ahí se está empozando el agua porque hay algo extraño, porque no es ni siquiera que en una curva se salen, sino que una parte recta se van.

El Ing. Borbón Angulo, consulta, ¿eso es las barreras que hace poco puso Obras Públicas?

El Ing. Araya Villalobos, si donde se pusieron las "New Jersey".

Es increíble ahora, cuando fueron allá y nos mandaron fotos abajo hay un cementerio de vehículos de hecho, de los que ya no sacan de ahí, ahí están las fotos del montón de vehículos que están ahí, que se han ido y bueno algunos con consecuencias lamentables, algunos gracias a Dios no, pero sí ahí yo creo que hay algo de diseño geométrico, debe de haber algo con el pavimento que hay que revisar, que hay que ponerle atención porque sí, no es porque sea una curva peligrosa, ni mucho menos, pero sí hay algo.

La Ing. González Chinchilla, comenta que, cuando se cambió las vías, en base a este estudio, mi percepción es que iba contra el peralte de la carretera el cambio, tal vez Ustedes lo miden desde el punto de vista de velocidad, pero se va uno contra el peralte.

La Ing. Acosta Gómez, menciona que, sin embargo, ese tramo es parte de lo que se cambió, es parte de la sección 20-21, entonces ya va a quedar nuevamente, como estaba antes, sin embargo, esto ha sido de siempre, o sea, esto no es por el proyecto, bueno ya esto se daba desde antes.

El Ing. Araya Villalobos, incluso esto nos ayudó mucho, Ustedes no se imaginan la cantidad de información que hay detrás de esos informes y si ven el informe es bastante pesado para la lectura y como es algo muy técnico, pero aquí se trató de resumir y lo bueno, no solamente son los resultados que nos dio, sino también que nos dio la posibilidad de ver puntos de mejora, como ese rediseño que estamos haciendo, que ya con números podemos decir, es que cada vez que analizamos, y siempre, esa sección nos daba como una alerta, hay que hacer algo aquí, entonces eso también es algo muy positivo, una vez de analizar toda esa información.

La Ing. González Chinchilla, menciona, sé que los noticieros han sido muy amarillistas, ven el tema negativo y como dice Ustedes lo llaman la ruta de los postes, ¿no se piensa, pues darle un poquito más de publicidad a nombrarse la ruta?

El Ing. Araya Villalobos, responde que, la semana pasada o antepasada llegó una periodista y entonces yo le dije, Alejandra, atiéndala y dígame que ya tenemos resultados, ya estaba el informe, ya se había emitido para que le dé los resultados del informe, incluso cuando hace la entrevista, le digo Alejandra cómo le fue, me dice nombres, estaba súper alegre, decía ¡qué buena toda esa información!, pero con super positivismo todo, ¡qué bien que está esta información hay que divulgarla más, qué buenos resultados!

Alejandra estaba toda positiva también, pero cuando salió la entrevista yo digo, no me vuelvo a mandar a hacer entrevistas porque ellos ponen lo que quieren, esto es complicado.

La Ing. Acosta Gómez, agrega, la cortaron y solamente pusieron los comentarios que yo hice de los postes, no dijeron nada de resultados positivos y solo hablaron de postes y el costo de la inversión y que por qué insistíamos en poner postes.

El Ing. Araya Villalobos, comenta y después de que ella en la entrevista dijo, ¡pero qué buenos resultados, esto hay que sacarle el jugo! y no sé qué, y al final no dijeron nada de eso.

La Licda. Coto Calvo, menciona que, lo que pasa es que ahora por un tema presupuestario, si Ustedes vieran el presupuesto de Junior, a mí me gustaría un día el ejercicio, porque en son de mofa aquí cuando revisamos el presupuesto, Usted deja de tener un poco la sensibilidad en el Excel porque Usted corta y pega, entonces ahora cuando vinimos les dije, vamos a cambiar el ejercicio, entonces agarramos y empapelamos aquí por Dirección, y dije estos son los proyectos, entonces yo se los puse en grande, el proyecto, la plata, para que vieran el recorte, porque claro los financieros nuestros nada más es hay que quitar esto, hay que quitar, Usted pierde, pero es que si vieran la cantidad de plata que le recortamos a Junior porque las limitaciones presupuestarias son muy grandes, entonces pensar en retomar en dar contribución presupuestaria a esto para nosotros en este momento es impensable, porque además Junior más

bien va quedando con todo lo que tiene planificado y tenemos que darle contenido, más bien la intención y nosotros a la hora de pasarle el informe, yo le comentaba al Jefe (Ministro) que yo sé lo pasé, le dije revíselo, es más bien que CONAVI retome dentro del proyecto que él tiene en la Ruta 32 para que sean ellos quienes lo coloquen como parte del proyecto, porque aquí plata no hay.

La Ing. Acosta Gómez, menciona, de hecho, doña Cindy, ya ellos están en el proceso de la licitación para recolocar los postes.

El Ing. Araya Villalobos, agrega, incluso nosotros ya les mandamos las especificaciones de los postes para que lo incluyan dentro de los carteles y las especificaciones de los contratos de conservación vial, que igual como conservan otro tipo de dispositivos que eso sea parte de, que sea algo rutinario y que no sea que está contratando cada cierta cantidad de años para que lo reponga, sino que sea algo rutinario, esa es la idea.

La Ing. González Chinchilla, menciona, y en el caso digamos como como esos postes que no se pagaron, se me ocurre un oficio de información a la prensa para ver si se toma, con copia a canal este, canal otro, canal otro.

El Ing. Araya Villalobos, comenta que, eso se dijo en el 2015, y eso para ellos no es noticia.

La Licda. Mónica Acosta Carballo, Representante del MEP, comenta que, tal vez como ahora que están los resultados de este informe que son positivos, tal vez sea bueno colgarlos en alguna parte, no sé si COSEVI tiene redes sociales.

La Licda. Coto Calvo, agrega, tal vez podríamos hacer unas infografías más simples.

El Ing. Araya Villalobos, una infografía sí, no muy detallada, muy puntual, y tal vez a nivel de redes en las páginas del MOPT y del COSEVI, se podría hacer.

La Licda. Coto Calvo, agrega, podría decirle a Sheila del MOPT que trabaje algo con Alejandra, porque Sheila hace infografías muy bonitas. Sí es una buena idea para que nosotros tengamos el control del contenido.

La Licda. Acosta Carballo, menciona, exactamente, las instituciones tienen seguidores y mucha gente a favor, y también un reconocimiento para los compañeros que se han esforzado y han traído buenos resultados para la institución, es una forma de motivar también.

El Ing. Araya Villalobos, mientras podamos nosotros hacemos todo lo posible por sacar las cosas así, ya son muchos años trabajando en pro de la seguridad vial, así que para nosotros esto es una bandera y todo lo que sea mejora siempre estamos dispuestos y nos gusta innovar también, entonces no hemos temido cuando son proyectos grandes también, así como cuando aquí nos ayudaron con el proyecto de fotovoltaicos, es un proyecto súper exitoso, que en cualquier momento podemos también venir a hacerles una presentación con todo gusto y ahí está, es un proyecto que de los pocos proyectos que nadie habla mal, que son los paneles solares en los sistemas de semáforos y eso es un proyecto financiado por este concejo, y entonces siempre nos gusta innovar, lo que pasa es que la innovación también requiere dinero y presupuesto y sabemos que la situación no es fácil.

Al ser las 17 horas se retiran los expositores Ing. Alejandra Acosta Gómez, Jefe del Departamento de Regionales de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y el Ing. Junior Araya Villalobos, Director de Ingeniería de Tránsito.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

5.1 Se da por recibido el informe MOPT-03-05-01-0395-2023 denominado "Evaluación de la efectividad del proyecto denominado Carretera 2+1 de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y se insta a dicha Dirección para que coordine la divulgación de los resultados, mediante las redes sociales institucionales.

**Se declara acuerdo en firme.**

## **ARTICULO SEXTO**

### **Asuntos de Directora Ejecutiva**

La Licda. Cindy Coto Calvo, procede a comentar el oficio DG-DC-DMYV-056-2023, referente a la situación sobre el contenido presupuestario en SINART.

Primero, bueno, las disculpas del caso, pero en realidad el tema era de premura.

El documento que les circularon es de la semana anterior, donde me informaron la gente de Proyectos que el SINART pidió una reunión de emergencia, vinieron y se reunieron porque tienen un problema para ejecutar la contratación que hicimos con ellos para la campaña.

Entonces la semana pasada yo les dije que, si no nos lo ponían por escrito, yo no podía traer un tema a Junta que no estuviera sustentado directamente por el SINART.

Antier llegó la nota, donde ya el SINART nos explica lo que está sucediendo entonces, yo lo traigo para la consideración de Ustedes, el SINART tiene un problema y no puede ejecutar la totalidad del contrato que le dimos porque la Contraloría General de la República no le tiene aprobado el presupuesto, entonces eso para nosotros es un riesgo porque si nosotros nos esperamos, primero ellos desde hace tiempo tenían la fecha de la Contraloría y se lo han venido prorrogando porque les piden documentación y bueno los que hemos trabajado con la Contraloría, sabemos que ellos respetan los 10 días hábiles, pero cuando se les vence el tiempo pueden hacer una solicitud de documentación y con eso tienen 10 días hábiles adicionales, entonces aunque les dieron fecha 13 de octubre, eso no es tan cierto, no sabemos qué va a pasar, si nosotros nos esperamos a esa fecha, hay 3 escenarios.

Si les aprueban el presupuesto tal cual, ya van a haber perdido una parte e igual no van a ejecutar la totalidad del presupuesto de la contratación, si les aprueban solo una parte, tenemos que esperar que el SINART haga un análisis para que nos digan si nosotros estamos dentro de las empresas que ellos deciden atender con el presupuesto que les asignen podría ser que no estemos, o podría ser que aun así, solo nos ejecuten una parte aún más pequeña de lo que le contratamos y lo tercero puede ser que le rechacen el presupuesto y entonces tengan que rescindir ellos la contratación.

Si nosotros nos esperamos a ese punto, no tenemos nada que hacer porque los plazos no nos dan para hacer nosotros mismos la contratación, en vista de eso, entonces ahora don Carlos les va a exponer la propuesta de la Administración, que mi recomendación es rescindir ante la valoración del riesgo, porque esto no es solo un tema de ejecución presupuestaria y que por supuesto, sabemos que es un objetivo que tenemos que cumplir, es un tema de vidas, no podemos estar fin de año sin campaña.

Acabamos de salir con la campaña que apostamos por ponerla vinculada a todo el tema de UNAFUT, a lo que es fútbol y estamos contentos con la visualización que ha tenido en la campaña, entonces, el riesgo de estar sin campaña, estamos motivando y tuvimos la reunión con los cuerpos policiales para intensificar los que son operativos de visualización de motociclistas, ellos nos dijeron que ya están prontos a sacar el comunicado de este último trimestre con

estos operativos, pero es importante el respaldo de la campaña, entonces ese es el fundamento de la exposición que les va a hacer don Carlos acerca de la valoración, que les estamos pidiendo de la rescisión unilateral del del contrato.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal, procede a exponer la presentación que se adjunta, a continuación:

RESCISIÓN UNILATERAL PARCIAL  
CONTRATACIÓN Nº 2023PX-000036-0058700001  
SERVICIOS CONTRATADOS AL SINART

### Antecedentes

- Oficio CSV-DP-0374-2023: solicitud de aplicación de excepción
- Tareas a ejecutar: Elaboración e implementación de estrategias de comunicación masiva (ATL y BTL) relacionadas con la movilidad y seguridad vial, así como otras necesidades de comunicación institucionales durante el año 2023, prorrogables
- Acuerdo Junta Directiva aprobando: Artículo VIII Sesión Ordinaria: 3152-23 12 de julio 2023

### Monto involucrado y tareas a ejecutar

Presupuesto 2023: €604.293.792,32

- 1- Plan de medios: Brigada Vial, El chasis sos vos y ¿Por qué la velocidad mata?
- 2- Evaluación post campaña
- 3- BTL día de las víctimas
- 4- Redes Sociales
- 5- BTL prevención

COMUNICADO DEL SINART

DG-DC-DMYV-056-2023

Trámite en curso aprobación presupuesto extraordinario

- Escenario 1 – Se cuente con aprobación de presupuesto por parte de la Contraloría General de la República y su consecuencia: solo línea 5 (BTL) quedaría por fuera de ejecución por temas de tiempo
- Escenario 2 – Se imprueba presupuesto por parte de la Contraloría General de la República y su consecuencia: no se ejecutaría ninguna línea que no esté en ejecución o comprometida, debiendo valorar hacerlo el Cosevi

SITUACIÓN ACTUAL:

- Se informó que aproximadamente un 50% de lo adjudicado en el 2023 está comprometido y podría ejecutarse sin condicionamiento de la aprobación de la CGR
- Restante 50% y las otras líneas de ejecución para el 2024, las ejecute el Cosevi con sus propias herramientas rescindiendo el contrato parcialmente en ese tanto para reducir subejecución y evitar iguales situaciones de prorrogar el contrato

RECOMENDACIONES:

- Aprobar la solicitud de la Administración, para rescindir parcialmente la Contratación N° 2023PX-000036-0058700001-Servicios contratados al Sinart
- Indicar al Sinart en la resolución, que debe concluir las actividades en ejecución y/o con compromiso presupuestario, para su pago oportuno
- Instruir al Departamento de Suministros, para que tramite el procedimiento de rescisión parcial
- Autorizar a la Administración para que realice un ajuste al plan de medios originalmente presentado por el Sinart, tanto en la selección y cantidad de medios de comunicación, como en la reasignación presupuestaria otorgada preliminarmente a cada medio de comunicación, para y así ejecutar la mayoría de recursos posibles respecto de las líneas originalmente contratadas que resulten no cubiertas por lo informado

No hay más comentarios.

Se resuelve

**Acuerdo:**

- 6.1 Aprobar la solicitud de la Administración, para rescindir parcialmente la Contratación N° 2023PX-000036-0058700001-Servicios contratados al SINART, con las siguientes acciones:
- 6.1.2 Indicar al SINART en la resolución, que debe concluir las actividades en ejecución y/o con compromiso presupuestario, para su pago oportuno.
- 6.1.3 Instruir al Departamento de Suministros, para que tramite el procedimiento de rescisión parcial.
- 6.1.4 Autorizar a la Administración para que realice un ajuste al plan de medios originalmente presentado por el SINART, tanto en la selección y cantidad de medios de comunicación, como en la reasignación presupuestaria otorgada preliminarmente a cada medio de comunicación, para y así ejecutar la mayoría de recursos posibles respecto de las líneas originalmente contratadas que resulten no cubiertas por lo informado.

**Se declara acuerdo en firme.**

**ARTICULO SÉTIMO**

**Correspondencia**

- **Oficio DM-TC-2023-3435.**

En realidad, es solo un oficio que están trasladando del Despacho del Ministro, donde tuvimos una llamada de la gente del Gobierno Local diciendo que ellos estaban interesados, parece como que ellos habían gestionado en el despacho, ahí no, no viene así de que la Junta Directiva tuviera conocimiento.

Creo que es un poco por incluso como vimos con doña Yorlene, por alguna razón en los gobiernos locales piensan que Ingeniería de Tránsito es del COSEVI, entonces ellos me llaman y me dicen, yo no voy a contrariar, digamos, las solicitudes de la gente, yo se los pongo en conocimiento a Ustedes.

Esto ya está siendo trasladado a Junior, a cómo entran todas las solicitudes aquí de Ingeniería de Tránsito, pero yo pienso que es importante, tal vez esa era justo el tema que yo iba a decir que doña Yorlene les aclare, porque esto es difícil para todos, el tema hasta las autoridades del MOPT, cuando atienden a alguien y es un tema de demarcación, me llaman a mí para que yo esté en la reunión con Junior, es un tema de Junior, entonces nosotros con mucho gusto podemos colaborar, pero en realidad Junior lo tiene en cronogramas organizado y demás, entonces nada más es como para tal vez, ver cómo se les puede explicar a los Gobiernos Locales que esto lo maneja Ingeniería de Tránsito y depende del Viceministro de Transportes, en la última cadena, porque por encima de Junior está el Director de la División de Transportes que es don Sergio Córdoba y el Jefe de don Sergio es el Viceministro de Transportes.

La Licda. Yorlene Víquez Estevanovich, consulta: ¿este oficio lo mandó doña Claudia?

La Licda. Coto Calvo, responde, no es que a nosotros nos llega del MOPT.

El Ing. Jordy Borbón Angulo, menciona, doña Claudia lo manda al MOPT y del MOPT lo trasladaron aquí como copia.



La Licda. Coto Calvo, responde, no lo trasladan a Junior y nos ponen copia porque ellos hicieron la gestión.

La Licda. Víquez Estevanovich, consulta: pero ¿qué es lo que están pidiendo?

La Licda. Coto Calvo, responde, hay una serie de solicitudes de demarcaciones por peligrosidad de la ruta y hay unas manifestaciones, incluso que habla del trabajo del CONAVI, hay una serie de intervenciones, lo que sí es que a la hora de que me lo pasaron entonces del despacho, nos pidieron que atendiéramos el documento porque ellos estaban pidiendo, pero lejos de esto yo quiero aprovechar como para decirle, porque es importante que la gente sepa a dónde apuntar para el seguimiento, porque pierden su energía y tenemos una pésima imagen, luego porque creen que no le resolvemos.

De hecho, tenemos una situación a raíz de la medida que tomó Educación Vial, de disponer esta creación de usuario y contraseña, que también está en el tema de nosotros, toda la gente pide usuario y contraseña, pero nosotros tenemos que hacer una verificación.

Eso nos genera que nosotros al mes tenemos más de 5000 gestiones porque una persona incluso hace 5 gestiones, hay gente que nos ha escrito porque mete un correo y como cree que lo hizo mal, mete otro correo y como cree que lo hizo mal, mete otro correo.

Entonces es tanto que el personal de ATI, sin contar que a ATI tiene una complicación particular porque tenemos 7 plazas de técnico que no podemos utilizar porque hubo una reclasificación de las categorías de ATI y el Servicio Civil, tiene que dar un aval y está pendiente desde hace 3 meses ese aval en el Servicio Civil, entonces no tenemos como el personal completo, pero, aun así, no hay ser humano que de abasto con esas funciones.

Tuvimos que poner a la muchacha de la recepción a atender esto para mermar un poco, entonces yo asumí la atención del correo institucional, el que se llama recepcioncosevi, el que atienden a todos los usuarios, voy a decir que tenemos una atención de usuarios espectacular porque se atienden al día absolutamente todos los usuarios, pero eso nos permite ver digamos que existe un gran desconocimiento de la población de a quién dirigirse.

Entonces, por ejemplo, aquí había una señora que solo en una semana le atendí, porque yo el registro para ver, 23 correos, porque la señora estaba empeñada en que yo le fuera a arreglar un semáforo, y entonces el semáforo está bueno, solo que los tiempos no le satisfacen, ella dice que el semáforo dura en rojo muy poquitito y demás.

Le llamamos a Semáforos, ya tenemos el informe, la señora sigue mandando correos, lo que pasa es que ella incluso, se quejó en la prensa y todo porque no la atendíamos, no es un tema nuestro, es un tema de Ingeniería, aunque nuestra relación con Ingeniería de Tránsito sea muy buena, yo llamé a Diego Rugama y le dije por favor, hágame el favor, vaya véame.

Este desconocimiento, por lo menos en lo que podamos encauzarlo es bueno para los seguimientos porque la gente se siente insatisfecha porque nosotros no le damos respuesta a su gestión, pero es que no somos nosotros y nosotros no le podemos dar órdenes, ni a Junior, ni a Jacqueline, ni a don Osvaldo, entonces, tal vez esta era cumplido con decir que si nos dijeron que el Gobierno Local quería que se viera aquí, pero es un poco esto.

La Licda. Víquez Estevanovich, consulta, ¿Usted cuando lo conteste me puede mandar copia?

La Licda. Coto Calvo, responde, sí.

La Licda. Víquez Estevanovich, comenta, porque yo con este documento en la reunión de los miembros, yo llego y les digo esto es lo que está pasando e igual con este otro.

La Licda. Coto Calvo, menciona, sí como para que los seguimientos sean efectivos porque es más efectivo que ellos pidan una reunión directamente con Junior Araya porque su situación llega directo a quien tiene que llegar, si no empezamos en estos trámites burocráticos que la gente siente, pero es porque las gestiones están mal dirigidas.

Bueno, esta era como el objetivo de este en particular solamente.

No hay más comentarios.

Se cierra la sesión a las 17 horas con 17 minutos.