

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 3047-2021

Acta de la Sesión Ordinaria 3047-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 24 de marzo del 2021.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, presidiendo la misma el Arq. Eduardo Brenes Mata, como Presidente de la Junta Directiva.

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

**Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.**

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

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

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud

**Director Ausente:**

Juan Luis Chaves Vargas, Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, por atender asuntos propios de su cargo.

**Participan igualmente de manera virtual:**

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga	Auditoría Interna
Dr. Carlos E. Rivas Fernández	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Ing. Rodolfo Méndez Mata	Ministro de Obras Públicas y Transportes
Licda. María Eugenia Salazar Salaverry	DGEV
Mba. Roy Rojas Vargas	Dirección de Proyectos
ME. Deiby Solano Cambronerero	Dirección de Proyectos
Licda. Laura Castro Corella	Dirección Ejecutiva

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

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

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

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

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

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: las señoras Gabriela Valverde Murillo y Sandra Delgado Jiménez y los señores Eduardo Brenes Mata y Carlos Contreras Montoya, señalan que se encuentran sesionando desde su casa de habitación. Datos que se constatan en la comunicación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

## **ARTÍCULO SEGUNDO**

### **Aprobación del Orden del Día.**

#### **Contenido:**

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
  - 3046-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica 2019.
- VII. Convenio de préstamo de inmueble entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial.
- VIII. Presentación Condición Especial Informe AI-AO-13-25.
- IX. Visita del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes.
- X. Asuntos de Director Ejecutivo.
  - Solicitud de permiso sin goce de salario de Marco Vinicio Solano Zúñiga.
- XI. 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:**

- 3046-21 sesión ordinaria.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que en la página 29 se consignó lo siguiente: "... ¿era de control en aduanas o del

*servicio del control en aduanas?* y solicita se corrija para que se escriba de la siguiente manera: “...¿era de construcción de infraestructura en aduanas o de operación del control en aduanas?”...

No hay más comentarios.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

3.1 Se aprueba el acta 3046-21, con la observación expuesta.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO CUARTO**

**Asuntos de la Presidencia.**

No se conocen Asuntos de la Presidencia.

**ARTICULO QUINTO**


**Asuntos de los Directores de Junta Directiva.**

No se conocen asuntos de Directores de Junta Directiva.

**ARTÍCULO SEXTO**

**Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica 2019.**


A continuación se recibe a los señores Mba. Roy Rojas Vargas y ME. Deiby Solano Cambronero de la Dirección de Proyectos, quienes presentarán el tema que corresponde al “*Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica 2019*”, mediante la presentación que se aporta:



Costa Rica: tasa de mortalidad y estadísticas de accidentes de tránsito con víctimas.  
Periodo 2015-2019



Área de investigación y estadística  
Dirección de proyectos

ME. Deiby Solano Cambronero





Organización de la exposición

- Objetivos
- Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito 2019
- Principales estadísticas de accidentes de tránsito con víctimas en el periodo 2015-2019
- Conclusiones

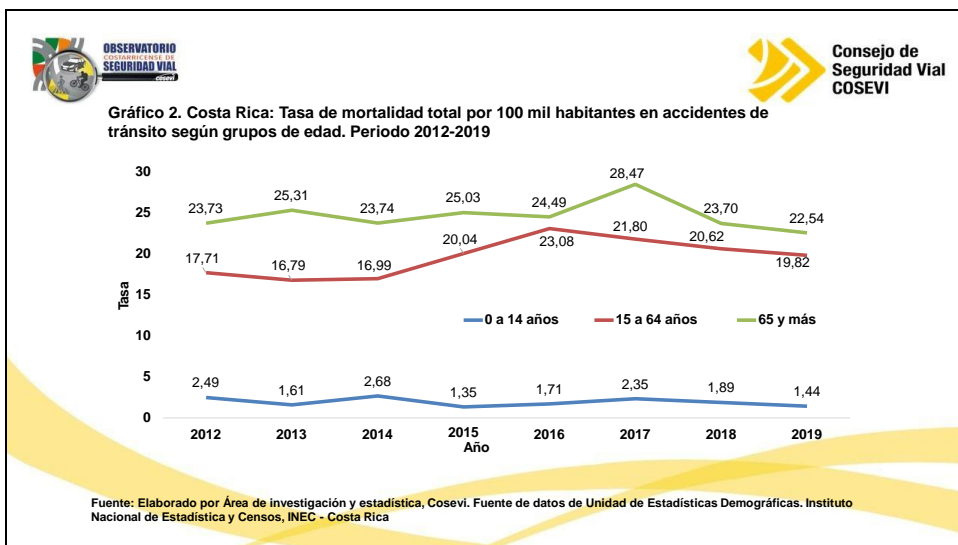
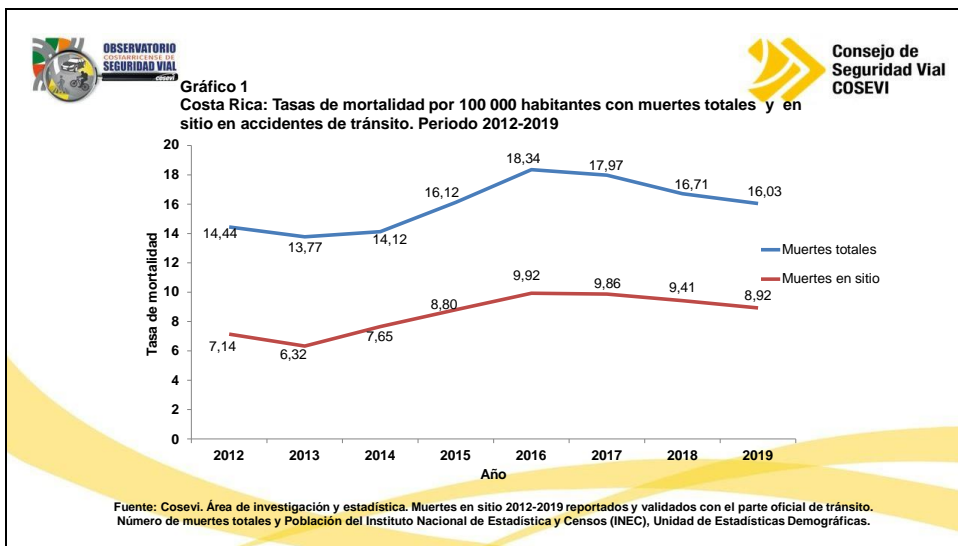



### Objetivos

- Presentar la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito definitiva del 2019 del INEC.
- Presentar los principales cambios del anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas 2019, en relación con años 2015-2018.



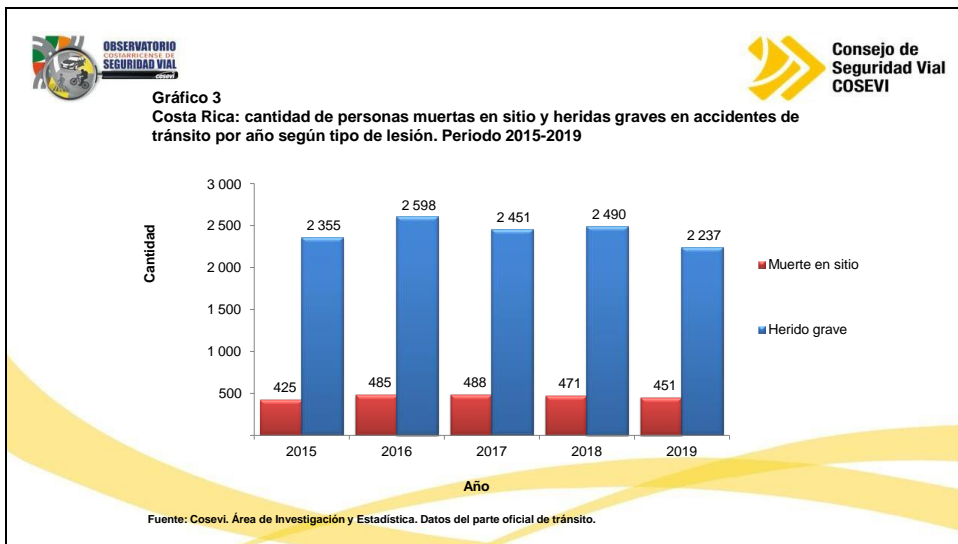
## Tasa de mortalidad definitiva por accidentes de tránsito 2019

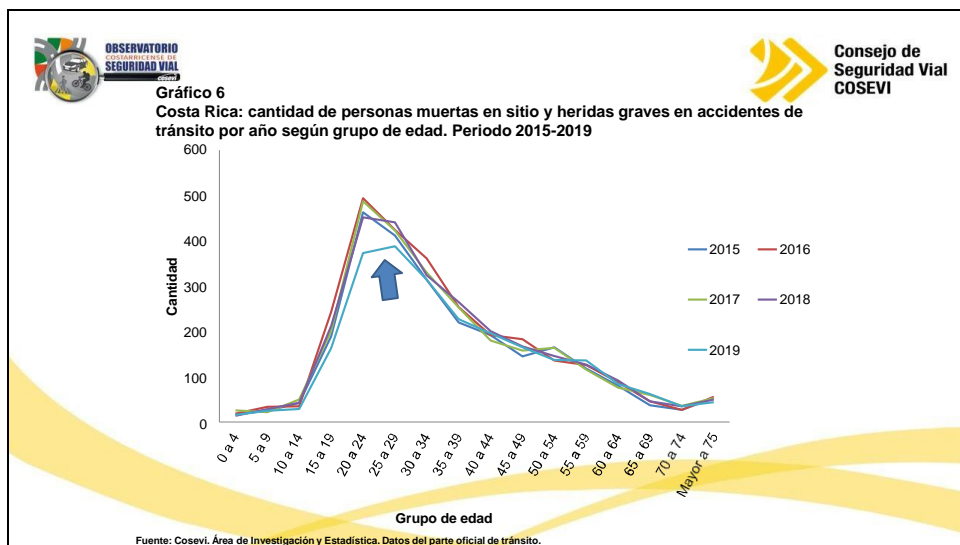
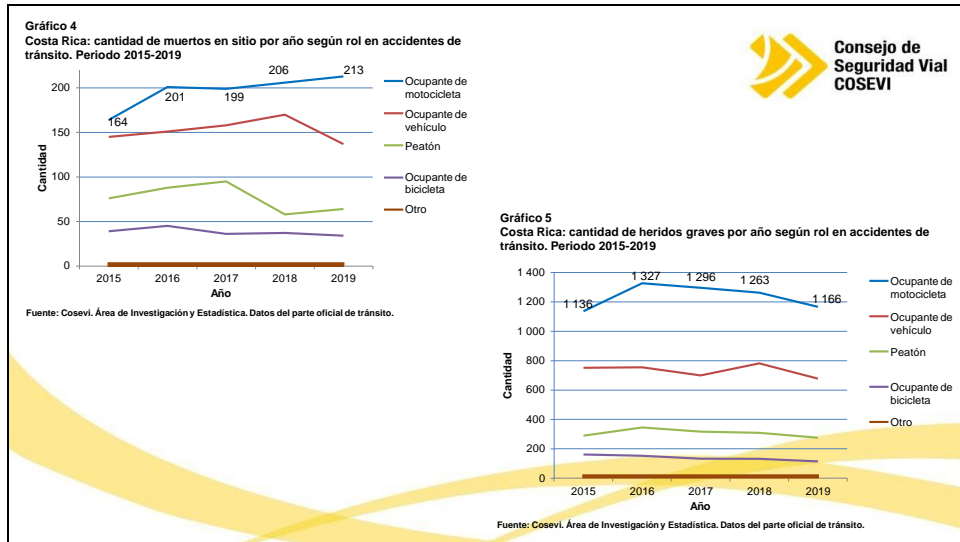




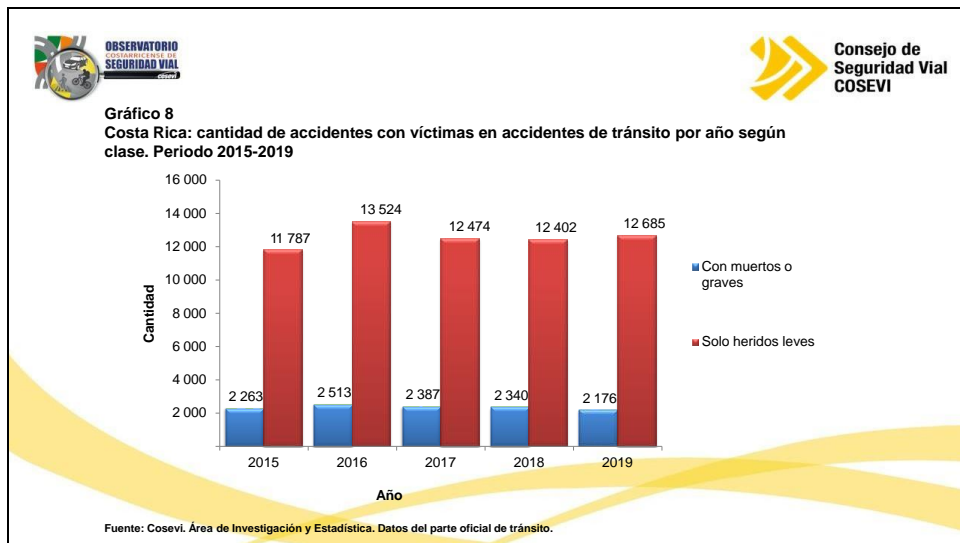
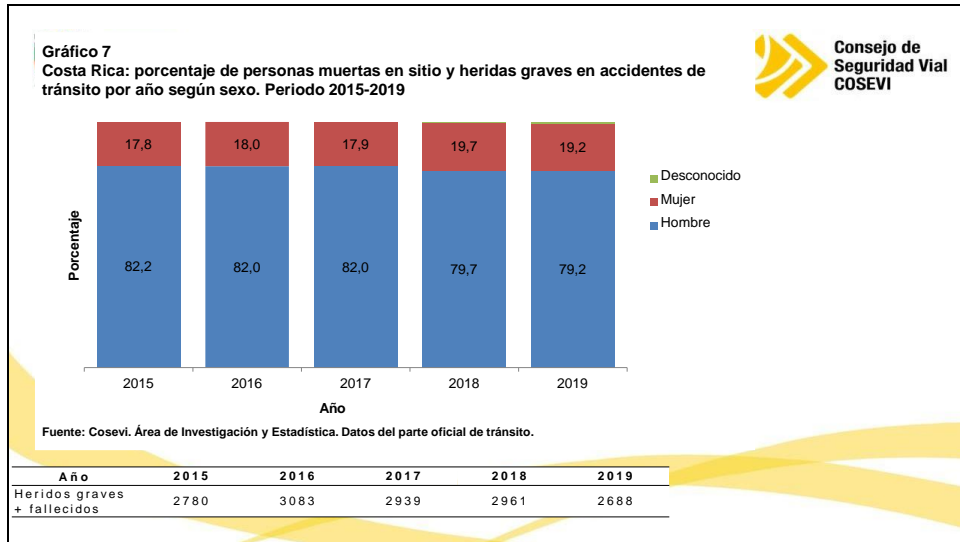
## Principales resultados

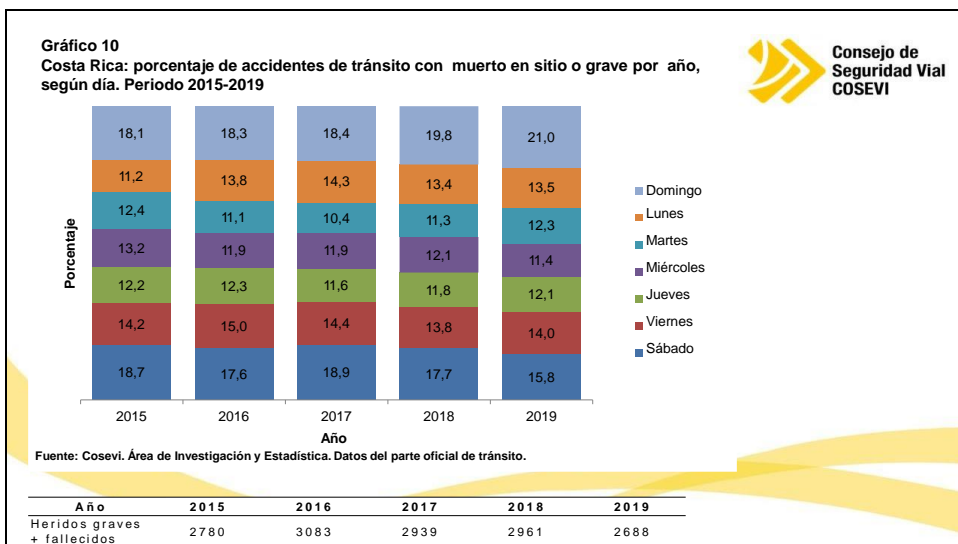
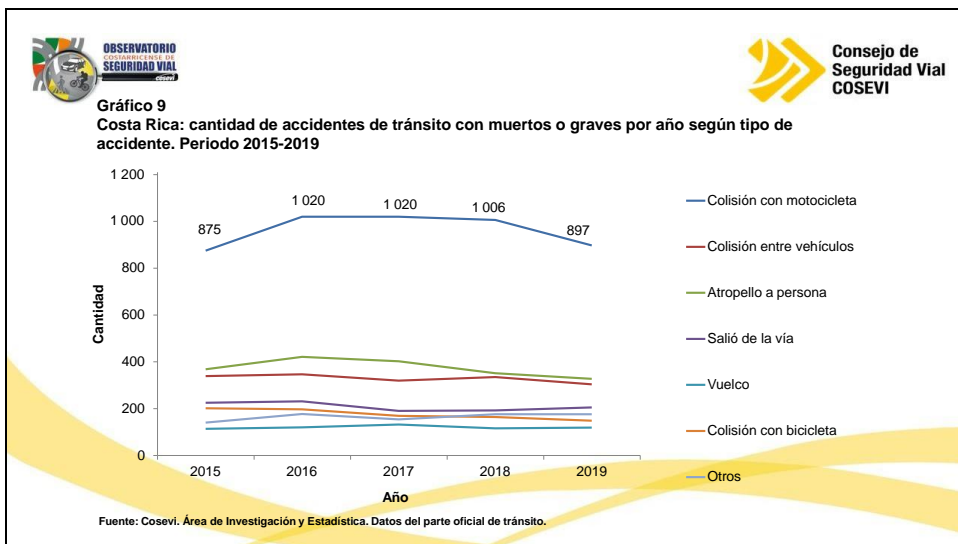
# Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas 2019

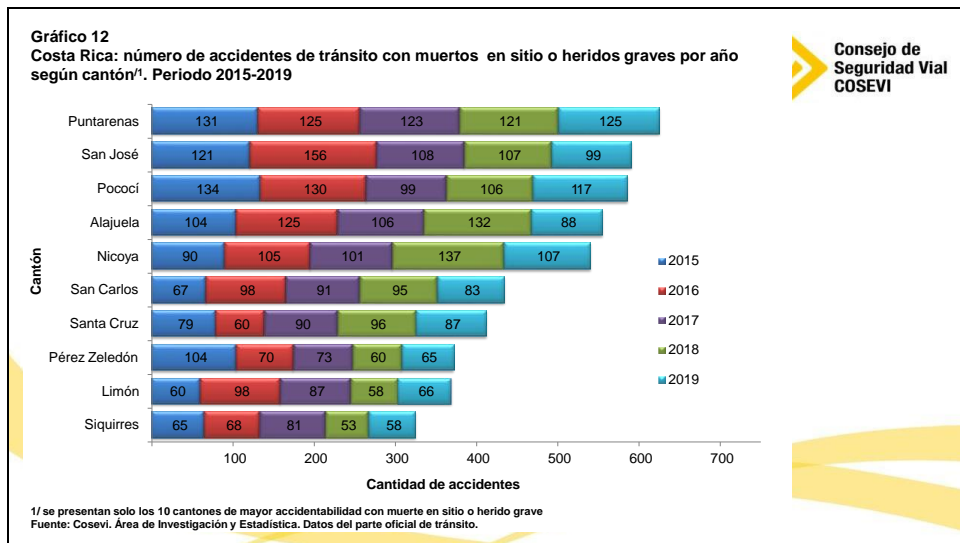
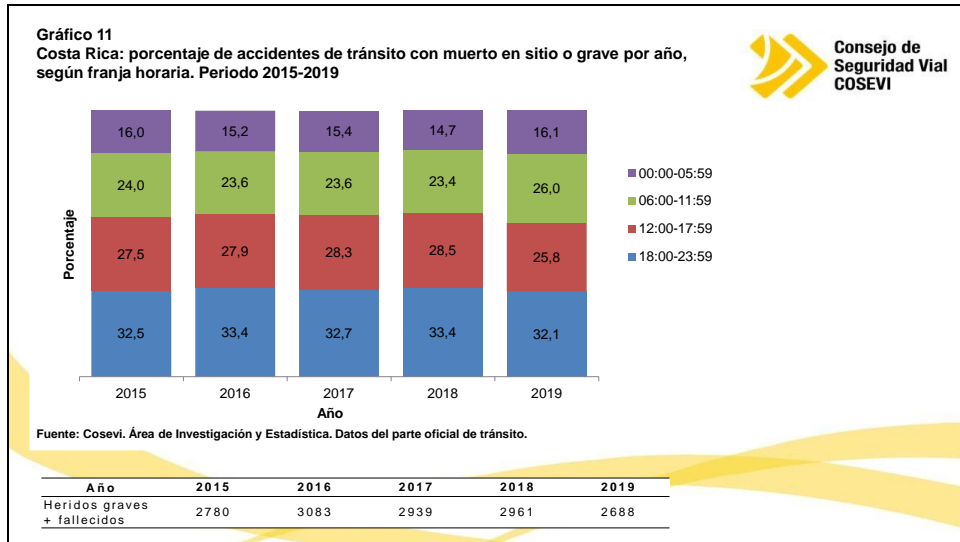
















OBSERVATORIO  
DE SEGURIDAD VIAL

### Conclusiones



Consejo de  
Seguridad Vial  
COSEVI

- Hay una disminución de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito con datos definitivos entre 2016-2019 .
- El perfil en general de las características de los accidentes con víctimas en 2019 se mantiene bastante parecido a los años anteriores. Se destaca Nicoya, el cual va tomando un papel más relevante.



OBSERVATORIO  
DE SEGURIDAD VIAL



Consejo de  
Seguridad Vial  
COSEVI

## MUCHAS GRACIAS

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: que en Goicoechea ¿cuál ha sido la conclusión de ustedes?, ya citaron Puntarenas y en Pérez Zeledón y si se sabe que se debió hacer un trabajo específico, ya que está tratando de identificar los lugares, Municipalidad, Plaza City, Colegio Madre del Divino Pastor, porque la Municipalidad de Goicoechea es la mayor, es el kilómetro 2 de la 218 y consulta ¿qué es lo que pasa ahí?

El Director de Proyectos Roy Rojas indica, que el tema de la densidad y de la interacción que tienen distintos usuarios ante la geometría de esa vía ancha y la ventaja es que ese tramo está identificado, que el carril exclusivo va a ayudar en esa vía, pero el tema de la densidad poblacional interactuando de un lado al otro de la calle, es muy importante y que ahí se debe tener control policial permanente.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que ese kilómetro de la ruta 218 mantiene un comportamiento preocupante, pero que ahí existen intersecciones controladas por semáforos, ya que es zona urbana, por lo que llama la atención ya que inclusive el tema de los peatones que se comentó, pueda ser que los peatones estén incumpliendo con las facilidades peatonales que tienen vía sistema semafórico, porque ahí sí hay una diferencia con otros tramos más largos donde no se tiene control semafórico.

El Director Ejecutivo señala que SICOM tocaba el kilómetro 2 y 3 de la ruta 218 y era parte de lo que se pudo haber visualizado si el proyecto se hubiera materializado.

El Arq. Eduardo Brenes Mata agradece a los expositores la presentación e indica que el tema da para mucho más y espera recibirlos en una próxima sesión, sin embargo se debe finalizar el tema, debido a que se va a recibir seguidamente al Señor Ministro don Rodolfo Méndez Mata.

Al ser las 15 horas con 59 minutos, se retiran de la sesión los señores Mba. Roy Rojas Vargas y ME. Deiby Solano Cambronero de la Dirección de Proyectos.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

**6.1** Se tiene por conocida la presentación del Anuario estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica 2019.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO SÉPTIMO**

**Visita del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes.**

A continuación, se recibe el señor Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, atendiendo a la invitación planteada por la Junta Directiva para analizar el tema de la Dirección General de Educación Vial, su problemática actual y eventuales soluciones.

Además se incorpora a la sesión la Licda. María Eugenia Salazar Salaverry, Subdirectora de la Dirección General de Educación Vial.

El Arq. Eduardo Brenes Mata da la bienvenida al Señor Ministro don Rodolfo Méndez Mata y realiza la presentación de los señores miembros y los presentes en la sesión.

El Señor Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, saluda a los presentes.

El Director Ejecutivo Ing. Edwin Herrera Arias, da la bienvenida al Señor Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes y a continuación introduce el tema de la Dirección General de Educación Vial, indicando que le informaron que tanto el BCR como el Sindicato le hicieron la presentación, por lo tanto está informado de ambas posturas y que va a intentar hacer un resumen de ambas.

Número uno: el BCR está en este momento conociendo el proceso y falta el tema del desarrollo y demás que tiene que efectuar el Banco.

Segundo: indica que en la presentación realizada por la Dirección General de Educación Vial, el resumen que se hizo fue que con 30 funcionarios más, ellos lograrían sacar a flote los problemas que hay hoy por hoy y que Cosevi en conjunto con los compañeros Educación Vial, están trabajando en un manual nuevo para Educación Vial, con el propósito de que se virtualice ese manual y se pueda llegar en algún momento a realizar evaluaciones virtuales y que ese desarrollo se ha venido negociando con el Tecnológico y que ya hay un convenio firmado por el MOPT, COSEVI y el TEC. Eventualmente lo que se podría hacer es una adenda a ese convenio y poder virtualizar esa evaluación. En COSEVI ya empezaron a negociar el tema de reeducación de los conductores, que sería como un plan piloto que se lo podría presentar posteriormente a don Rodolfo, ya que consideran que se va a poder desarrollar en aproximadamente tres meses y se podría tener todo listo para que lo conozcan.

Esas son las dos propuestas y que a nivel personal, recomendaría que se mantengan dentro de la estructura organizativa del MOPT y el Consejo de Seguridad Vial virtualizando las pruebas, como recomendación para que se pueda atender la demanda existente, esto tomando en cuenta que los exámenes teóricos, históricamente no tenían problemas de filas, y que si se logra sacar esa acumulación que se tiene actualmente, se resolvería el problema y que cuando se virtualice, se podría atender un poco más el tema de las pruebas prácticas y finalmente que lo más lastimoso es que SICOM aún no esté operando, debido a que en la segunda fase de SICOM, las pistas de pruebas se iban a automatizar en la evaluación, pues la idea era colocar dos o tres sistemas en las pistas y que se hiciera una prueba donde la video analítica evaluara al conductor y cuando posteriormente saliera, en carretera lo tomara una persona e hiciera la segunda fase de la prueba. Eso era lo que tenían planificado pero que están atentos a la instrucción de Ustedes, porque precisamente se requiere tomar una decisión para ver hacia dónde enfocarse y reitera su posición, pero sabe que la actividad es propiamente del Ministerio y responderían a lo que el Despacho del Ministro defina y da la palabra a los señores miembros en caso de que deseen ampliar sobre el tema.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que una de las preocupaciones cuando llegó a presentárseles la lógica del fideicomiso que están utilizando y los modelos que habían utilizado, donde fundamentalmente se mencionó uno de Hacienda, con los controles en aduanas, en donde un servicio con infraestructura también se había hecho a través de fideicomiso, en esa exposición estuvo muy clara, al igual que la exposición de los compañeros de la Dirección General de Educación Vial, y comenta a don Rodolfo que en lo que le gustaría hacer énfasis es en que una de las cosas que se les preguntó fue la expectativa en tiempo y como un tema tan fundamental se tiene que hacer en transición y de cuánta duración eventualmente sería esa transición. Les mencionaron con una respuesta muy concreta y clara, respecto a que aún el plan maestro, la estructuración tarifaria, y otra serie de cosas no han sido hechas, están en un cronograma de tiempo, una vez que el mecanismo se inicie, a partir de un elemento que inclusive en este momento no tienen, es que ellos esperan que la Contraloría General de la República no les exija que haya una ley para el fideicomiso y al igual que sucedió con el caso de Hacienda, estiman que no va a pasar, pero aún eso es una consulta que tienen que hacer.

Señala que en resumen, al consultar sobre el tiempo que falta no se pudo obtener esa información y de ahí señala la necesidad de tener una muy buena estrategia e indica que eso es un poco la preocupación, para esta transición, sea que se de en un plazo lo más comprimido que se pueda o en plazo que pueda eventualmente extenderse, porque no se tiene seguridad aún al respecto, ya que no les pudieron brindar esa expectativa temporal y para evitar un problema al Ministerio y a la ciudadanía, esta necesidad de tener un plan muy concreto para esa etapa de transición.

El Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, agradece los comentarios e indica que él conversó con miembros del sindicato y miembros de la Dirección General de Educación Vial e indica que como cualquier otra organización del Estado, en el MOPT todos encuentran que si el Estado les provee requerimientos que se necesitan para dar un

servicio de calidad, eficiencia, que tengan resultados positivos, que sean de aceptación del usuario, que le faciliten y sean amigables con el usuario, se podría dar ese servicio y resalta que no lo duda, pero indica en que el problema reside en que cada vez menos el Estado muestra la capacidad para atender todas las necesidades de servicios que tiene la ciudadanía. Seguidamente realiza una reseña de cuando fue Ministro la primera vez hace 20 años, ahora encuentra los mismos problemas que se tiene hoy en día, y que desde ese entonces, se planteaban la necesidad de tercerizar este servicio, ya que es un servicio básico para la ciudadanía, y que en aquel momento no se realizó por una razón de orden práctico tal vez, ya que recuerda que estaban iniciando la utilización del instrumento de la concesión de obra pública, porque la ley se había aprobado a principios del 98 y si se ponía en la balanza en aquel momento, que tenía un componente ideológico la tercerización y se veía solo como privatización, no era lo indicado buscar este servicio, cuando había un programa de ampliación de obra pública mucho más amplio y de un monto más significativo, pero que los problemas eran los mismos, y hace la reseña de si recuerda 40 años atrás, también puede decir todos los problemas que se tuvieron con la revisión técnica, todas las incapacidades que finalmente se pudieron resolver con el servicio tercerizado, que se tiene hoy en día, y que eso no le quita la autoridad y la responsabilidad a las instituciones, de dirigir esos programas, y para insistir en el tema fiscal, señala que esas plazas que se requieren no se van a conseguir, como igualmente no se van a conseguir las plazas que requiere la Policía de Tránsito y que aún hace año y medio tenía la esperanza de que sí, pero ya la perdió, ya que la situación fiscal del país no lo permite, y que no es un problema de este Ministerio, es un problema de todo el Estado, de manera que aquí no se está variando el sentido de responsabilidad y direccionalidad del tema porque sigue permaneciendo en manos de las instituciones del Estado, lo que se está consiguiendo es que alguien que no tenga las trabas para instalar todo lo necesario, para atender con eficiencia la necesidad del usuario, en la parte operativa, lo haga por nosotros, eso es todo. Las políticas, los instrumentos, las metodologías, la concentración en la educación vial, no va a pasar a manos de otros, eso es nuestro, esa es nuestra tarea, nuestro fundamento; lo comprende así ya que cuando fue Ministro en el 78-79 se creó el Consejo de Seguridad Vial o la Dirección de Educación Vial, con el reconocimiento del significado de educación en el comportamiento del usuario para ayudar a evitar las incidencias del tránsito, y considera que las limitaciones presupuestarias que están viviendo los están afectando y espera que los recursos que están invirtiendo en esa operación, se puedan utilizar en algo más sustantivo que es en programas de educación vial, ya que si analizan los números que se brindan como resultado de las pruebas que realizan, consistentemente lo que logran es que un 33, 35, 36, 38 por ciento de la gente que hace exámenes lo apruebe y que eso es lo que está pasando, eso denota una debilidad en el esfuerzo que están haciendo para educar, que ese es un resultado totalmente débil, que les indica que se deben acentuar los programas de educación, que se deben rescatar los fundamentos del Consejo de Seguridad Vial, la razón de ser, es decir ¿por qué se constituyó?, ¿cómo se constituyó?, ¿para qué se constituyó el Consejo de Seguridad Vial? Repasando la historia, los recursos se han venido degenerando y utilizando para atender funciones que son propias de la Administración en general, no del Consejo de Seguridad Vial. Se construyó un fondo para la seguridad vial, para financiar programas que atendieran con el propósito de disminuir los accidentes de tránsito en las carreteras. Es cierto que la Policía de Tránsito es parte del control de las carreteras, pero igual que el Estado financia a la Fuerza Pública debería financiar a la Policía de Tránsito, ya que hay tareas que son propias de la Administración General y que le parece que los exámenes y hacer las prácticas también. Señala que seguridad vial, en el tiempo por 42 años, ha pasado por una serie de transformaciones.

Indica que se deben encontrar soluciones ya que toman tiempo en llegar esas soluciones, y que don Carlos Contreras tiene razón, ya que si esto se llega a materializar va a tomar tiempo y que no sabe si va a ser durante el tiempo de esta Administración, espera que ojalá sea así, pero que a raíz de los problemas fiscales por los que atraviesa el país, la única forma inteligente que tienen es hacer este tipo de tercerización de servicios, porque le están facilitando al usuario, para que esa parte la pueda hacer alguien que no tiene esa limitación, que puede subir la tarifa y la gente la va a pagar si la calidad del servicio es mejor. Le decían que si suben las tarifas se va a disponer de más recursos, eso no es cierto, explica que si suben las tarifas, se va para un fondo del Ministerio de Hacienda, que ahora el presupuesto de ninguna institución está vinculado necesariamente al presupuesto que le otorgan, va a estar determinado por los planteamientos que haga cada sector, la distribución de recursos que hagan desde cada sector que van a proponer al Ministerio de Hacienda para que haga los presupuestos y los remita a la Asamblea Legislativa, y en la Asamblea Legislativa los aprueben o los reformen. Esa es una determinación que les está diciendo a todos los que laboran en la función pública, y a los jefes, que se debe prestar atención a la estructura del Estado. Por esa razón, habla de una reestructuración del Ministerio, porque tiene que venir y que se deben racionalizar y estructurar las funciones de todo este gran aparato, para poder hacer una mejor asignación de los recursos que son muy pocos, y que se tiene que escoger en esa reestructuración y buscar duplicidades y eliminar duplicidades para que la plata rinda de la mejor manera a todos los que hoy en

día tienen una función sustancial. Señala que si se analiza el presupuesto del MOPT, no de las desconcentradas, es una planilla muy elevada, y si se analizan las funciones sustantivas que se realizan, es un 25% de la planilla y el 75% es administrativo, pero que ustedes que llevan las tareas sustantivas no tienen plata o el CONAVI, o la Policía de Tránsito. Si no se corrige todo eso o se hace un esfuerzo por corregirlo, nunca se van a poder arreglar los problemas de limitación de ingresos y que es con esa visión que ha lanzado la idea de tercerizar ese servicio, reitera que no va a salir de las manos del Estado, no va a salir de las manos de Educación Vial, no se está transfiriendo la responsabilidad del Gobierno, se deben tener educados a todos los ciudadanos, la tarea de la educación es suprema, y se deben esforzar porque cada vez más, lleguen a más ciudadanos, y ojalá cada vez más tengan programas más sólidos de educación a la ciudadanía, además que deben de educar al peatón, como se educa a un chofer a quien se le da la licencia de automóvil, ese es el nivel de educación que deberíamos tener y que ojalá se alcance. Es un pensamiento muy optimista pero ese es el propósito, el propósito que se debe tener, que un tercero les haga el examen y que tenga un call center y que esté al día con las novedades de la tecnología, para dar las citas y que no tenga problemas de presupuesto, se trata de caminar con una visión de futuro ágil pero que de ninguna manera, ni siquiera pensar en quitar a ningún funcionario, lo que puede haber es una mejor distribución de los funcionarios.

Señala que las ideas las lanza no porque quisiera preservarse en un cargo, porque no va a ser así, todo lo contrario, indica que lo hace pensando en ¿cómo puede hacer que esta institución funciones mejor? Señala que entre más rápido pudieran quitar ese servicio, la gente que tiene la capacidad, el conocimiento, el intelecto, el compromiso de atender los temas de Educación Vial van a poder hacer una mucho mejor labor. De manera tal para contestar la interrogante de don Carlos Contreras, hay que seguir adelante, estructurando lo que haya que estructurar, el cerebro siempre va a estar aquí y si algo se tiene que fortalecer es el cerebro. ¿Cómo hacer para tener mejores programas de educación?, ¿cómo hacer para llegar a más gente?, ¿cuáles son las iniciativas en el mundo?

Seguidamente indica que pocas cosas merecen la atención de las sociedades y de los avances en la tecnología, de todo lo que tiene que ver con los accidentes de tránsito. También los países avanzados, han llegado a bajar el porcentaje de accidentes y de muertes, en comparación con los países pobres o como el nuestro en procura del desarrollo, y que si ellos han podido, los demás pueden, pero menciona que lo que ha sucedido es que tienen una estructura institucional, que no es funcional y no permite avanzar lo que se quisiera o debería avanzar, y finaliza indicando que ese es el tema y el propósito de por qué habla de tercerizar un servicio, que no es por un principio ideológico, es algo pragmático, que ojalá se le pudiera subir el salario, la categoría a los funcionarios que están dando el servicio, ojalá se pudiera hacer, porque asegura que así podrían dar un mejor servicio, pero que eso no lo van a alcanzar, esa es la explicación que puede brindar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que cuando entró al Ministerio en el año 1979, que don Rodolfo era el Ministro y el Consejo fue creado, efectivamente cuando se creó Ingeniería de Tránsito como una Dirección formal, y la Policía de Tránsito también, a través de la Ley de Administración Vial, existían dos divisiones: la División de Obras Públicas y la División de Transportes. Hace 5 años cuando salió del Ministerio formalmente, eran 4 divisiones: la División de Obras Públicas, la División de Transportes, la División de Obras Portuarias y la División Administrativa, de manera que recalca lo dicho por don Rodolfo, ya que es muy claro en decir que la cuestión de personal es un tema que no se va a ocasionar de afuera hacia adentro, y que si esto es así desgraciadamente, es muy complicado ocasionarla a lo interno ya que el recurso humano que hay se tiene, y que si esto se extiende y dada la impresión que le causó la exposición del Banco de Costa Rica respecto a que se va a llevar algún tiempo y estando incrementado por la pandemia, el problema que se tenía con la prueba práctica y ahora con la teórica, es difícil, pero si se da una reforma administrativa en el Ministerio, va a llevar mucho tiempo, pero que sin duda alguna hay que hacerla, es un legado que desde hace mucho se ha tratado de dar y desgraciadamente no se ha logrado dar, relocalizando el elemento humano, que es una forma importante de atacar ciertos problemas, ya que no solo es en Educación Vial que hay problemas, señala que en la Policía de Tránsito siendo aún un cuerpo policial y habiendo una muestra de cierta flexibilización respecto a los elementos policiales, no se ha visto, por lo que el relocalizar parte del elemento humano es primordial, para que el problema no empeore, lo que podría ser un camino, y en el caso específico de Educación Vial, el problema que observa es que como es un servicio tan importante y esencial para la población, y principalmente importante para la seguridad vial, que es por lo que están aquí, la transición tiene que ser ecuacionada de otra manera, y para cerrar el comentario, retoma dos conceptos fundamentales que dijo don Rodolfo: *“debemos buscar y así está sucediendo en el mundo, otra manera de dar servicios públicos y ver qué está*



*pasando de iniciativas en el mundo*”, y precisamente indica SICOM viene para eso y que es complicado al intentar conversar con las personas de Hacienda, en donde precisamente para intentar tener una forma diferenciada de vigilancia, que no nos obligue en hacer crecer en lo que algunas mediciones han dicho que deberían crecer, la cantidad de inspectores tránsito, de ahí la importancia de partir hacia los mecanismos que hoy la tecnología da, pero qué problema cuando se separa todo el dinero para hacer un sistema de monitoreamiento, on line y en sitio, a través de cámaras y la tecnología que hoy se tiene, a través de la biometrización y otra serie de cosas, pero que el proyecto se queda ahí sin siquiera poder empujarlo, que el asunto es pernicioso, porque con lo que se intenta poner al país un poco con la modernidad, inclusive utilizando menos elemento humano, también se encuentra bloqueado, por lo que se está como en una paradoja. Finalmente agradece a don Rodolfo su opinión, ya que la preocupación que él tiene es la misma que tiene ellos y es exactamente que el Consejo consiga ecuacionar de alguna manera tres cosas fundamentales que desde el año 1979 cuando la Ley de Administración Vial se creó teniendo a don Rodolfo como Ministro: la parte de fiscalización con la Policía de Tránsito, la parte de Educación es fundamental con la Dirección de Educación Vial, y la parte de Ingeniería con Ingeniería de Tránsito, ya que esas tres Direcciones siguen siendo los pilares de acción, esa es la realidad, se dé o no a través de una tercerización que es otra historia, pero que en este momento se tiene una transición complicada y se tiene un proyecto que precisamente observa esos dos conceptos que don Rodolfo mencionó, *“otra manera de dar servicios públicos”* y las *“iniciativas tecnológicas que en el mundo se están utilizando”*, pero señala que tampoco están logrando llegar a donde se quiere con eso.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, agradece a don Rodolfo la reseña y la dosis de realidad que se tiene que tener en la Administración Pública, el enfoque de pedir más recurso tanto económico como humano ya definitivamente tiene que ir cambiando, y que para hacer eco de las palabras de don Carlos, justamente la parte de hacer inversiones en tecnología, inicialmente es costoso, sin embargo a largo plazo, esos costos se van diluyendo, eso es lo que cuesta mucho hacer entender a otras personas, y que lógicamente muchos sindicatos y personas que están acostumbrados a una forma de hacer las cosas, es difícil el cambio hacia ser más eficiente, para dar ese enfoque en la población y en los servicios que se brindan como estado. Es difícil pero cree que esta Junta Directiva siempre ha tenido esa visión, y todos los compañeros del COSEVI que los han orientado hacia esto, que ojalá se diera y pudieran contribuir a que esto sea así, que en lo particular le alegra mucho conocer la posición de don Rodolfo respecto a esto y que coinciden en que es la vía la tercerización y agradece nuevamente a don Rodolfo.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, Representante del Ministerio de Educación, indica que le gustó escucharlo, y el encuadre de hacia dónde se tiene que ir y las cosas importantes que se tienen que tener presente en la Junta Directiva, además comenta en la línea de la preocupación que planteó don Carlos Contreras, sobre la opinión respecto al proyecto SICOM, y consulta si realmente ¿está descartado?, ¿hay algo que se pueda hacer?, ¿se puede rescatar?, considerando que es un programa que según entiende es central para todo lo que es la eficiencia en todo lo que es seguridad y control vial para esta Institución. Por lo que consulta ¿si desde otro lado hay algún espacio de oportunidad para luchar o para plantear otro tipo de cosas que permitan rescatar este proyecto?

El Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, señala que lo primero que cree es que ese proyecto es de lo mejor que se pueda impulsar, y quedándose cortos ya que está solo para el área metropolitana, pero se puede ir adicionando. Esa es la modernidad, pero que lo que sucede es que la competencia por los recursos del Estado, lleva a que quienes tomen decisiones, se vean obligados, ya que no es adrede ni a propósito, no es porque quieren hacerlo, pero reitera se ven obligados a sacrificios. Se vino en un momento inoportuno lamentablemente con la pandemia, y que lo único que anticipa es conseguir que pueda haber una posposición en el inicio del contrato, conseguir un compromiso de parte del Gobierno, para que el año entrante se le asignen recursos, que si se pudiera hacer algo dentro del Ministerio durante este año, se podría en conjunto liberar recursos que faciliten el poder tomar esa determinación, ya que se está hablando de 30 mil millones de colones que es el costo del contrato, que no conoce las interioridades del contrato para saber si se puede o no desmembrar o si hay algunas cosas que se puedan desprogramar dentro del contrato, y no para que no se hagan, sino para que precisamente los recursos puedan irse generando; que esa es la alternativa que ve y señala que no sabe si es factible, que ha arreglado muchas cosas en presupuestos y ejecución de obras de esa manera y que en esto confiesa no tiene el detalle de la contratación, pero que él desea que esto se materialice y lo puede poner en primer lugar de la lista.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo indica, que para atender la consulta de don Rodolfo, que SICOM desde que nació se conceptualizó integral, por lo que cualquier cosa que se quite afecta el proyecto, que se pueden quitar ojos pero eso no es lo caro. Comenta que en España cuando nació la bioanalítica hace 10 años, nació con 80 puntos, y en Costa Rica va a nacer con 100 una década después de los españoles, pero explica que se va a nacer de manera integral, no con foto multas simples, que de hecho indica SensyGatso está impresionado y es el vendedor del producto, porque se incorporó dentro del proyecto esa visión y por ende ningún proveedor del mundo pudo satisfacerla, tuvieron que asociarse varios, de ahí que esa visión integral no puede ser segregada. Hay dos elementos muy importantes que considera en Hacienda se han olvidado de este proyecto, y son los siguientes: primero esto va a generar recursos, porque efectivamente genera sanción, pero eso no es lo importante ya que el sistema es tan eficiente, que hay que limitarlo a las sanciones más graves para no empobrecer a los ciudadanos, pero que el ahorro que representa para todas las instituciones que están alrededor de un siniestro vial es inmenso, que el Ministerio de Salud se va a ver beneficiado, los servicios de emergencia se ven beneficiados, la Fuerza Pública, la Cruz Roja y demás de primera línea, pero también los que están en la segunda y tercera línea, el IMAS, es un actor importante cuando hay un siniestro vial, si el proveedor fue el que murió, el PANI, el INAMU se ven afectados, ya que si el proveedor murió que era el padre, la mujer puede entrar en problemas de pobreza, por lo que el INAMU el IMAS se verán afectados. Señala a don Rodolfo que esa es la perspectiva que se le debe explicar a Hacienda, ya que considera se perdió esa visión.

El Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, señala que está claro y totalmente de acuerdo, e indica que desconoce cuánto tarda ejecutar todo el proyecto, ¿en cuánto tiempo hay que pagar?

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo indica, que son 22 mil millones en un año, ya que 8 mil millones son mantenimientos, es decir 2 mil anuales, el proyecto cuesta 22 mil millones.

El Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, señala que lo que considera es factible, es conseguir un compromiso para que en el presupuesto 2022, se tengan esos 22 mil millones, eso es lo que considera, pero indica que no sabe si es factible o no realizarlo de esa manera.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, responde que como él lo indique, si hay que esperar, se esperará.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que aprovechando que el personal ejecutivo está en el país, y que ayer se reunieron con ellos y están esperando ya sea una reunión con don Rodolfo o con el Ejecutivo, consulta: ¿si es posible reunirse con ellos desde un punto de vista técnico para plantear un cronograma a través del cual no se pierda esta oportunidad?, para que ellos los ayuden técnicamente, para ver cómo se puede plantear en el tiempo que los recursos lo permitan, que si se empezara el año entrante, con recursos como lo indica el Ministro, del presupuesto, posiblemente el proyecto se iría 2022, 2023, pero tendría que haber un amarre desde ahora de la condición contractual, porque la empresa posiblemente va a querer alguna garantía de que efectivamente eso se va a tratar de ejecutar el año entrante y de ahí, surge otro tema, el poder establecer un compromiso, implica tener una garantía presupuestaria, porque si no, no se puede refrendar el contrato, de ahí que hay que resolver la parte económico financiera y legal y la parte técnica para ver cómo eso se ejecuta en el tiempo.

El Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, señala que va a continuar tratando de hacer gestiones.

El Auditor Interno, Marco Vinicio Solano Zúñiga, consulta al Señor Ministro, y señala que en la Auditoría tienen un tema que les ha planteado mucho interés y es que están detenidos con el plan estratégico institucional y el de Auditoría, porque dependen de los planes externos, ya que no ha habido mucha información que fluya del Ministerio hacia el COSEVI ni hacia MIDEPLAN, de cuál es el futuro de la Institución y que escuchando las palabras del Ministro son muy optimistas hacia el futuro de la Institución, pero en el entorno no hay documentación que los soporte, ya que este plan estratégico lo tienen que hacer de este año 2021 al 2025, y en la Auditoría no está el insumo para saber cuál es el futuro institucional con base en la información que fluye del MOPT hacia COSEVI.

Seguidamente señala que hace unos días le hicieron una consulta respecto a la finalización del contrato de RTV y le hicieron una

consulta y no la pudo contestar, ¿cuál va a ser el papel del COSEVI en todo el proceso que viene de la nueva contratación de la nueva revisión técnica vehicular, ya que el papel anterior era supeditado a la ley y en el futuro no se sabe cuál era, aprovecha la oportunidad para realizarle las consultas.

El Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes, señala que partiendo de la Revisión Técnica, todos los estudios se están haciendo en COSEVI, toda la estructuración es para que se licite desde COSEVI, de manera que no encuentra que pueda haber un cambio, le parece que sería contraproducente ya que están con los tiempos muy limitados, que eso se tiene que estar estudiando en COSEVI, con los equipos que están trabajando en eso, no solamente desde el ámbito técnico, sino también desde el ámbito jurídico, señala que normalmente lo que se ha dado es que se licita y a la firma del contrato, lo respalda el Poder Ejecutivo.

Seguidamente el Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes hace una reseña indicando que COSEVI licitó la primera obra pública de este país, licitó la carretera a San Ramón, y finaliza la idea indicando que no duda que el COSEVI pueda realizar la licitación, pero tiene que ser respaldado por el Poder Ejecutivo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, agradece la presencia y el tiempo de don Rodolfo y señala que quedan con dos posiciones bastante claras por parte del Ministro: en una se deben preocupar por ver cómo la estructuración y las responsabilidades institucionales que le quedan al COSEVI y a la Dirección de Educación Vial se pueden proyectar, sabiendo que la tarea del servicio podría llegar a tercerizarse, y en la transición se debe trabajar duro porque este cambio no ocurre de la noche a la mañana. En relación al SICOM, no deja de haber una esperanza de que se vea su posible ejecución distribuida a partir del 2022 e insiste en que se tiene que entender como el proyecto puede ejecutarse, para lo cual hay que hablar con la empresa, para ver si está dispuesta a una negociación de ese tipo, sin alejarse de la legalidad que les rige obligatoriamente, tema que se tratará en los próximos días.


Los miembros agradecen a don Rodolfo la presencia y los aportes brindados.

Al ser las 17 horas con 40 minutos, se retiran de la sesión el Señor Ministro Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes y la Licda. María Eugenia Salazar Salaverry Subdirectora de la Dirección General de Educación Vial.

## **ARTICULO OCTAVO**

### **Convenio de préstamo de inmueble entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial.**

A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias Director Ejecutivo presentará el tema que corresponde al “*Convenio de préstamo de inmueble entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial*” y brinda la explicación contenida en la presentación que se aporta:

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

CONVENIO DE PRÉSTAMO DE INMUEBLE  
ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y  
TRANSPORTES Y EL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

Objeto y su descripción

OBJETO	EDIFICIO
	<p>– Área: 432 m2 de construcción</p>  <p>Áreas comunes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Estacionamientos de vehículos propios: 50 m2</li><li>– Estacionamiento de vehículos detenidos de forma temporal: 84 m2</li><li>– Garaje externo al edificio: 30 m2</li><li>– Comedor: Compartido con la Unidad de Impugnaciones del Consejo de Seguridad Vial: 15 m2</li></ul>



Obligaciones y plazo

OBLIGACIONES DEL COSEVI	PLAZO
<ol style="list-style-type: none"><li>1) Poner a disposición del MINISTERIO el espacio cedido que se identificó antes, en las condiciones que en la actualidad presenta y mediante el levantamiento del acta de entrega respectiva.</li><li>2) Autorizar al MINISTERIO para que realice las tareas necesarias para la operación de las delegaciones de la Dirección General de la Policía de Tránsito mencionadas.</li><li>3) Otorgar los permisos correspondientes para que el MINISTERIO pueda realizar aquellas mejoras estrictamente necesarias para la conservación, mantenimiento del inmueble y operación de las delegaciones de la Policía de Tránsito.</li></ol>	<p>El presente contrato tendrá una vigencia de cinco (05) años y podrá ser renovado por otro periodo igual y consecutivo, contados a partir de su suscripción, en tanto las partes firmantes no comuniquen su deseo de darlo por terminado, con al menos tres meses de anterioridad a su vencimiento.</p>



**Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI**

### Otros

**MOTIVACIÓN**

La Dirección General de la Policía de Tránsito, mantiene en la actualidad tres Delegaciones de Tránsito, que operan en terrenos que no son propiedad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con limitaciones de infraestructura y constante afección por órdenes sanitaria expedidas por el Ministerio de Salud.

**DE LA TERMINACIÓN ANTICIPADA**

Tanto EL MINISTERIO como EL COSEVI, se reservan el derecho de ponerle término a este contrato en el momento que lo crean oportuno y conveniente para sus intereses.

**DE LOS ADMINISTRADORES DEL CONVENIO**

EL COSEVI designa al Jefe del Departamento de Servicios Generales y EL MINISTERIO designa al Jefe Departamento de Servicios Administrativo de la Dirección General de la Policía de Tránsito, como encargados del seguimiento y verificación del objeto del convenio.


**DE LAS NOTIFICACIONES**

Recibir notificaciones las siguientes: EL MINISTERIO en las oficinas centrales, de la Dirección General de la Policía de Tránsito, ubicadas en San José. EL COSEVI en sus oficinas ubicadas en La Uruca, San José, contiguo a la Agencia del Banco Nacional de Costa Rica.

**DE LA ESTIMACIÓN**

Por tratarse de un contrato a título gratuito se tiene para efectos fiscales como de cuantía inestimable.

5



**Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI**

# ¡Muchas gracias!

6

El Auditor Interno consulta: ¿en relación a las cámaras no escuchó que se dijera nada, de las que estaban instaladas en otras sedes?

El Director Ejecutivo indica que cuando habló de conectividad se incluye eso, es una sola cosa, señala que para él las cámaras es un plano secundario, ahí lo importante es la conectividad.

El Auditor Interno consulta ¿están incorporadas en el sistema?

El Director Ejecutivo indica que sí, porque lo que se hizo fue trasladar lo que estaba en Palmares, en Grecia y en Naranjo, a las instalaciones de Naranjo, donde se instalaron unas en la Policía y otras cubrieron parte del patio y otros elementos de Impugnaciones que también requería conectividad directa.

Los señores miembros agradecen la presentación.

Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**


- 8.1 Se aprueba el Convenio de préstamo de inmueble entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial, para la ubicación de delegaciones de la Dirección General de la Policía de Tránsito en inmueble propiedad del Cosevi ubicado en el cantón de Naranjo.
- 8.2 Se instruye al Director Ejecutivo para que remita el documento a los signatarios consignados en el mismo, para la obtención de las firmas respectivas para su formalización.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO NOVENO**

**Presentación Condición Especial Informe AI-AO-13-25.**

A continuación, se recibe a la Licda. Laura Castro Corella de la Dirección Ejecutiva quien presentará el tema que corresponde a la "Presentación Condición Especial Informe AI-AO-13-25" y brinda la explicación contenida en la presentación que se aporta:

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI


Consejo de Seguridad Vial

Dirección Ejecutiva

INFORME ALAO.13-25

**Recomendación 2.2**

“Que la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación, efectúe el ingreso en el Sistema de Impugnaciones, de aquellos recursos de impugnación no registrados correspondientes a los años 2010 y 2011 y que fueron recibidos antes de la implementación de dicho sistema.”



 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

Sesión Ordinaria de la Junta Directiva Sesión Ordinaria 2749-2013  
10 de diciembre 2013

“Implementar un plan de acción a la mayor brevedad, para que resuelvan las impugnaciones pendientes de los años 2010 y 2011. (Resultando 2.2)”




 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

**Sesión Ordinaria de la Junta Directiva Sesión Ordinaria 2879-2017  
03 de abril 2017**

"Solicite a las unidades ejecutoras remitir a la Unidad de Control Interno y Valoración del Riesgo, una justificación técnica y legal sobre aquellas recomendaciones que se encuentren en condición especial, éstas son aquellas, que, por basarse en reglamentaciones derogadas, como decretos y contratos, o que su implementación no genera valor a la gestión, demandarían una inversión en tiempo y recursos innecesaria."

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

**Oficio ATI-2017-1803**


Mediante este oficio de fecha 28 de julio de 2017 de la Directora de la Asesoría de Tecnología de Información dirigida a la Coordinadora de la Unidad de Impugnaciones de San José, indico que es posible realizar un pase de información al Sistema de Impugnaciones, sin embargo, únicamente se trasladarían los datos con los que cuenta el Sistema de Infracciones, a saber: Serie de Boleta, Numero de Boleta, Sumaria, Estado, Gravamen dependiendo del Caso, Usuario que incluyo dicho estado, fecha de Registro del Estado y la fecha de Sumaria, esto quiere decir que los funcionarios de las diferentes Unidades de Impugnaciones deben completar toda la información faltante que requiere el sistema de impugnaciones :

**Impugnación**  
Inclusión:  
Numero de expediente, fax, dirección, observaciones, tipo de impugnante, tipo de identificación del impugnante, patrocinio del abogado y tipo de prueba .

**Impugnante**  
Tipo de identificación del impugnante, nombre, primer apellido, segundo apellido, teléfono, dirección, fecha de registro.

Nota: en el numero de expediente se debe continuar con el consecutivo de la unidad de impugnación de la boleta (el cual puede generarse por medio de un proceso por de esta Asesoría) y se debe determinar si dicha boleta debe ser acumulada a otro expediente o si debe asignarse un nuevo expediente.  
Se debe indicar si la boleta esta finalizado por traslado(indicar la unidad) o por resolución. Esto con el fin de distribuir de forma correcta cada una de las boletas de un expediente.

**Expediente**  
Unidad, código del abogado, consecutivo del año por unidad, fecha de registro.

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

**Dirección Ejecutiva**

**Seguimiento**  
Estados del expediente:

Numero del expediente ,unidad, código de abogado, estado del expediente, fecha de inicio del estado, fecha fin del estado, fecha de audiencia, fecha de notificación y tipo de notificación.

Nota: cada uno de estos estados corresponden a un numero de expediente en particular.

**Resolución**  
Articulos por boleta

Año, número de boleta, código del articulo, conducta, fecha inicio, fecha fin, monto de multa, puntos.

**Estados por boleta:**

Numero de oficio, fecha de oficio, recaudador, fecha del proceso, fecha de notificación, prescripción, donación.


Datos de la resolución temporal:


Numero de expediente, estado, gravamen, tipo de licencia, fecha de registro, usuario.

**Traslado**

Numero de traslado, número de expediente, serie, número de boleta, oficina, abogado, fecha de registro, usuario.

Nota : el número de traslado debe ser un consecutivo de cada unidad y por año




 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI


**Dirección Ejecutiva**

Los datos mencionados anteriormente deben cumplir con los criterios técnicos de esta Asesoría, de lo contrario no sería posible la migración desde un formato Excel por ejemplo.

Para la migración de los datos no existe una aplicación que realice de forma automática la inserción de los datos ya que para cada uno de ellos se deben crear varios procedimientos que validen cada dato y según el resultado insertar cada registro en las tablas correspondientes tanto en la base de datos de infracciones como en la base de datos de licencias.

La migración únicamente abarcaría los datos que se encuentran resguardados en la base de datos de Infracciones, sin embargo no existe ninguna fuente que nos permita generar los datos faltantes por medio de un proceso Informático.




 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

Similitudes y diferencias entre ambos sistemas

- Tanto el Sistema de Infracciones como el Sistema de Impugnaciones solicitan usuario y contraseña para activar los permisos y los roles que corresponden al usuario que está ingresando a la aplicación en ese momento, es decir, ambos sistemas solicitan usuario y contraseña, además de aplicar roles y perfiles para establecer la seguridad de estos.
- En cuanto a los campos de la impugnación, ambos sistemas solicitan datos diferentes.
- ❖ Por ejemplo, el sistema de infracciones se solicitan los datos de serie, boleta, número de expediente, (digitado, no generado) fecha de impugnación y código de autoridad judicial, únicamente.
- ❖ Para ingresar una impugnación en el Sistema de Infracciones se solicitan los datos de serie, boleta ,numero de expediente (digitado ,no generado)/fecha de impugnación y código de autoridad judicial, únicamente
- ❖ Para ingresar una impugnación en el Sistema de Impugnaciones se solicitan los datos en la pantalla de la impugnación: serie ,boleta, fecha de impugnación, el tipo de impugnante, tipo de identificación, tipo de prueba, medio de notificación, patrocinio y observación. Además, el Sistema de Impugnaciones, registra los datos del número de expediente (generado por el Sistema), ingresa el estado de impugnado, estado del expediente, verifica condición de traslado, rebaja de puntos en licencias y reversión de condena, tiene función de traslado de expediente, asignación de abogado.

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

**Sistema de Infracciones**

Dirección Ejecutiva

Formulario de Impugnación y Apelación

Serie :	2011
Número :	69343

Sentencia    Boleta    Artículos

Expediente:	20110262
Fecha de Impugnación :	20/03/2012 00:00
Código Autoridad :	141

Fecha de Apelación:	/ / :
Código Autoridad :	

Nuevo   Grabar   Borrar   Modifica   Salir

**Consejo de Seguridad Vial COSEVI**      **Sistema de Impugnaciones**      **Dirección Ejecutiva**

**Registro de Impugnación**

**Datos de la Boleta**

Serie:       Número:   
 Tipo de Boleta:       Identificación:       Placa:   
 Nombre:       Licencia:       Suscriptor:   
 Dirección:       Estado:       Delegación:   
 Teléfono:       Fecha Hora:       Acomodación:

**Impugnante**

Impugnación:   
 Tipo de Impugnación:   
 Identificación:   
 Nombre:       Apellido:   
 Dirección:   
 Teléfono:

**Fecha Impugnación**

Fecha:  (SE)  (SE)  (SE)

**Tipo de Prueba**

Documental  
 Testimonial  
 Otra

**Notificación**

Lugar de Notificación:   
 Fax  
 Documento  
 No Notificar

**Patrocinio del Abogado**

Requiere patrocinio:  SI  
 NO

**Observación**

Observación:

**Consejo de Seguridad Vial COSEVI**      **Sistema de Impugnaciones**      **Dirección Ejecutiva**

**Consulta de Expediente de Impugnación**

Tipo de consulta:  
 Por número de Expediente     Por número de Boleta     Por número de Identificación     Por Nombre y Apellidos

Expediente: 2021 - 01 - 123


**Ver datos de la consulta**

Detalle de la Boleta | Datos del Conductor | Datos de los Estados del Expediente | Datos de la Resolución | Formulario por notificar | Datos del Tránsito | Datos del Expediente

Año	Boleto	Fecha Boleto
2020	333200597	29/12/2020 10:49:00 a.m.

Serie Boleta	Tipo	Cédula	Fecha Impugnación	Fecha Registro	Conductor	Oficina	Abogado
2020	33300597	CI	104220419	04-01-2021 12:00:00 a.m.	06-01-2021 09:34:00 a.m.	JUAN LUIS SERRANO MENA	San José Rebeca Flores Loria

Como se puede apreciar en las imágenes anteriores, ambos Sistemas obtienen datos diferentes de una impugnación, por la naturaleza de los mismos.




Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

## ¿Por qué esta recomendación se da por Condición Especial?

11



Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

Dirección Ejecutiva

Se necesitaría de personal adicional o jornadas extraordinarias, y por ende un aumento en los costos administrativos del COSEVI, ya que se tendría que contratar personal específicamente para ingresar los datos de las impugnaciones 2010 y 2011, cuando éstas ya se encuentran en el Sistema de Infracciones con su respectivo número de expediente, adicionalmente, por el nuevo ingreso de información al Sistema de Impugnaciones, se generaría un número de expediente nuevo, por lo cual habría duplicidad de expedientes, ya que existiría para una infracción dos expedientes, uno en el Sistema de Infracciones y otro en el Sistema de Impugnaciones

Por otro lado, mediante oficio UJSJ-2019-0401 la Unidad de Impugnaciones de San José remitió el reporte estadístico actualizado de casos pendientes de resolución del Sistema Integrado de Infracciones, periodos 2010 y 2011, señalando que la cantidad de boletas de citación pendientes de resolver a nivel nacional, de los casos que no fueron creados en el Sistema de Impugnaciones, correspondientes al periodo 2010 es de 9701 y al periodo 2011 es de 9620, para un total de 19321. Y que además este dato no es posible desglosarlo por expediente ni por oficina, por lo cual se debe tener presente que, en la provincia de San José existen 2 oficinas de impugnaciones (Pérez Zeledón y Central San José), en Puntarenas; 2 (Osa y Puntarenas), en Limón; 2 (Guápiles y Limón) y finalmente, en Alajuela 3 (Alajuela, San Carlos y San Ramón).

En consecuencia de lo anterior el Departamento de Servicio al Usuario por medio del oficio DSU-2020-0621 del 01 de julio del 2020 el Lic. Rafael Mora Montoya en su condición de Jefe de dicho Departamento solicitó el archivo de la recomendación contenida en el resultando 2.2, por ser la misma en condición especial; ya que al existir todos los registros en el Sistema de Infracciones, se tornaba innecesaria la migración de los datos, sobre todo cuando esta ameritaba un esfuerzo supremo por parte de la Administración, y siendo que con el mencionado Sistema se tenían los controles necesarios, sin llegar al entorpecimiento de los procesos o a la alteración o la vulneración de la normativa de Control Interno.

12



El Director Ejecutivo indica, que para pasar las miles de boletas que tienen de un sistema al otro, en los escenarios que sean, se tiene que hacer una inversión, ya sea de personal, de horas extras, desarrollar software, lo que cualquier forma implica gasto.

Seguidamente indica que todas esas boletas todas están prescritas, pero no se pueden prescribir si no es a solicitud de parte, por eso se hace el esfuerzo para que un usuario prescriba la boleta y no se pueda cobrar, es uno de los elementos, que esos son los detalles por los que consideran hay que darla de baja para que la Auditoría lo valore, si procede o no procede y no entrar en un gasto innecesario de parte de la Administración.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿las boletas son incobrables?

La expositora indica que sí, porque están prescritas.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿no hay forma de que esa condición varíe?, ya que para él lo justifica que el Consejo decida darles de baja, es que esa condición que tienen es invariable, y no tener que esperar a que alguien tenga que llegar a hacer efectivo que está prescrita.

El Director Ejecutivo indica que no es que se le va a dar de baja a la boleta, a lo que se le está dando de baja es a la necesidad de incluir las boletas que están en un sistema al otro, porque implica un costo y es para atender la recomendación de la Auditoría. Las boletas seguirán en el sistema viejo esperando que las paguen o que las prescriban.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que entiende que en todo caso son incobrables, para no incurrir en un gasto y no tener que hacer una migración.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez consulta: ¿por qué se tienen que incluir en este otro sistema? y ¿qué impacto tiene el no incluirlas?

La expositora señala que Auditoría Interna lo que solicitó fue que se metieran en el sistema nuevo.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez consulta: ¿con qué justificación?, ¿por qué tienen que estar ahí?

El Director Ejecutivo consulta a la expositora: ¿de cuándo fue esa recomendación?

La expositora responde que del 2013.

El Director Ejecutivo indica que es porque en aquel momento si valía el esfuerzo y la Dirección Ejecutiva está haciendo un gran esfuerzo por atender todas las recomendaciones y estas que son las más viejas, son las más difíciles de atender, de ahí lo difícil de resolver una problemática que viene desde hace años y que nadie ha atendido, de ahí el análisis de que no vale la pena la inversión.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿qué importancia tiene que se queden dónde están?

El Director Ejecutivo le solicita al Auditor brindar su opinión.

El Auditor Interno indica que ese tema lo conoce poco, pero que cuando se originaron las boletas, no existía sistema y posteriormente se generó un sistema automatizado, y esas boletas quedaron desplazadas del sistema. Para efectos de control de la Auditoría sí era importante incorporarlas porque para efectos de cobro no estaban cerca la prescripción, pero que ahora con el paso del tiempo han quedado rezagadas, por lo que se le solicitó a la Administración un procedimiento debidamente técnico, donde se justificara por qué ameritaba o no hacer este trámite, como bien lo dice don Edwin no es para darlas de baja, sino para dar de baja la recomendación que se había hecho en su oportunidad por la Auditoría, ese es básicamente el esquema, solamente le queda la inquietud de legalidad en caso de que hubiera algún asunto que analizar.

El Director Ejecutivo responde que respecto a la legalidad no hay problema, porque no se está alterando ninguna boleta, y siguen almacenadas con el procedimiento normal.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, Representante del Ministerio de Educación, indica que la Junta debería conocer asuntos más sustantivos, ya que hay temas muy administrativos, que inclusive no se puede opinar mucho, ya que lo maneja la Administración.

Al ser las 18 horas con 15 minutos, se retira de la sesión la Licda. Laura Castro Corella de la Dirección Ejecutiva.

Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

**9.1** Se tiene por conocida la presentación del tema Condición Especial Informe AI-AO-13-25 y se aprueba la propuesta contenida en la misma.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO DÉCIMO**

**Asuntos de Director Ejecutivo**

**Solicitud de permiso sin goce de salario de Marco Vinicio Solano Zúñiga.**

A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias Director Ejecutivo presentará el tema que corresponde a la "Solicitud de permiso sin goce de salario de Marco Vinicio Solano Zúñiga" y brinda la explicación contenida en el oficio que se aporta:



División de Focalización Operativa y Evaluativa  
Área de Focalización de Servicios de Infraestructura

Al contestar referirse  
al oficio N.º **04356**

22 de marzo, 2021.  
DFOE-IFR-0132

Señora  
Sofía Varela Zuñiga  
Secretaria, Junta Directiva  
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)

Estimada señora:

**Asunto:** Autorización de nombramiento interino del auditor interno de COSEVI.

Con el fin que ponga en conocimiento de la Junta Directiva del COSEVI en la siguiente sesión inmediata al recibo del presente oficio, se comunica lo resuelto por la Contraloría General de la República ante la gestión efectuada mediante correo electrónico del pasado 12 de marzo, en el cual, se remite formal solicitud de autorización de nombramiento interino de Auditor interno de dicho Consejo, determinada por acuerdo firme de Junta Directiva JD-2021-0150 definido en la sesión 3046-21 del 10 de marzo de 2021.

#### I. NORMATIVA APLICABLE

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley General de Control Interno, N.º 8202 y el punto 2.2.2 de los "Lineamientos sobre gestiones que involucran a la auditoría interna presentadas ante la CGR, corresponde a la Contraloría General autorizar el nombramiento del auditor interno interino, cuando la ausencia del auditor sea permanente y no recaiga en quien ejerce el cargo de Subauditor, mientras la Administración realiza el proceso público para nombrar al profesional en dicha plaza por tiempo indefinido.

De conformidad con el punto 2.2.5, el nombramiento interino no puede exceder el plazo de un año, considerando que, cuando haya existido un recargo o sustitución previa, dicho término contempla una reducción proporcional al tiempo en que se haya mantenido dicho recargo o sustitución.





DFOE-IFR-0132

2

22 de marzo de 2021

## II. ANALISIS DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS

La Administración ha suministrado las siguientes certificaciones con el objetivo de demostrar que el nombramiento interino cumple con lo dispuesto en la normativa, legal y reglamentaria, las cuales se detallan a continuación:

1. Mediante la Certificación DGDH- 2021-1189 suscrita por el Licenciado Eddé Elizondo Mora, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano se comprueba que la plaza de auditor interno se encuentra vacante desde el 15 de diciembre de 2020, y que dicho puesto tiene asignado una jornada laboral diurna de ocho horas de lunes a viernes, con horario de 7:00 a.m. a 3:00 p.m.
2. Mediante la Certificación DDCJ-2021-1115 suscrita por el Licenciado Eddé Elizondo Mora, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, se comprueba que el manual institucional de puestos incluye las funciones y requisitos para los cargos de auditor interno conforme con lo dispuesto por la Contraloría General de la República. Asimismo, se comprueba que el postulante para ser nombrado como auditor interno interino, cumple con los requisitos mínimos establecidos para ocupar la plaza de auditor interno.
3. Mediante Certificación DGDHUS-2021-0018 suscrita por el Licenciado Eddé Elizondo Mora, Jefe del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano y la Licenciada Eximey Quiros Hidalgo, Jefe de la Unidad de sostenimiento, se garantiza que la institución cuenta con el disponible necesario para cubrir los rubros salariales respectivos.
4. A su vez, dentro de la documentación adjunta se suministró el nombre, calidades y logros académicos del candidato seleccionado, así como la dirección de correo electrónico, jornada laboral y horario a desempeñar, así como los requisitos establecidos en el inciso c) del punto 2.2.3 de los Lineamientos en comentario.

## III. AUTORIZACIÓN DEL NOMBRAMIENTO INTERINO DEL AUDITOR INTERNO

Con fundamento en la normativa citada y en las certificaciones aportadas, se resuelve **AUTORIZAR** a la Junta Directiva de COSEVI, para que proceda a nombrar al licenciado Marco Vinicio Solano Zúñiga, cédula de identidad 1-0562-0779, como auditor interno interino de esa institución, a tiempo completo, a partir del día hábil siguiente al recibo de la presente autorización o fecha posterior que establezca esa Administración.

Conforme a lo establecido en la norma 2.2.5 de los Lineamientos supra citados, dicho nombramiento vence el 16 de diciembre de 2021, en virtud del plazo transcurrido por el recargo de funciones acordado por la Junta Directiva del COSEVI, desde el 16 de



División de Fiscalización Operativa y Evaluativa  
Área de Fiscalización de servicios de infraestructura

DFCE-IFR-0132

3

22 de marzo de 2021

dicembre de 2020, tal como fue reconocido ante la Contraloría General de la República, en gestión resuelta mediante oficio DFCE-IFR-0054 del 04 de febrero del presente año.

El nombramiento del auditor interno interno deberá formalizarse dentro de los diez días hábiles siguientes, según lo establece el punto 2.2.6 de los Lineamientos en comentario.

Se advierte que durante el periodo del internato aquí autorizado, la Administración del COSEVI se encuentra obligada a finalizar el proceso de concurso público para el nombramiento por tiempo indefinido del auditor interno y remitir a la Contraloría General, la solicitud de aprobación de dicho proceso concursal y de la correspondiente tema, acatando en forma obligatoria los requisitos dispuestos en el 2.5.8 de los precitados Lineamientos.

A su vez, se indica que el nombramiento del titular del cargo de auditor interno por tiempo indefinido, será causal suficiente para la terminación del internato autorizado sin responsabilidad patronal, lo cual debe ser advertido al profesional interno nombrado en dicho puesto.

Atentamente,

MARCELA ARAGÓN  
SANDOVAL (FIRMA)

Marcela Aragón Sandoval  
GERENTE DE ÁREA



JOSÉ FRANCISCO  
MONGE FONSECA (FIRMA)

José Francisco Monge Fonseca  
FISCALIZADOR

JFM/ves

RE: 3047

CL: 2021000134-2

Miércoles 24 de marzo del 2021

Ing. Edwin Herrera Arias  
Director Ejecutivo  
Cosevi

Estimado señor:

Por este medio le saludo afectuosamente y a su vez, le solicito el favor fiscal a conocimiento de la Junta Directiva, en la petición para variar la fecha de rige del Permiso Sin Goce de Salario del suscrito, Marco Vinicio Solano Zúñiga, cédula N° 1-0582-0378, sobre su plaza en propiedad en el Consejo de Profesional Servicio Civil 2 en Auditoría N° 300290, la cual se me aprobó la semana pasada en la Sesión de Junta Directiva, con rige al 22 de marzo 2021, cual por razones inherentes no se pudo transferir en tiempo y forma.

Por lo anterior, le solicito para que interceda ante los Señores Directores, para que se dé un nuevo acuerdo con una nueva fecha de rige, para que el Permiso sea partir del 26 de marzo 2021, para que la administración pueda hacer los movimientos inherentes para atender los requerimientos de la Contraloría General de la República.

MARCO VINICIO Señor Director  
DE JESUS SOLANO MARCO VINICIO SOLANO  
ZÚÑIGA (FBMA) SEÑOR DIRECTOR

Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga  
Auditor Interno a.i.

Teléfono 8834 4000 – Correo [marcosolano@cosevi.gob.ec](mailto:marcosolano@cosevi.gob.ec)

CC. Lic. Edibe Elvinda Mesa Iba al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano  
Licda. Yofra Varela Zúñiga – Secretaria de Junta Directiva  
Auditor Interno - Secretaría

Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 10.1** Se tiene por conocido el oficio 04356 (DFOE-IFR-0132) de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa del Área de Fiscalización de Servicios de Infraestructura de la Contraloría General de la República, donde se autoriza el nombramiento como auditor interno interino del Consejo de Seguridad Vial, al licenciado Marco Vinicio Solano Zúñiga, cédula de identidad 1-0582-0779, a tiempo completo y a partir del día hábil siguiente de reciba dicha autorización o en la fecha posterior que establezca la Administración y hasta el 16 de diciembre de 2021.
- 10.2** Con fundamento en la autorización de la Contraloría General de la República, se modifica la fecha de inicio del permiso sin goce de salario otorgado al licenciado Solano Zúñiga, en el artículo VIII de la Sesión 3046-2021 del 17 de marzo del 2021, para que el mismo rija a partir del 26 de marzo del 2021 y por el improrrogable de plazo de un año y así formalizar su nombramiento como auditor interno interino.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO UNDÉCIMO**

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

Se pasa lista de los presentes.

Se cierra la sesión a las 18 horas con 43 minutos.