

Sesión Ordinaria 3074-2021

Acta de la Sesión Ordinaria 3074-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 06 de octubre del 2021.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, el Sr. Juan Luis Chaves Vargas, Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales, Presidente a.i. de la Junta Directiva, quien preside la sesión.

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

Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.

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

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

Sr. Juan Luis Chaves Vargas	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Dra. Sandra Delgado Jiménez	Representante del Ministerio de Salud

Presidente Ausente: El Arq. Eduardo Brenes Mata, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se ausenta de la sesión por encontrarse de vacaciones.

Directora Ausente: La Licda. Gabriela Valverde Murillo, Representante del Ministerio de Educación, se ausenta al inicio, de la sesión indicando que se incorporará más adelante.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga	Auditor Interno a.i.
Dr. Carlos E. Rivas Fernández	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
MSc. Roy Rojas Vargas	Dirección de Proyectos
Lic. Francisco Elizondo Granados	Dirección de Proyectos
Licda. Gabriela Calvo Jiménez	Auditoría Interna
Licda. Dinia Gamboa Martínez	Auditoría Interna
Lic. Dennis Zúñiga Molina	Auditoría Interna

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

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

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

El Señor Juan Luis Chaves Vargas, Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales y Presidente en ejercicio de la Junta Directiva, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

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

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: la señora Sandra Delgado Jiménez y los señores Juan Luis Chaves Vargas y Carlos Contreras Montoya, indican que se encuentran sesionando desde su casa de habitación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Orden del Día.

Contenido:

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
 - 3072-21 sesión ordinaria.
 - 3073-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Traslado de bienes entre entidades o dependencias de la Administración Central.
- VII. Respuesta a la Contraloría General de la República referente al DFOE-CIU-0244.
- VIII. Procesos y Procedimientos de Donaciones.
- IX. INFORME AI-INF-AF-2021-22, correspondiente a la “Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de Guatuso”.
- X. INFORME AI-INF-AF-2021-24, correspondiente a la “Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de la Municipalidad de Santa Cruz”.
- XI. Asuntos de Director Ejecutivo.
- XII. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

El Ing. Carlos Contreras Montoya solicita se verifique el orden del día por el factor tiempo de la sesión, dado que la Dra. Sandra Delgado Jiménez se tiene que retirar de la sesión antes de concluir la misma.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez señala que entre las 16 horas con 30 minutos y las 17 horas se tiene que retirar, para atender asuntos propios de su cargo.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga, Auditor Interno a.i. señala a los señores directores que el tema “Procesos y Procedimientos de Donaciones” en su contenido tiene vicios, además solicita se adelante en el orden del día los informes de la Auditoría.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales, y Presidente en ejercicio de la Junta Directiva, solicita que los informes de la Auditoría se trasladen para el punto VIII y IX de la agenda.

Se resuelve:

Acuerdo:

2.1 Se aprueba el orden del día con las modificaciones solicitadas.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación de las actas 3072-21 y 3073-21 sesiones ordinarias.

El acta 3072-21 no se puede votar porque involucra un tema de Asuntos de la Presidencia para el cual don Eduardo Brenes solicitó se discutiera con él presente.

El acta 3073-21 por su parte, no se puede votar con quorum suficiente, dado que don Juan Luis Chaves no estuvo presente en esa sesión.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se pospone la revisión de las actas para la próxima sesión.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen Asuntos de la Presidencia

ARTICULO QUINTO

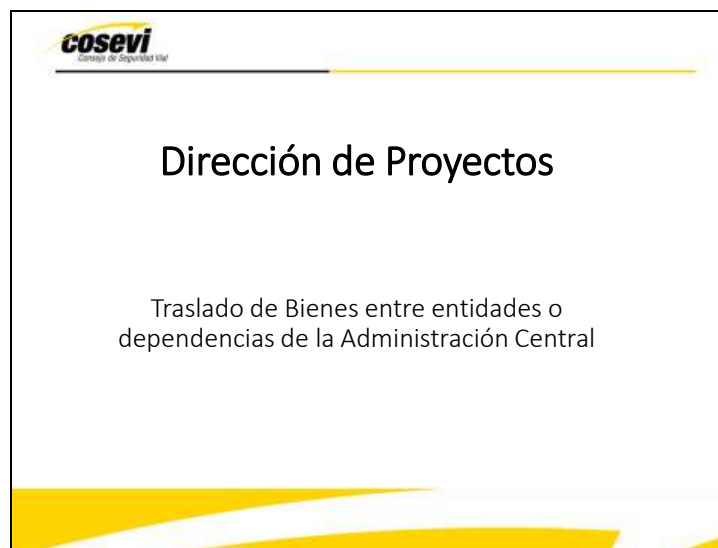
Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

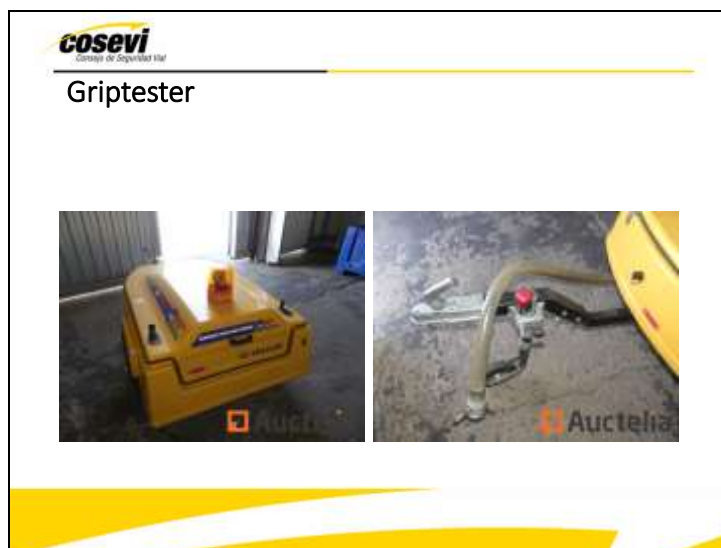
No se conocen Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

ARTÍCULO SEXTO

Traslado de bienes entre entidades o dependencias de la Administración Central.

A continuación, se recibe al MSc. Roy Rojas Vargas y al Lic. Francisco Elizondo Granados de la Dirección de Proyectos, quienes se refieren al “Traslado de bienes entre entidades o dependencias de la Administración Central,” mediante la presentación que se aporta a continuación:





cosevi
Consejo de Seguridad Vial

Rugosímetro



cosevi
Consejo de Seguridad Vial

Antecedentes importantes (continuación)

- El Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería del MOPT, tiene gran oportunidad de utilizar los equipos de manera constante y poder hacer uso de varios proyectos estratégicos, como es el caso de la atención de rutas en lastre de la red vial nacional, iniciativa impulsada por el Ministro del MOPT y sus colaboradores.
- Se han generado visitas del personal del Departamento de Pavimentos al Cosevi, brindándoles una inducción general de los equipos, su funcionamiento, tipos de calibración, recorridos en campo y un análisis de los resultados que muestran los mismos.



Descripción general del Traslado de Bienes

- EL traslado de bienes se realiza con base a las indicaciones de la Unidad de Administración de Bienes del Departamento de Proveduría del Cosevi, según el artículo 42 del reglamento de bienes, el cual indica.
- Artículo 42.-Traslado de bienes entre entidades o dependencias de la Administración
 - A) El jefe del programa a cargo de los bienes, deberá solicitar la gestión a la UABI, con lo siguiente:
 - 1. Justificación y motivo de la institución o dependencia oferente de los bienes que se darán por traslado por parte del jefe del programa.
 - 2. Levantamiento de la lista de bienes a trasladar, con el detalle de la descripción número de placa, estado y ubicación de los bienes; debidamente firmada por el jefe del programa y el responsable de los bienes.
 - 3. Respuesta de aceptación del jefe de programa de la entidad o dependencia receptora.
 - 4. Autorización de los máximos jerarcas o a quienes éstos hayan delegado esta función en caso de traslado de una institución a otra, y de los jerarcas de las respectivas dependencias, en caso de traslados dentro de la misma institución.
- Actualmente se cumple con los tres primeros puntos de la norma, indicado el apartado A).



Descripción general del Traslado de Bienes (continuación)

- A continuación un detalle de las gestiones realizadas:
- Oficio **DP-2020-0974**, traslado de bienes, de Cosevi hacia el MOPT
 - Del MSc. Roy Rojas, Director de Proyectos, Cosevi, hacia el Ing. Hugo Chaves, Jefe Departamento de Pavimentos, MOPT
- Oficio **DVOP-2021-135**, recibido y aceptación de bienes, del MOPT hacia el Cosevi
 - Del Ing. Hugo Chaves Jefe del Departamento de Pavimentos, MOPT, Ing. Ruy Dotti Subdirector de Geotecnia y Materiales, MOPT, Ing. Mariano Ocampo Director de la Dirección de Ingeniería, MOPT y el V"B" del Ing. Ariel Vega, Director de Obras Públicas del MOPT hacia el MSc. Roy Rojas, Director de Proyectos, Cosevi
- Oficio **DP-2021-0587**, envío al Director Ejecutivo del Cosevi, informando las gestiones tramitadas, que continúe el proceso
 - Del MSc. Roy Rojas, Director de Proyectos, Cosevi, al Ing. Edwin Herrera, Director Ejecutivo, Cosevi
- Oficio **UAB-2021-0150**, oficio de la Unidad de Administración de Bienes, especificando detalles de la gestión
 - De la Licda. Gabriela Chaves, jefa de la Unidad de Administración de Bienes, Cosevi, al MSc. Roy Rojas, Director de Proyectos, Cosevi

Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga, Auditor Interno a.i. consulta a los expositores, si esa máquina de la que hablan es la misma por la cual la Auditoría había llamado la atención en un informe, dado a que estaba sin usarse.

El expositor Roy Rojas Vargas responde que en efecto es la misma.

Los señores miembros de la Junta Directiva, agradecen la explicación y deciden votar.

Al ser las 15 horas con 40 minutos se retiran de la sesión el MSc. Roy Rojas Vargas y el Lic. Francisco Elizondo Granados de la Dirección de Proyectos, luego de concluir su exposición.

El Ing. Carlos Contreras Montoya, resalta la importancia de que la Auditoría llame la atención ante estas situaciones.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 6.1 Analizada la presentación intitulada Traslado de bienes entre entidades o dependencias de la Administración Central, se autoriza el traslado de los equipos denominados griptester y rugosímetros al Departamento de Pavimentos de la Dirección de Ingeniería del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- 6.2 Se instruye y autoriza a la Administración, para que efectúe los trámites de ley, para hacer efectivo el traslado aprobado.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO SÉTIMO

Respuesta a la Contraloría General de la República referente al DFOE-CIU-0244.

El Director Ejecutivo, presenta a los señores miembros la "Respuesta a la Contraloría General de la República referente al DFOE-CIU-0244", mediante el oficio que se aporta a continuación:

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

Dra. Marcela Aragón Sandoval
Gerente de Área, Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades
División de Fiscalización Operativa y Evaluativa
Contraloría General de la República

Estimada señora:

Reciba un respetuoso saludo. A continuación y en respuesta a su oficio 13966 (DFOE-CIU-0244), donde se nos remite el informe **"BORRADOR DE INFORME DE AUDITORIA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE EL PROCESO DE GESTIÓN PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR"**, de la Contraloría General de la República, nos permitimos externar nuestras observaciones al borrador del documento que contiene los resultados de la Auditoría de carácter especial sobre el proceso de gestión para garantizar la continuidad de los servicios en la prestación del servicio de inspección técnica vehicular.

Primero: El documento en cuestión, de inicio en su resumen ejecutivo indica textualmente lo siguiente:

La presente Auditoría tuvo como propósito determinar si las acciones realizadas por el MOPT-COSEVI, en relación con la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de inspección técnica vehicular, cumple con el marco contractual, legal y normativo, así como de buenas prácticas aplicables, en procura de mejorar su desempeño y generar valor público.

Es decir, de manera atinada se contextualiza la estrategia que debe desplegarse para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de inspección técnica vehicular, como un conjunto de acciones, que deben ser ejecutadas.

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

Luego se reconoce, que (...) el contrato vigente para la prestación exclusiva de los servicios de revisión técnica integrada vehicular que - se - verifica, en nombre del Estado, vence en julio del año 2022.

Enseguida, más adelante el informe en su resumen ejecutivo detalla, que (...) se requiere determinar si la Administración ha desarrollado la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad del servicio público de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente; definiendo las acciones necesarias en la configuración del modelo mediante el cual se continuará con la prestación del servicio, además de las acciones para garantizar que el cierre de la relación contractual vigente se ejecute de conformidad con el clausulado del contrato y la normativa aplicable, así como que los bienes que deben donarse al Estado estén debidamente considerados, en la planificación y ejecución del modelo de inspección que defina la Administración.

Entendemos que, cuando se hace referencia también a la figura de Administración, lo es bajo la figura comprensiva de los roles del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial o incluso de cualquiera otra institución involucrada en el tema, por competencias de ley, como la misma ARESEP.

Avanzando en el documento se afirma, que (...) considerando los resultados comunicados en dicho reporte el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio del Consejo de Seguridad Vial, ejecutó algunas acciones como la conformación de comisiones sobre los distintos ejes a abordar; y que (...) el MOPT en su papel rector inició algunas acciones en el marco de la planificación de la estrategia a través del COSEVI para garantizar la continuidad de dicho servicio público.

Esas líneas argumentales hacían concebir, una claridad en el estudio de las responsabilidades y competencias de ley, que el tema de la inspección técnica vehicular implica.

Pero posteriormente, observamos que se viene a producir una particularización que no autoriza la normativa involucrada, ni la conceptualización que sobre la revisión técnica vehicular se ha establecido y se presentan algunas apreciaciones no coincidentes con lo que se informó a su

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

despacho, que concluyen finalmente en Disposiciones centradas en la Dirección Ejecutiva y la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial.

Situación que no se comparte.

Segundo: Recordamos que ya desde vieja data, la Sala Constitucional por ejemplo ha particularizado la naturaleza de la revisión técnica vehicular, en los siguientes términos plasmados en el Voto N° 2005-05895 de las 14:57 horas del 18 de mayo de 2006:

(...) VI. -REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR SERVICIO PÚBLICO SUSCEPTIBLE DE SER GESTIONADO INDIRECTAMENTE POR EL ESTADO A TRAVÉS DE UN CONTRATISTA. CONSERVACIÓN DE LA TITULARIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO POR EL ESTADO. *En criterio del recurrente el ordinal 46 de la Constitución Política impide la constitución de monopolios de carácter particular, siendo que en su criterio Riteve S y C., es un monopolio, con lo cual ha resultado infringida esa norma constitucional. Sobre el particular, es preciso, ante todo, determinar la naturaleza del servicio prestado por esa empresa privada. Al respecto la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres, en su ordinal 19 preceptúa lo siguiente:*

“La tarjeta de derechos de circulación sólo se extenderá a los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas, las de seguridad, las de emisiones contaminantes y los demás requisitos que determinen esta Ley y su Reglamento. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes comprobará estos requisitos mediante la revisión técnica de vehículos, parcial o total.

Se entenderá por revisión técnica de vehículos la verificación mecánica del estado del vehículo y de sus emisiones contaminantes, según lo establece la presente Ley (...)

Para este efecto, las revisiones totales o parciales se realizarán en los lugares que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes determine y autorice, mediante concurso público, conforme a los parámetros objetivos y generales que establezca el Reglamento, el cual deberá promover la incorporación del mayor número posible de oferentes, sin detrimento de las revisiones que deben ejecutarse en las vías públicas (...).”

A partir de la norma parcialmente transcrita queda suficientemente claro que el servicio de la revisión técnica de vehículos le fue conferido, expresamente por ley, al Ministerio de

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00856
28 de setiembre del 2021.

Obras Públicas y Transportes, con lo cual es de titularidad del Estado y, por consiguiente, no cabe la menor duda que se trata de un servicio público. En criterio de este Tribunal Constitucional, el servicio prestado por RITEVE-SyC es público, dada la satisfacción de los intereses y necesidades de la colectividad empeñada en el cumplimiento de su objeto y en vista de los valores y principios constitucionales y los derechos fundamentales, involucrados en la efectiva, adecuada y fiel prestación de un servicio de esa índole, como lo son la integridad física, la salud y la vida de los ocupantes de los vehículos que debe garantizar el Estado de forma permanente y progresiva. Es menester, también, tomar en consideración que el servicio de marras fue concebido y orientado para garantizar la seguridad vial –tanto de los peatones, usuarios de los servicios públicos del transporte colectivo de personas y de los propietarios o usuarios de los vehículos particulares– y el derecho de los habitantes del país a contar con un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, mediante el control idóneo y efectivo de las emisiones contaminantes de la flota vehicular en constante aumento cada día. Al tratarse de un servicio público, el Estado puede gestionarlo de forma directa o indirecta, a través de un concesionario o bien de un simple co-contratante para que lo preste. La gestión indirecta del servicio público depende de la capacidad operativa y de inversión del Estado, la cual, en el caso concreto, es un hecho público y notorio –derivado del fracaso del sistema aplicado con anterioridad que propició la corrupción y la evasión de los controles dispuestos para no poner en riesgo la integridad física, la salud, la vida, la seguridad vial de los usuarios del transporte vehicular y un ambiente sano y ecológicamente equilibrado de todos los habitantes del país– que ha sido insuficiente por la naturaleza de la infraestructura requerida, el monto de la inversión financiera inicial y el equipamiento técnico y los recursos humanos y materiales especializados necesarios para prestar el servicio de forma eficaz y eficiente, circunstancias todas que, en su conjunto, justifican, sobradamente, que el Estado de en concesión o contrate la prestación del referido servicio. Al respecto es menester señalar que a tenor de la cláusula 2.1 del contrato celebrado oportunamente su objeto es "(...) la prestación exclusiva en el territorio nacional, por parte del CONTRATISTA, de los servicios de revisión técnica integrada, entendiendo por ello la creación y funcionamiento de una estructura técnica debidamente organizada y centralizada en un solo contratista que, por medio de estaciones fijas y móviles distribuidas en todo el territorio nacional, verifique en

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00856
28 de setiembre del 2021.

representación del Consejo las condiciones mecánicas, de seguridad y las emisiones de gases producidas por los motores de los vehículos automotores que integran la flota vehicular que circula en las vías públicas terrestres del país”, por su parte la cláusula 2.2 indica que en virtud del contrato de prestación de servicios “(...) el CONTRATISTA procederá al alquiler o compra de terrenos, construcción de instalaciones, instalación de equipos y prestación de los servicios de RTV en todo el territorio nacional”. La gestión indirecta de un servicio público cuya titularidad es del Estado se justifica, por imperativo constitucional, para dar cabal cumplimiento a los principios constitucionales de la organización y función administrativas de eficacia y eficiencia y, desde luego, también, para actuar los principios generales de los servicios públicos que tienen profunda raigambre constitucional de continuidad, regularidad y universalidad. Debe quedar suficientemente claro que el Estado fue habilitado expresa y explícitamente por la propia Ley de Tránsito para contratar los servicios especializados o dar en concesión el servicio de la revisión técnica vehicular, puesto que, en su ordinal 19 ya citado se indicó que las revisiones totales o parciales se efectuarán en los lugares que determine y autorice el MOPT “(...) mediante concurso público (...)”, habilitación que resulta absolutamente congruente con el Derecho de la Constitución y, más concretamente, con el numeral 182 de la Constitución Política y los principios constitucionales de eficacia y eficiencia. En otro orden de consideraciones, es indubitable que en el contrato de marras el Estado conserva la titularidad del servicio público –desvirtuándose la conclusión de que se trata de un monopolio-, corolario que resulta corroborado por varias cláusulas del contrato.

Es clara la definición del rol competencial y por lo tanto del rector Ministerio de Obras Públicas y Transportes plasmado en ese voto, que luego, la legislación actual es conteste con la necesaria vinculación su sitio de rector del servicio público denominado revisión o inspección técnica vehicular, cuya ejecución es accionada por medio del Consejo de Seguridad Vial.

Resulta necesario puntualizar, que el tema de la inspección técnica vehicular se encuentra regulado en la SECCIÓN V INSPECCIÓN VEHICULAR, TÍTULO II REQUISITOS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CAPÍTULO I VEHÍCULOS de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 y que el artículo 3 de la misma indica:

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

Artículo 3.- Ejecución de la ley

La ejecución de esta ley le corresponde al MOPT por medio de sus órganos, sin perjuicio de las competencias que esta ley asigne a otras entidades u órganos.

El Consejo de Seguridad Vial, como uno de los órganos desconcentrados del Ministerio, en este tema tiene un rol expreso asignado en el artículo 25 de la Ley N° 9078, que se agota con el otorgamiento de las autorizaciones y que se convierte enseguida en otro rol distinto, cual es el de fiscalizador de los centros de inspección ya en funcionamiento, según el artículo 28 de la misma ley.

En el proceso de aseguramiento de la continuidad del servicio que nos ocupa, que comporta la conclusión y finiquito del contrato hasta el inicio de operación de actividades de los nuevos prestatarios de aquel, existiendo una serie de temas asociados que son abordados en el documento puesto en nuestro conocimiento, donde el Licenciado Carlos Rivas, Director de Asesoría Jurídica del COSEVI, expresó su sentir en cuanto a este tema en la pasada exposición del presente borrador realizada por su representada.

No obstante, de conformidad con la instrucción y lineamientos emitidos por el Jerarca Institucional, Ing. Rodolfo Méndez Mata en Oficio DM-2020-1978 del 22 de mayo del 2020, el Despacho de Transportes y Seguridad Vial a mí cargo emitió línea al COSEVI y se ha venido brindando el apoyo requerido por el COSEVI a efecto de conformar Comisiones y Grupos de Trabajo con personal Profesional y Técnico de ambas entidades, donde el Cosevi, ha trabajado en la estrategia desde la Dirección de Proyectos como responsable del Órgano Fiscalizador de la Inspección Técnica Vehicular y conocedor de la materia durante años sin dejar de lado su vasto conocimiento en procura de una estrategia para la continuidad del servicio como meta principal. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes desde su ámbito rector ha trabajado en equipo junto a la Secretaría de Planificación Sectorial en apoyo al Cosevi para lograr el objetivo deseado.

Desde esta visión consideramos respetuosamente, que debe encontrarse un reflejo más acabado en el contenido del documento y en las disposiciones, para que se encauce de mejor manera el reflejo del trabajo realizado entre ambas entidades de acuerdo a sus competencias, pero sobre

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

todo en procura del beneficio al usuario que hasta hoy en día hemos repuntado en avance y tecnología en este tema.

Tercero: En el apartado que se denomina **¿Qué encontramos?**, se afirma que (...) ... *se evidenció que la Administración no cuenta con un procedimiento que regule el proceso relacionado con la prestación del servicio de inspección técnica vehicular...* (...)

Esa afirmación carece de precisión, pues, el Cosevi cuenta con los procesos institucionales del Área de Fiscalización Técnica Vehicular, que es la oficial responsable de la fiscalización del servicio, debidamente aprobados en el Manual de Procesos vigente que está publicado en su sitio web.

De igual forma el Área de Fiscalización Técnica Vehicular cuenta con varios procedimientos aprobados del año 2017 (Según Oficio DE-2017-1304), los cuales se están ajustando a los nuevos formatos de actualización según la Guía de Procedimientos Institucional publicada en este año 2021. **Ello puede ser consultado en los documentos adjuntos.**

Finalmente es importante mencionar que el Cosevi ha mantenido un manual de los métodos de inspección con la severidad asociada a cada tipo de defecto encontrado en el proceso de revisión técnica, el cual es un insumo que se valida en las fiscalizaciones que se le realizan al operador vigente.

Ello se encuentra plasmado en el Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV, vigente.

Si lo enunciado alude, a que no se cuenta con un procedimiento para el futuro escenario de varios prestatarios, ello es tema distinto, que está condicionando a la definición sobre el modelo de prestación que se encuentra en proceso.

Debemos dejar sentado, que los procedimientos actuales se pueden ajustar, con nuevas herramientas y recursos, en el escenario de la finalización del contrato actual con el operador vigente, a partir del determinante de la definición del modelo a seguir.

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

Cuarto: Respecto del apartado **¿Qué sigue?**, de acuerdo a lo expuesto al inicio, el MOPT a través del Despacho de Transportes y Seguridad Vial, viene brindando el apoyo requerido por el COSEVI, con la conformación de las Comisiones que la Dirección Ejecutiva ha considerado necesario conformar en procura de dar cumplimiento a la estrategia de ejecución presentada, una vez que se cuente con el Informe final de ésta Auditoría, procederemos a elevar el documento para conocimiento a la Junta Directiva del COSEVI en pleno a efecto de que se brinde el respectivo seguimiento que el tema requiere.

Quinto: En cuanto al apartado **"Generalidades acerca del objeto auditado"**, se citan en los numerales 1.9 y 1.11 las normas básicas que regulan la Inspección Técnica Vehicular (IVE), cuyo contenido —en particular lo relacionado con el artículo 25 de la Ley 9078— vienen a vincular las razones por las cuales el MOPT-COSEVI tienen **"Dificultades en el avance y ejecución de las actividades necesarias"** (numerales 2-29 a 2.37), para la definición del nuevo modelo de la IVE, dificultades que por supuesto traen como consecuencia un grado de incertidumbre jurídica, porque la Administración parte del hecho que menciona el Borrador de Informe de la Contraloría en el numeral 2.23, y que en respeto del principio de las formas con que se inició este servicio público, es del criterio que para garantizar la continuidad del servicio es necesario respetar el principio constitucional de progresividad y de no regresión, y en aplicación del artículo 182 de la Constitución Política sacar a licitación pública internacional el servicio de IVE, tomando en consideración que este servicio público está directamente relacionado con los enunciados del artículo 50 de la Constitución Política: **"... Toda persona tiene derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. Por ello, está legitimada para denunciar los actos que infrinjan ese derecho y para reclamar la reparación del daño causado. El Estado garantizará, defenderá y preservará ese derecho. La ley determinará las responsabilidades y las sanciones correspondientes."** Como Administración activa creemos fundamental que al menos el Informe final haga alguna mención al respecto, toda vez los aspectos medio ambientales que están inmersos en la IVE como derecho humano fundamental deberían estar considerados en este Informe.

Lo anterior requiere por supuesto una resumida explicación y justificación con base en la jurisprudencia constitucional, pues la IVE partiendo del enunciado del artículo 24 de la Ley 9078: **"... comprende la verificación mecánica, eléctrico y electrónica en los sistemas del vehículo, de**

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

sus emisiones contaminantes ..." (Énfasis y subrayado no son del original), es conteste que su tratamiento debe considerar los aspectos medio ambientales y su uniforme interpretación debe hacerse conforme lo estipula el artículo 1 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional de acuerdo con los artículos 7, 48 y 50 de la Constitución Política. La Sala Constitucional en relación con la IVE y los problemas que causa la contaminación causada por la flota vehicular nos dice lo siguiente:

"En esta materia, es innegable que una de las fuentes que genera considerables daños ambientales es la emisión de gases y partículas contaminantes por parte de los vehículos automotores que circulan en las carreteras nacionales. El crecimiento de la población que trae consigo el proporcional y continuo aumento en la flota de automóviles que circula en el país, aunado al agravante que aparece la limitada capacidad de las vías públicas, ha desembocado en un alarmante aumento de los niveles de contaminación, sobre todo en las zonas urbanas del país. Es un hecho público y notorio los severos daños ambientales y a la salud de las personas que en otros países ha generado el alto grado de contaminación en razón de los niveles excesivos de emanaciones de gases por los automóviles, lo que ha obligado a tomar medidas sumamente drásticas para tratar de contrarrestar los daños producidos. Sobre el particular, existen datos objetivos emanados de estudios técnicos (véase en especial el documento "Proyecto Sistemas Integrados de Gestión y Calidad Ambiental (SIGA): Componente Costa Rica, fase I", elaborado por la Fundación para el Desarrollo Urbano, primera edición del año 2000, páginas 110 a la 113) mediante los que se constata el creciente deterioro de la calidad del aire en Costa Rica y el determinante impacto que en ello ha tenido la masiva importación de vehículos usados con considerables desgastes en las partes del motor." (Véase: Sala Constitucional, Sentencia No.02001-01739).

Sumado a lo anterior, la Resolución N° 06873-2005, reconoce que la Ley Orgánica del Ambiente No. 7554 del 4 de octubre de 1995, en el artículo 49 establece que la calidad del aire, en todo el territorio nacional, debe satisfacer, por lo menos, los niveles permisibles de contaminación fijados por las normas correspondientes y que por ello las emisiones directas o indirectas, visibles o invisibles, de contaminantes atmosféricos, particularmente los gases de efecto invernadero y los que afectan la capa de ozono, deben reducirse y controlarse, de manera que se asegure la buena

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

calidad del aire, por lo que el Estado debe adoptar las medidas necesarias para prevenir o corregir la contaminación ambiental.

La Sala Constitucional se ha referido igualmente al principio de “**evitación prudente**” y no solo de “**responsabilidad ulterior por daños**” (Sentencia N° 2806-98), también se le conoce como “principio precautorio”, por cuanto, según la propia Sala, “**en materia de ambiental la coacción a posteriori resulta ineficaz, por cuanto de haberse producido ya las consecuencias biológicas y socialmente nocivas, la represión podrá tener una trascendencia moral, pero difícilmente compensará los daños ocasionados al ambiente**” (Sentencia N° 1250-99). En el mismo sentido, en la Sentencia N° 1923-04 (y en la N° 14421-06), la Sala estableció que “**...La prevención pretende anticiparse a los efectos negativos, y asegurar la protección, conservación y adecuada gestión de los recursos. Consecuentemente, el principio rector de prevención se fundamenta en la necesidad de tomar y asumir todas las medidas precautorias para evitar... la posible afectación del ambiente o la salud de las personas. ...**”.

Toda la jurisprudencia constitucional que se ha desarrollado tiene como marco de vinculación las políticas desarrolladas en el contexto internacional y regional, a través del Derecho Convencional Internacional, para lograr importantes impactos en la reducción de gases de efecto invernadero y la sostenibilidad energética. Algunos de los documentos y acuerdos del país más importantes en el contexto internacional que no podemos obviar en materia del medio ambiente que podemos citar son los siguientes:

- **La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo**, conocida como la Cumbre de la Tierra, tuvo lugar en Río de Janeiro, Brasil, en junio de 1992. En esta Cumbre se reconoció internacionalmente el hecho de que la protección del medio ambiente y la administración de los recursos naturales debían integrarse en las cuestiones socio-económicas humanas con el medio ambiente y viceversa. (Fuente consultada: Costa Rica. Ministerio de Ambiente y Energía. Plan Nacional de transporte eléctrico 2018-2030/MINAE DGM, SEPSE. Con el apoyo de BID, PNUD, GIZ- San José, Costa Rica: MINAE 2019. Pág. 21).

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

- **Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático**, que Costa Rica ratificó en junio de 1994, mediante la Ley 7414. El objetivo de la Convención es impedir la interferencia peligrosa del ser humano en el sistema climático y reconoce que el problema de cambio climático es real, por tanto, busca estabilizar las emisiones de GEI a un nivel que impida interferencias antropógenos peligrosos en el sistema climático. (Fuente consultada: Ibidem, pág.22).
- **El Protocolo de Kyoto**, aprobado en el año 1997 durante la tercera Conferencia de las Partes (COP) sobre Cambio Climático, Protocolo que fue ratificado por Costa Rica en el año 2002 mediante la Ley No. 8219. (Fuente consultada: Ibidem, pág.23). Cabe aquí agregar que Costa Rica tuvo el privilegio de albergar la COP-25 en diciembre del 2019, donde se lograron importantes acuerdos en relación con el cambio climático derivados del Acuerdo de París.
- **Acuerdo de París**, mediante el cual Costa Rica firmó el Compromiso de Acción de París mediante la Ley No. 9405 en el año 2015, cuyo objetivo principal es mantener el aumento de la temperatura por debajo de 2 grados centígrados con respecto a los niveles preindustriales, e impulsar los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura incluso más, por debajo de 1,5 grados centígrados. (Fuente consultada: Ibidem, pág.24).
- **Objetivos de Desarrollo Sostenible**, fueron aprobados sobre la base de la Declaración del Milenio en setiembre del 2015, se aprobó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la cual plasmó 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), mediante el cual los países se comprometieron voluntariamente a intensificar esfuerzos para poner fin a la pobreza, reducir la desigualdad y luchar contra el cambio climático, entre otras. (Fuente consultada: Ibidem, pág.22).
 - ♦ En relación con el Objetivo de Desarrollo Sostenible, para nuestros efectos es importante citar el **ODS 13**. Tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos (tener en cuenta los acuerdos adoptados en el foro de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático).

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

- ♦ Entre las metas de los ODS podemos citar: **Meta 3.6. Bajar a la mitad el número de muertes y lesiones por accidentes de tránsito. Meta 13.2. Integrar el cambio climático a políticas nacionales, estrategias y planeación.**

En ese contexto del Derecho Convencional Internacional y la jurisprudencia constitucional que la Sala Constitucional ha desarrollado, está inmersa la IVE como un servicio público a cargo del MOPT-COSEVI y en un reciente informe de la Contraloría General de la República, emitido en noviembre del 2020, indica lo siguiente sobre la prestación de servicios públicos:

“La prestación de servicios por parte de las instituciones que conforman el Estado tiene como propósito la atención de las necesidades de la ciudadanía; así como, la generación de valor público. Para ello, resulta fundamental el fomento de la eficiencia y la eficacia en la prestación de esos servicios, con el fin de atender de forma continua, oportuna y con calidad las necesidades de la población usuaria. Aunado a lo anterior, una gestión eficiente de la continuidad de los servicios coadyuva al bienestar social y al desarrollo económico del país; por lo que es relevante que su funcionamiento sea capaz de adaptarse a los distintos contextos de la realidad nacional, con el fin de garantizar razonablemente su prestación de forma ininterrumpida.” (Contraloría General de la República: Informe N° DFOE-EC-SGP-00003-2020 12 de noviembre, 2020. Seguimiento de la Gestión continuidad de los servicios públicos críticos ante la Emergencia Sanitaria.)

La Sala Constitucional caracteriza el servicio de revisión técnica vehicular de la siguiente manera:

“(…) El servicio de la revisión técnica de vehículos le fue conferido, expresamente por ley, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con lo cual es de titularidad del Estado y, por consiguiente, no cabe la menor duda que se trata de un servicio público. En criterio de este Tribunal Constitucional, el servicio prestado por RITEVE-SyC es público, dada la satisfacción de los intereses y necesidades de la colectividad empeñada en el cumplimiento de su objeto y en vista de los valores y principios constitucionales y los derechos fundamentales, involucrados en la efectiva, adecuada y fiel prestación de un

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

servicio de esa índole, como lo son la integridad física, la salud y la vida de los ocupantes de los vehículos que debe garantizar el Estado de forma permanente y progresiva. Es menester, también, tomar en consideración que el servicio de marras fue concebido y orientado para garantizar la seguridad vial –tanto de los peatones, usuarios de los servicios públicos del transporte colectivo de personas y de los propietarios o usuarios de los vehículos particulares- y el derecho de los habitantes del país a contar con un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, mediante el control idóneo y efectivo de las emisiones contaminantes de la flotilla vehicular en constante aumento cada día.” (Véase: Resolución N° 5895-05. Expediente 04-008408-0007-CO. Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia de Costa Rica).

De igual forma la figura de la concesión de gestión de servicios públicos ha sido negada por el Tribunal Contencioso Administrativo como una actividad privada de interés público, reconociendo esta como una actividad eminentemente administrativa en ejercicio del poder de policía del Estado:

“Respecto al argumento de que la revisión técnica constituye una actividad privada de interés público que funciona en régimen de autorización y no de concesión, debemos indicar que se trata de una tesis estructurada desde el punto de vista jurídico, que sigue un orden lógico, desarrollando la figura de la autorización como mecanismo para otorgar esa actividad a particulares. No obstante, esa aparente armonía de los argumentos planteados en su momento por miembros del denominado Movimiento Cívico Nacional en sede administrativa, y que ahora son esbozados por los actores, parte de una falsa premisa que es precisamente que la revisión técnica de vehículos es una actividad privada de interés público, que requiere de un simple permiso, como podría ser el funcionamiento de una farmacia o de una escuela privada, que son actividades privadas pero que revisten de un interés público, por tratarse de actividades relacionadas con la salud y la educación, respectivamente. Son actividades que cualquier empresa y cualquier ciudadano o empresa pueden realizar, en el tanto y el cuanto cumplan con una serie de requisitos que establece el ordenamiento jurídico. (...) Decimos que quienes han planteado ese argumento parte de una falsa premisa porque la revisión técnica de vehículos no es una actividad privada de interés público, como se ha planteado, pues no

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

estamos ante la apertura de una farmacia o ante una autorización para portar armas de fuego. Se trata en realidad de una actividad pública propia del ejercicio del Poder de Policía de la Administración, una actividad eminentemente administrativa. Esto hace que el hilo conductor de quienes argumentan que se trata de una actividad privada sujeta a autorización se rompa y haga que el resto de argumento impecablemente desarrollados, caigan en un verdadero "efecto dominó" (Véase: Sentencia N° 238-2013. Expediente 03-000733-0163-CA. Tribunal Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda.)

En el mismo sentido, en la sentencia de primera instancia N° 2290-2012 del Juzgado Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, segundo circuito judicial de San José se indicó:

"Como puede verse, para la Sala Constitucional, la revisión técnica vehicular integrada, revisión de emisión de gases como la revisión mecánica, es un servicio público a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, lo que trae como consecuencia que el Estado estaría plenamente facultado para dar ese servicio en concesión o para contratar su prestación con una particular, utilizando un concurso público (gestión indirecta).. Todo lo anterior en el marco de los principios de eficacia y eficiencia y de los principios que informan los servicios públicos. De manera que en atención a lo dispuesto por el artículo 13 de la Ley de Jurisdicción Constitucional, habría que rechazar argumentos de los accionantes por ser un tema discutido por la Sala Constitucional"

Lo anterior nos lleva a considerar que, en materia de la IVE, la Administración activa no debe por ninguna circunstancia permitir que la prestación de este servicio público pueda desmejorarse en forma regresiva, para ello la Sala Constitucional ha desarrollado una basta jurisprudencia al extremo que en materia de IVE ha sentado un precedente: puede haber progresividad, pero no se acepta la regresividad, ello en virtud del principio de **PROHIBICIÓN NO REGRESIVIDAD**.

El principio de prohibición de regresividad, llamado también de no regresión; es un principio que impone un límite jurídico que impide la modificación de normativa o jurisprudencia en retroceso de una protección alcanzada; inicialmente y su mayor desarrollo se encuentra en el plano ambiental; sin embargo, en la actualidad se ha ampliado a los derechos humanos y

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

constitucionales, pues buscan que el nivel de protección alcanzado deba ser respetado y no pueda ser disminuido, buscando un incremento en ese proteccionismo existente.

La prohibición de la regresividad es una garantía sustantiva que protege los derechos frente a normas o políticas regresivas, vedando al Estado a dar un paso hacia tras, obligándolo a moverse hacia adelante. Esta prohibición impone al Estado una obligación de no hacer, una veda para evitar cualquier acción por medio de normativa, jurisprudencia o acciones que pongan en peligro o generen una amenaza grave a las acciones de protección de derechos existentes.

La Sala Constitucional, desarrolla en multiplicidad de votos este principio, específicamente desarrollando los derechos humanos:

"De conformidad con el principio de no regresividad, la normativa y la jurisprudencia en materia ambiental, no debe ser revisada, si con ello se retrocede en relación con el nivel de protección que ya se había alcanzado en la materia. Con esto, se evita la supresión de la norma proteccionista o la reducción de sus exigencias por intereses contrarios a ella que no demuestren ser jurídicamente superiores al interés público ambiental, pues la mayoría de las veces, esas regresiones en la protección al ambiente tienen como consecuencia daños ambientales irreversibles o de difícil reparación. De tal modo que no se han de afectar los estándares de protección ambiental ya alcanzados, ni derogar o modificar la normativa vigente si ello produce una disminución, menoscabo o cualquier otra forma de afectación negativa al nivel actual de protección al ambiente. En esta materia, el camino es hacia adelante, nunca hacia atrás". (Sentencia número: 2015-5616. Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia de Costa Rica.)

Este principio de no hacer, se encuentra aparejado e íntimamente relacionado con el principio precautorio, el cual ha sido desarrollado por la Sala Constitucional mediante muchos votos, por ejemplo: 2806-98, 2003-06322, 2004-1923, 2005-12039. Este principio de hacer, obliga al Estado a actuar de forma preventiva, adoptar las medidas precautorias necesarias para evitar o contener cualquier afectación en la protección al ambiente y demás derechos humanos constitucionales.

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

Concluimos diciendo entonces, que ante la basta jurisprudencia constitucional vinculante, derivada del Derecho Convencional Internacional y en particular del artículo 26 de la Convención Americana de los Derechos Humanos, el artículo 25 de la Ley 9078 es violatorio al principio de NO REGRESIÓN, en virtud de lo cual el otorgamiento del servicio de la IVE por simples "autorizaciones" es violatorio del Derecho Convencional y Constitucional, lo cual ameritaría que el MOPT-COSEVI deba elevar consulta obligada a la Procuraduría General de la República, a efectos de poder justificar e impedir que el servicio público de la IVE se otorgue mediante simples autorizaciones, cuando el principio de NO REGRESIÓN nos indica que la Administración no podría desmejorar el nivel de protección ambiental ya alcanzado pues debe ser respetado, no disminuido sino incrementado, pues la principal obligación de la Administración conlleva a su correcta aplicación que es, precisamente la de no retroceder, no afectar los umbrales y estándares de protección ambiental adquiridos a través de la IVE, por ello es necesario justificar que de conformidad con el artículo 182 de la Constitución Política lo que se impone ante el advenimiento del plazo del contrato de concesión entre el MOPT y RITEVE S y C, lo que cabe promover es una licitación pública internacional para garantizar que la continuidad del servicio público de la IVE pueda garantizar el principio de no regresividad de este servicio público.

Sexto: En el apartado de "Siglas", se hace mención de la **Dirección General de Ingeniería de Tránsito**, pero en el texto del documento, no hay referencia alguna a dicha dependencia ministerial.

Se menciona igualmente la sigla **RITEVE**, que no corresponde con la explicación señalada para ese acrónimo.

RITEVE, corresponde al nombre de la prestataria original del servicio y no al proceso que es actualmente inspección técnica vehicular.

Séptimo: En el apartado N°2 **RESULTADOS**, concretamente en el denominado Ausencia de un procedimiento que regule el proceso relacionado con la prestación del servicio de IVE en el COSEVI, en el numeral 2.6 se particulariza sobre el particular, más ya señalamos que no se comparte esa apreciación, pues para la oficina responsable de realizar la fiscalización de la

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

inspección técnica vehicular, que es lo que regula el artículo 24 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, sí se cuenta con ese procedimiento.

Si el informe a lo que hace alusión es a un procedimiento para un escenario de varios prestatarios del servicio, el mismo será preparado a partir de la definición de cuál es el modelo de servicio que se elegirá.

Para el actual esquema de un solo prestatario, sí existe el procedimiento, con todo el contenido que se detalla en el borrador de informe puesto en nuestro conocimiento, que se estima debe tener el mismo.

Octavo: Respecto del apartado “Debilidades en el avance y ejecución de la planificación estratégica para garantizar la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular”, estimamos que en la caracterización que se hace ahí de una planificación estratégica, más bien corresponde a un programa de trabajo antes que, a un plan estratégico, donde los requisitos son igual de importantes, pero no tan detallados como lo que se exigen.

Tanto el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como el Consejo de Seguridad Vial, sí ha ido ordenando ese programa de trabajo, asignando tareas, roles y responsables, lo que será remitido con la formalización de este informe por esa Gerencia y la puesta en conocimiento de los involucrados, pues la situación ha avanzado desde el último requerimiento de información.

Noveno: En el apartado “Ausencia de elementos mínimos en la planificación de la estrategia”, respetuosamente estimamos que a lo que se está haciendo referencia es a un programa de trabajo, antes que a un plan estratégico.

Si el propósito es contemplar los objetivos tanto de gestión, como operativos sobre la base del escenario futuro, ello corresponde más bien a un programa de trabajo.

Los que se enuncian como dificultades de avance, corresponden antes que carencias en el accionar, a las particularidades del proceso involucrado, por la participación de varios actores

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

involucrados y no de uno solo, con competencias que no pueden eludirse ni asumirse por quien no corresponde.

El programa de trabajo ya establecido, detallando el concurso y papel de cada uno de los grupos de trabajo conformados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que han estado trabajando, será remitido en un documento formal, dentro de los plazos que se plantean.

Un modelo de negocio ya fue preparado por el Consejo de Seguridad Vial, consciente de las competencias señaladas en el artículo 25 de la Ley N° 9078, pero el mismo está en proceso de validación por el otro componente de la norma, a saber el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Ello consta en la remisión que se ha hecho a la Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio, para el estudio respectivo.

Por otra parte, lo indica en el numeral 2.20, no está considerando que como se informó existen grupos de trabajo tanto responsables del cierre contractual, como del inventario de activos, con el concurso de funcionarios del Ministerio y del Cosevi, como corresponde.

En consecuencia, no es un aspecto que deba ser señalado como un débito, cuando se encuentra en ejecución, no debiéndose nuevamente insistir, no perder de perspectiva, cuáles son los signatarios del contrato vigente y por lo tanto quienes pueden accionar sobre el mismo, lo que respetuosamente consideramos no se tiene claro en el informe.

Décimo: En lo atinente al apartado que se denomina “**Dificultades en el avance y ejecución de las actividades necesarias**”, se afirma lo siguiente: (...) *No obstante, a la fecha no ha culminado ninguna de estas actividades, y no se cuenta con la aprobación por parte de la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros que fundamenten el nuevo modelo.* Lanzamos la observación, que no se está partiendo de una comprensión correcta del artículo 25 de la Ley N° 9078.

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

La aprobación de los documentos o estudios que ahí se menciona, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pues el Cosevi es un mero ejecutor de lo que aquel determine.

A partir de esa aprobación, el asunto será conocido por la Junta Directiva del Cosevi y así conformar la decisión inicial definida en el artículo 5 de la Ley de Contratación Administrativa y 8 de su reglamento.

En igual sentido, debería plasmarse el contenido de los numerales 2.24 y 2.25, pues la definición del modelo de prestación del servicio, no es privativo del Consejo de Seguridad Vial como ahí se afirma, sino del aval previo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo a sus propias valoraciones por las razones indicadas al inicio de este oficio.

La afección al accionar de la ARESEP, debe por lo tanto expresarse en ese contexto.

Decimo Primero: En lo que corresponde al apartado “Dificultades en el acceso a la información”, los hallazgos ahí señalados, no encuentra correspondencia con el enunciado del punto 2.36, pues el artículo 24 de la Ley N° 9078 atañe al contenido de la verificación de la inspección técnica vehicular, donde el tema tarifario y la ARESEP no está presente.

Para el proceso del artículo 24, ya señalamos que actualmente sí se cuenta con los instrumentos debidamente aprobados y publicados.

Consideramos oportuno, hacer la observación, pues ello no se refleja en el informe, que en lo actuado para la formulación de su modelo tarifario, como insumo para la posterior fijación tarifaria, como es de conocimiento la ARESEP debe jugar un papel de acuerdo a sus competencias y en estrecha coordinación con el COSEVI, misma que debe darse a partir de la revisión del modelo de zonaje, el cual se había planteado en febrero del 2020, según se indicó anteriormente, el modelo está siendo revisado por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial
San José, Costa Rica*

Al responder refiérase al Oficio:
DVTSV-2021-00656
28 de setiembre del 2021.

Quizá sea oportuno solicitar, valore ese Ente contralor la conveniencia de que sea emitida una disposición a la ARESEP, como un actor de suma importancia en el proceso objeto de la auditoría que nos ocupa; para que haga uso de sus competencias y potestades de ley, con el fin de requerir a la empresa concesionaria actual toda la información que sea necesaria para la formulación del modelo tarifario y posterior tarifa, tanto en los escenarios de la continuidad del servicio si aún no se han definido los nuevos prestatarios del servicio al expirar el contrato vigente, como para el futuro desempeño de varios prestatarios del servicio.

Información que puede emanar a través del rector del servicio Ministerio de Obras Públicas y Transportes otorgado por el Órgano Fiscalizador del Contrato (COSEVI) y de la actual prestataria de la inspección técnica vehicular.

Agradecemos su atención,

Atentamente;

EDUARDO
DANIEL BRENES
MATA (FIRMA)

Firmado digitalmente por
EDUARDO DANIEL BRENES
MATA (FIRMA)
Fecha: 2021.09.28 14:57:57
+06'00'

Arq. Eduardo Brenes Mata
Viceministro
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

EDWIN
HERRERA
ARIAS (FIRMA)

Firmado digitalmente por
EDWIN HERRERA ARIAS
(FIRMA)
Fecha: 2021.09.28
15:48:40 -06'00'

Ing. Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo
Consejo de Seguridad Vial

- ☐ Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro, Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- ☐ Expediente Nuevo Contratación ITV
- ☐ Archivo/Copiador

Una vez expuesto el oficio por el Director Ejecutivo, Ing. Edwin Herrera Arias, el Ing. Carlos Contreras Montoya señala lo siguiente: es importante no atomizar, es decir no volver a todo el tema de tener pequeños centros que no están preparados adecuadamente para hacer la revisión, y consulta también al Director Ejecutivo ¿si COSEVI es ejecutor por delegación?, ya que según lo indicado se señaló que COSEVI era el ejecutor del procedimiento.

El Director Ejecutivo responde es el ejecutor del posible procedimiento que se determine.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que lo que COSEVI está recibiendo, es sencillamente una directriz de su superior la cual se aceptó e indica que superior entre comillas, dado que no hay un “superior” desde el punto de vista jerárquico en la relación entre el Ministro y esta Junta Directiva, por eso hay que tenerlo claro.

El Director Ejecutivo responde que la norma dice literalmente que será el MOPT, a través del COSEVI y que estas son las palabras textuales del artículo 25 de la Ley de Tránsito.

El Auditor Interno a.i. señala que le llamó la atención que la Contraloría no los convocara como Auditoría, para un informe de Auditoría de un tema vinculado al Cosevi, que lo lógico es que ellos los hubieran incluido, y que se enteró del informe por los documentos remitidos de la Junta Directiva, pero el informe reitera no les llegó por parte de la Contraloría y ellos forman parte de la operación de la Auditoría por parte de la Contraloría. Lo indica únicamente como comentario.

Lo anterior únicamente para conocimiento de los señores miembros.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se da por recibido el oficio N° DVTSV-2021-0656, presentado por el Director Ejecutivo para conocimiento de los señores miembros de la Junta Directiva.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 16 horas con 6 minutos, ingresa a la sesión la Licda. Gabriela Valverde Murillo, Representante del Ministerio de Educación.

ARTICULO OCTAVO

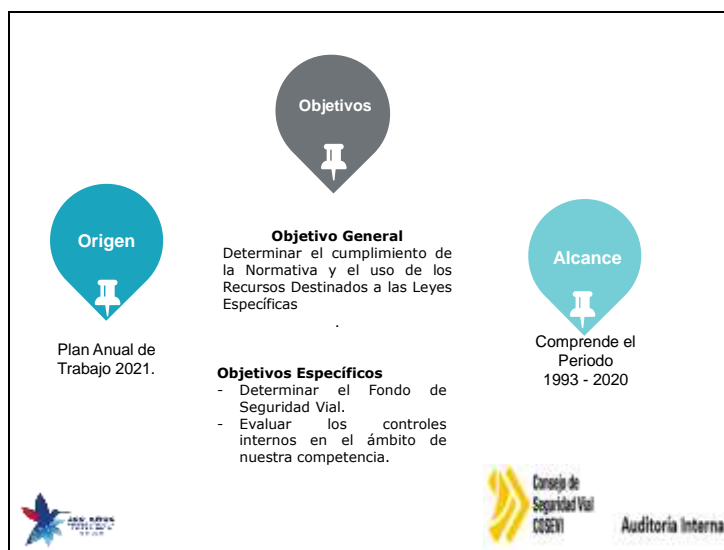
INFORME AI-INF-AF-2021-22, correspondiente a la “Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de Guatuso”.

ARTICULO NOVENO

INFORME AI-INF-AF-2021-24, correspondiente a la “Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de la Municipalidad de Santa Cruz”.

A continuación, se recibe a las licenciadas Gabriela Calvo Jiménez, Dinia Gamboa Martínez y al Lic. Dennis Zúñiga Molina de la Auditoría Interna, quienes se refieren al INFORME AI-INF-AF-2021-22, correspondiente a la “Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de Guatuso”, y al INFORME AI-INF-AF-2021-24, correspondiente a la

“Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de la Municipalidad de Santa Cruz”, mediante la presentación que se aporta a continuación que contiene los dos informes:



1. Introducción

Conferencias Finales

30-09-2021

Funcionarios de la Administración

Cargo

Nombre

■ Director Ejecutivo	Ing. Edwin Herrera Arias
■ Director Financiero.	Lic. Sergio Valerio Rojas
■ Analista Financiero	Licda. Melissa Rojas Madrigal
■ Jefa Departamento de Regionales de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito	Ing. Alejandra Acosta Gómez



Auditoría Interna

Fondo de Seguridad Vial compuesto por las Leyes N°7331 y N°9078

Municipalidad Guatuso

Únicamente cuenta con fondos
por la Ley N°7331.



Última transferencia que recibió
fue en el año 2012, producto
de la Ley N°7331.

Municipalidad Santa Cruz

Cuenta con fondos provenientes de
la Ley N°7331. Última transferencia
recibida por esta Ley fue en el año
2012.

Además cuenta con Fondos de
Seguridad Vial, según la Ley
N°9078, producto de las boletas
por infracciones a la Ley de
Tránsito y generadas por la Policía
Municipal.
Las primeras transferencias se
realizan a partir del año 2016.



Auditoría Interna

1. Introducción



Antecedentes

Los recursos que tenían las Municipalidades antes de la entrada en vigencia de la Ley No.7331

El saldo final presentado en Liquidación presupuestaria ante la CGR como Superávit del Fondo de Seguridad Vial de cada Municipalidad al 31 de diciembre de 1992.

Es lo que se denomina **Saldo Revalidado**.

Saldo Revalidado



Auditoría Interna

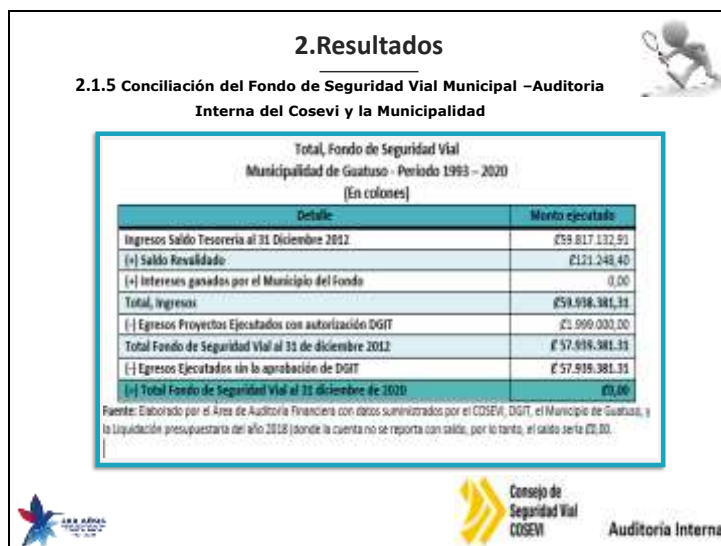
2. Resultados

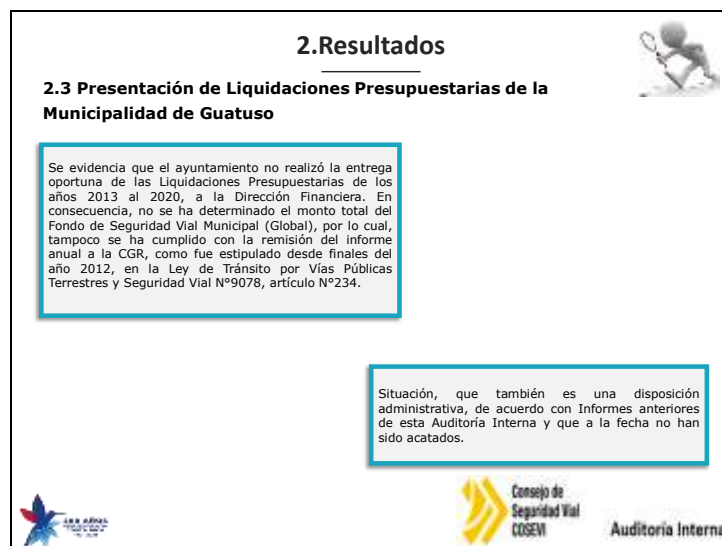
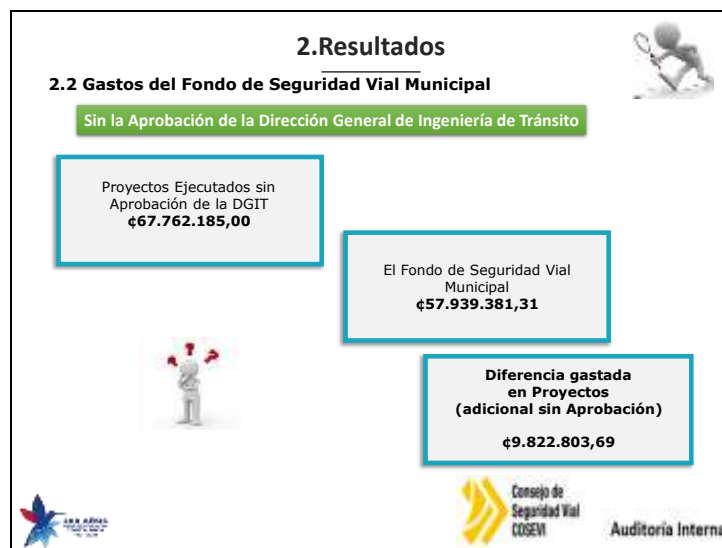


Revisión del Fondo de Seguridad Vial
de la Municipalidad de Guatupo



Auditoría Interna



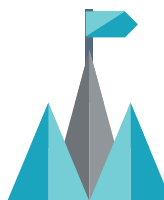


2. Resultados



2.4 Valoración de Riesgo Asociada al Fondo de Seguridad Vial Municipalidad

Se determinó que la Dirección Financiera aún no ha identificado como una actividad de control, sujeta a la valoración del riesgo las transferencias de los Fondos de Seguridad Vial Municipal entre ellas la Municipalidad de Guatuso y por ende, no se ha realizado la evaluación de riesgo correspondiente, ni cuantificado sus efectos y su importancia; tampoco se ha contemplado la probabilidad de impacto, contraviniendo las disposiciones emitidas por la Auditoría Interna



Auditoría Interna

Recomendaciones



Auditoría Interna

4. Recomendaciones

4.1 A la Junta Directiva

A. Instar respetuosamente al Consejo Municipal de Guatuso, para que:

A.1
Reintegre el Fondo de Seguridad Vial la suma de **¢57.939.381,31** (Cincuenta y siete millones, novecientos treinta y nueve mil trescientos ochenta y un colones con 31/100) de acuerdo con el resultado de esta auditoría (**Resultado 2.1 y 2.2**).

A.2
Le solicite a la Auditoría Interna del Municipio, que vele para que los fondos que se reintegren del Fondo de Seguridad Vial Municipal de Guatuso, se depositen en una Cuenta bancaria independiente exclusiva para estos recursos, y se le contabilicen periódicamente al fondo los intereses que ellos mismos generen, lo anterior, como una sana práctica administrativa y que de ahora en adelante los fondos solo se utilicen cumpliendo con lo establecido por la normativa. (**Resultado 2.1**).

A.3
Se continúen enviando al Cosevi, el informe anual de Liquidación Presupuestaria del Fondo de Seguridad Vial, el cual contenga el detalle y los documentos de respaldo de los gastos efectuados, de acuerdo con lo establecido en el Artículo N°34 de la Ley N°8823 "Reforma varias leyes sobre la Participación de la Contraloría General de la República para la simplificación y el fortalecimiento de la gestión pública" según el (**Resultado 2.3**).



Auditoría Interna

4. Recomendaciones

4.2 A la Dirección Ejecutiva

A. Girar instrucciones a la Dirección Financiera, para que:

A.1
Se solicite a la Municipalidad de Guatuso, presentar en los plazos estipulados, el informe anual de Liquidación Presupuestaria del Fondo de Seguridad Vial, con el detalle y los documentos que respalden los gastos efectuados y además establezca otras medidas de control en caso de incumplimiento de su presentación, según la normativa establecida. (**Resultado 2.3**)

A.2
Establezca un plan de acción en el corto plazo y solicite a la Administración los recursos requeridos, para determinar el monto total del Fondo de Seguridad Vial de acuerdo a la Ley N°7331 de las 81 municipalidades, a fin de cumplir con la labor de control y fiscalización de dichos recursos. (**Resultado 2.3**)





Auditoría Interna


4. Recomendaciones

4.2 A la Dirección Ejecutiva

A. Girar instrucciones a la Dirección Financiera, para que:

 **A.3**
Prepare y entregue conforme a lo normado, el informe anual a la Contraloría General de la República, con el detalle de las liquidaciones presupuestarias de los Fondos de Seguridad Vial Municipal (de las 81 municipalidades), así mismo cumplir con las disposiciones emitidas en Informes anteriores de esta Auditoría. **(Resultado 2.3)**


 **A.5**
Se cumpla con las disposiciones estipuladas en los informes (A.I.-A.F.-12-36 y A.I.-A.F.-16-15) de esta Auditoría Interna, sobre las actividades de Valoración de Riesgo del Fondo de Seguridad Vial y se documente. **(Resultado 2.4)**

 **A.4**
Elabore un proceso relativo a la fiscalización y control del Fondo de Seguridad Vial en custodia de las municipalidades y lo remita a la Unidad de Planificación para su revisión y aprobación, posteriormente de su aprobación, se elabore el procedimiento respectivo. **(Resultado 2.4)**



Auditoría Interna








Consejo de Seguridad Vial
COSEVI


Auditoría Interna

2. Resultados Del Estudio:

Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de Santa Cruz





Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Auditoría Interna



2. Resultados


2.1 Determinación del Fondo de Seguridad Vial Municipal Según Ley de Tránsito N°7331

Conciliación del Fondo de Seguridad Vial Municipal

Detalle de Ingresos y Gastos	Cosevi - DGIT	Municipalidad
Aporte del Cosevi antes del año 1993 (<i>saldo revalidado</i>)	485.633,00	485.633,00
(+) Ingresos por transferencias (<i>entre 1993 y 2012</i>)	119.722.249,01	119.722.249,01
(+) Intereses generados al 31 de diciembre del 2012	841.276,67	841.276,67
(+) Intereses generados año 2014 y 2015	256.962,20	256.962,20
Ingreso Total (<i>transferencias más intereses</i>)	€121.306.120,88	€121.306.120,88
(-) Devoluciones al INS	(1.274.198,00)	(1.274.198,00)
(-) Proyectos Ejecutados con Autorización de DGIT	(109.464.583,67)	(106.049.027,98)
(-) Proyectos ejecutados con autorización y no registrados por Municipalidad	0,00	(3.415.555,69)
Egreso Total (<i>ejecución y devolución INS</i>)	€110.738.781,67	€110.738.781,67
Fondo de Seguridad Vial Municipal al 31 de Diciembre 2020	€10.567.339,21	€10.567.339,21
(-) Saldo según Municipalidad al 31 de diciembre 2020	(977.666,18)	(977.666,18)
Diferencia por reintegrar al Fondo de Seguridad Vial Municipal	€9.589.673,03	€9.589.673,03

Fuente: Elaborado por el Área de Auditoría Financiera, con datos suministrados por el Cosevi, DGIT y Municipalidad



Auditoría Interna



2. Resultados


2.1 Determinación del Fondo de Seguridad Vial Municipal Según Ley de Tránsito N°7331

✓ Se determinó que los cuatro proyectos realizados por el municipio, contaron con la aprobación por parte de la DGIT.

Descripción del Proyecto	Oficio Autorización N°	Fecha	Monto Autorizado
Señalización	97911	27/07/1997	3.157.295,50
Aceras	20003444	15/11/2000	3.045.000,00
Convenio Interinstitucional	S/N	2006	16.624.448,17
Reordenamiento Vial Santa Cruz y Tamarindo	1129-2012	14/11/2012	86.637.840,00
Monto Total de Proyectos Aprobados			¢109.464.583,67

Fuente: Datos suministrados por la DGIT






Auditoría Interna

2. Resultados

2.2 Gastos del Fondo de Seguridad Vial Municipal sin aprobación de la DGIT, según Ley de Tránsito N°7331

✓ Se estableció, que la Municipalidad de Santa Cruz, ejecutó gastos por un monto de **¢9.589.673,03** (nueve millones quinientos ochenta y nueve mil seiscientos setenta y tres colones con 03/100). Los cuales, no contaron con aprobación por parte de la DGIT, y se desconoce el uso y destino de los mismos.



Auditoría Interna


2. Resultados


2.3 Determinación del Fondo de Seguridad Vial Municipal Según Ley de Tránsito N°9078

Conciliación del Fondo de Seguridad Vial Municipal

Detalle de Ingresos y Gastos	Cosevi	Municipalidad
(+) Ingresos por transferencias (entre 2016 y 2020)	59.426.133,39	42.626.133,39
(+) Transferencias no contabilizadas por la Municipalidad (entre 2016 y 2020)	0,00	16.800.000,00
(+) Intereses generados (entre 2016 y 2020)	0,00	0,00
Ingreso Total (transferencias más intereses)	€59.426.133,39	€59.426.133,39
(-) Recursos invertidos según municipio (entre 2016 y 2019)	0,00	-42.626.133,39
(-) Recursos invertidos y documentados al Cosevi (entre 2016 y 2019)	-3.454.900,70	0,00
Egreso Total (ejecución)	€(3.454.900,70)	€(42.626.133,39)
Fondo de Seguridad Vial Municipal al 31 de Diciembre 2020	€55.971.232,69	€16.800.000,00
(+) Diferencia Egresos por gastos no justificados al Cosevi	0,00	39.171.232,69
Fondo de Seguridad Vial Municipal conciliado al 31 de Diciembre 2020	€55.971.232,69	€55.971.232,69
Saldo según Informe de Liquidación Presupuestaria 2020	0,00	0,00

Fuente: Elaborado por el Área de Auditoría Financiera, con datos suministrados por el Cosevi y Municipalidad.





Auditoría Interna



2. Resultados


2.4 Gastos No comprobados según Ley de Tránsito N°9078

✓ Se estableció, que los gastos no reconocidos suman **€39.171.232,69**, por cuanto, no se aportó la documentación requerida para comprobar su veracidad.

Descripción del Proyecto o Gasto	Contrato o Licitación	Monto
Compra Radiopatrulla Policía Municipal de Tránsito	Sin datos	15.890.104,00
03-02-65 Proyecto de Seguridad Vial 2018	Sin datos	4.086.974,80
03-02-65 Proyecto de Seguridad Vial 2019	Sin datos	19.194.153,89
Total, de Gastos no comprobados FSVM Ley N°9078		€39.171.232,69

Fuente: Datos suministrados por la Municipalidad.


 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI


Auditoría Interna

2. Resultados

2.5 Incumplimiento en la Presentación de los Informes de Liquidación Presupuestaria de la Municipalidad de Santa Cruz.

- 1 Se comprobó que la Dirección Financiera del Cosevi, solicitó las "Liquidaciones Presupuestarias" (Según minuta de reunión del 04-12-2017 y Oficio DF-2020-0363 del 19-06-2020).
- 2 Se determinó que la Municipalidad aportó las "Liquidaciones Presupuestarias" del 2010 al 2020. Según la Ley N°7331.
- 3 Según la Ley N°9078, se determinó que la Municipalidad aportó las "Liquidaciones Presupuestarias" del año 2016 y 2017, quedando pendientes las del año 2018, 2019 y 2020.
- 4 Se estableció, que la D.F. del Cosevi, no ha determinado el monto del FSVMI (para ambas leyes), y por ende, tampoco el informe anual que debe remitir a la Contraloría General de la República, según el artículo 234, de la Ley N°9078.




 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI


Auditoría Interna

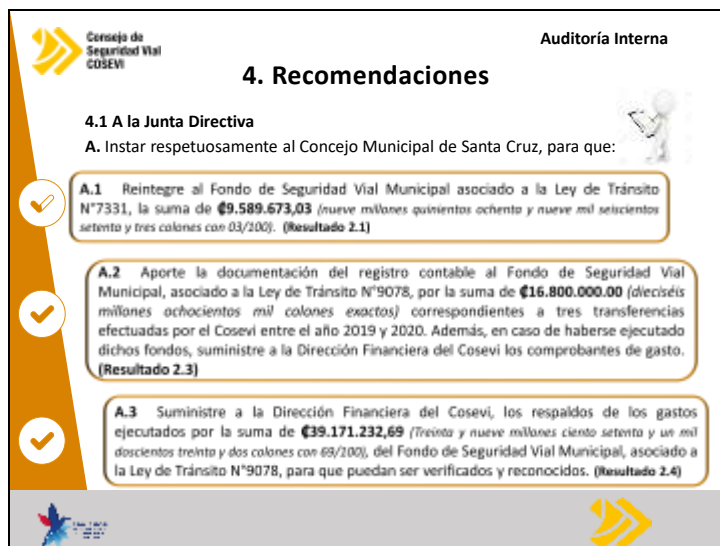
2. Resultados


2.6 Valoración de Riesgo asociada a los Fondos de Seguridad Vial Municipal.

✓ Se determinó que la Dirección Financiera aún no ha identificado la actividad de los FSVMI, como una actividad de control, sujeta a la valoración del riesgo, por ende no ha realizado la evaluación correspondiente.









Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

Auditoría Interna


4. Recomendaciones

4.1 A la Junta Directiva

A. Instar respetuosamente al Concejo Municipal de Santa Cruz, para que:

A.4 Le solicite a la Auditoría Interna del Municipio, velar para que los fondos que se reintegren del Fondo de Seguridad Vial Municipal de Santa Cruz, se depositen en cuentas bancarias independientes, y exclusivas para estos recursos, y se contabilice periódicamente, los intereses que el mismo fondo genere, como una sana práctica administrativa, además, que de ahora en adelante, el uso de los fondos sea en estricto apego, con lo establecido en la normativa. **(Resultado 2.1 y 2.3)**

A.5 Se continúe enviando al Cosevi, el informe anual de Liquidación Presupuestaria del Fondo de Seguridad Vial, el cual, contenga el detalle y los documentos de respaldo de los gastos efectuados, de acuerdo con lo establecido en el artículo 231, de la Ley de Tránsito N°7331, y el artículo 234, de la Ley de Tránsito N°9078. **(Resultado 2.5)**



Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

Auditoría Interna

4. Recomendaciones


4.2 A la Dirección Ejecutiva del COSEVI

A. Girar instrucciones a la Dirección Financiera para que:

A.1 Establezca un plan de acción en el corto plazo y solicite a la Administración, los recursos requeridos para determinar el monto total del Fondo de Seguridad Vial, asociado a la Ley N°9078, a fin de cumplir con la labor de control y fiscalización de dichos recursos. **(Resultado 2.3)**

A.2 Prepare y entregue conforme a lo normado, el informe anual a la Contraloría General de la República, con el detalle de las liquidaciones presupuestarias de los Fondos de Seguridad Vial Municipal, así mismo, cumplir con las disposiciones emitidas en Informes anteriores de esta Auditoría. **(Resultado 2.5)**


A.3 Solicite a la Municipalidad de Santa Cruz, la documentación que respalda los gastos efectuados, según la Ley de Tránsito N°9078, con el objeto de comprobar su veracidad y el correcto uso de los recursos, como lo establece la ley de cita. **(Resultado 2.4)**



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI


Auditoría Interna

4. Recomendaciones




4.2 A la Dirección Ejecutiva del COSEVI



A. Girar instrucciones a la Dirección Financiera para que:



A.4 Se solicite a la Municipalidad de Santa Cruz presentar en los plazos estipulados, el informe anual de Liquidación Presupuestaria del Fondo de Seguridad Vial, con el detalle y los documentos que respalden los gastos efectuados y, además establezca otras medidas de control, en caso del incumplimiento de su presentación, según la normativa establecida. (Resultado 2.5)



A.5 Se cumpla con las disposiciones estipuladas en los informes (A.I.-A.F.-12-36 y A.I.-A.F.-16-15) de esta Auditoría Interna, sobre las actividades de Valoración de Riesgo del Fondo de Seguridad Vial y se documente. (Resultado 2.6)





Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Auditoría Interna



Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la
Municipalidad de Santa Cruz



El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿la ley 7331 feneció en el 2012 cierto?

Los expositores responden que es correcto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que esto quiere decir que han pasado prácticamente 10 años, un poco menos, en donde los fondos ahí generados debieron estar liquidados hace mucho tiempo, pareciera que esa es la lógica.

Agrega que en el caso de estas dos municipalidades, existe esa situación con los fondos de la ley 7331 y consulta ¿es solo en estas municipalidades? o ¿es solo porque estas municipalidades las analizaron?, ¿qué pasa con el resto de las municipalidades con respecto a ese ítem?

El Auditor Interno a.i. responde, que se escogen verificando el ranking de las municipalidades cada año, de las que están peor en gestión y que están con déficit, lo que esa ha sido una de las estrategias para la escogencia, de cada una de ellas ¿porqué que esté con déficit?, señala que esas municipalidades trabajan con ingresos propios pero indica que hay otros dineros que entran de otras partidas, que en momentos en que no tienen esos dineros, los fondos que son de esa naturaleza, son utilizados para subsanar y pagar ciertos gastos de la operación de la municipalidad, que esos fondos como son de papel, los fondos de seguridad vial que están en superávit y otros fondos son municipales, en apariencia ahí están, pero cuando llega la Auditoría, los fondos no están, esto porque los gastaron en otra cosa, o los gastaron sin permiso, de ahí la escogencia de esas municipalidades.

Recuerda que la vez anterior había señalado que ese había sido un parámetro para escoger Puntarenas y los Chiles, y la sorpresa fue que ambas estaban en rojo y con el dinero depositado en cuentas independientes, y estaban los fondos íntegros, parámetro que indica resultó no ser tan objetivo.

Agrega hay tanto dinero registrado ahí, porque las municipalidades en esencia han gastado esos fondos, por lo que no los pueden gastar ni pueden hacer la ejecución porque no los tienen, los tienen únicamente en papel en la cuenta de superávit y los reportan en la cuenta de superávit, pero no pueden hacer acción ni uso de los mismos, por esa naturaleza, porque no existen.

Comenta que la idea de la Auditoría es buscar las que tienen saldos rojos, para que den señales y que el estudio paralelo que debe hacer la Administración, es que al informe anual que le reportan las 81 municipalidades que recibieron fondos de la ley 7331, les indiquen cuánto les queda, para determinar cuántos millones hay.

Para su sorpresa, se han dado cuenta que hay 57 millones, 200 millones, 300 millones, 40 millones, es decir hay “mucho dinero”, en esos fondos y que se duda de la existencia de los mismos, pero que habría que hacerle una auditoría a cada una de ellas, que la labor realizada anteriormente por la Administración, arrojó datos importantes, pero que el producto no se consolidó en un informe final.

Menciona que don Sergio Valerio ha realizado esfuerzos en sacar datos de eso mismo, pero no ha salido el producto final, i que a la fecha no se sabe cuánta plata hay en las municipalidades procedentes de este fondo, es decir no hay una cuantificación, lo cual es importante para determinar como institución la responsabilidad sobre esos fondos, dado que la Contraloría les estableció esa responsabilidad en el año 2010, respecto a que esos fondos fueran reportados a la Administración del COSEVI, procedimiento que debía informar y reportar, pero reitera que a la fecha ese escenario no se ha cumplido.

La Licda. Dinia Gamboa Martínez comenta, que a inicio de año también habían realizado la exposición de dos informes de auditorías que habían realizado a las municipalidades de Limón y Talamanca, y se encontraron con la misma situación en relación a esta ley 7331.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas realiza el siguiente comentario para la Auditoría: por ejemplo si un municipio gastó ese dinero, lo invirtió en aceras, en compra de señalamiento vial, como por ejemplo altos tal y como lo dice la ley, pero no hizo el debido proceso que es decir, solicitar la aprobación previa de la Dirección General de Ingeniería Tránsito, y en este momento ellos pueden demostrarlo ¿qué se hace cobrándoles en este momento?, es decir cómo es que ustedes como Auditoría están recomendando que la Municipalidad de Guatuso retribuya ese monto, considera que se debe buscar una solución, porque se va a poner en aprietos a esa municipalidad y se sabe cómo está la difícil situación en las municipalidades y principalmente las del área rural, por lo que considera que como Junta Directiva de COSEVI, se debe más bien ayudarles a buscar una solución, porque tampoco se trata de decir que el dinero se perdió ya que menciona que tiene que haber un responsable, pero reitera que si es un dinero que está invertido en algo, se debe buscar una solución para las municipalidades, no ponerlas en aprietos, y le consulta a la Auditoría ¿qué recomendaciones tendría la Auditoría para buscar una solución en este caso?

El Auditor Interno a.i. responde, que el problema es que la norma es muy tajante y lo que se tendría que hacer es conseguir una modificación de la ley, porque no se pueden apartar de lo que la ley dice, incluso señala que la Junta pese a que la labor es loable, no puede aprobar que exonere de gastos a una municipalidad, cuando la ley dice que solo hay un procedimiento.

La Licda. Gabriela Calvo Jiménez indica que respecto a los 39 millones que se mencionan, corresponden a la ley 9078, en ese caso la recomendación no es que reintegren los fondos, porque en la ley 9078 el uso no está limitado, y aclara que en este caso lo que se recomiendan es que aporten la documentación para evidenciar que los gastos en los que incurrieron sí tenían que ver con seguridad vial y si la documentación es aportada, estaría conciliado el fondo y no habría ningún problema, señala.

El Auditor Interno a.i. indica, que, en línea con el comentario anterior, la ley 7331 es más rígida, mientras que la ley 9078 es más versátil.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas señala la importancia de hacer ver estas situaciones ante el Concejo Municipal de cada municipalidad, para hacerles ver que existen anomalías, ya que probablemente ellos no lo conocen, ya que comenta que probablemente el tema se maneja entre funcionarios y el Concejo no se ha enterado.

La Licda. Gabriela Calvo Jiménez señala que le parece muy importante el comentario de don Juan Luis, dada la necesidad de ese acercamiento con las municipalidades e indica que dicha labor le corresponde a la Dirección Financiera del COSEVI.

Se tiene conocimiento de la limitación que ellos tienen de recursos y que solamente cuentan con una persona dedicada a todas las municipalidades, por lo que se recomienda en ambos informes, que ellos realicen un plan de acción y que soliciten a la Administración los recursos requeridos para que puedan determinar ese fondo, y que realmente se requiere hacer giras a todas las municipalidades, conciliar saldos y hacer un informe que indique cuáles son los recursos que se tienen en total en manos de las municipalidades, enviarlo a la Contraloría y continuar dándole seguimiento al tema, para de esta manera lograr que ejecuten los recursos porque son muy viejos.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas comenta que el informe le parece bien, pero que van a analizar las recomendaciones principalmente y que sería importante pero desconoce si la Administración puede hacerlo, el tener un informe de todas

las municipalidades de la ley 7331, ya que con respecto a la otra no encuentra mayor problemas, más bien en ocasiones se pregunta ¿cómo es posible que tengan recursos sin ejecutar?, cuando la situación está tan difícil, por lo que reitera la importancia de tener el dato de la ley 7331 que es muy específica en el tema de la seguridad vial, ya que en la ley 9078 se puede invertir en vehículos, en contratación de personal, entre otros, por lo que menciona es más amplia.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que tiene la misma preocupación que don Juan Luis, que hay que verlo de manera positiva sin perder el control, con esto se refiere a que, ciertamente se tiene un problema generalizado de lo que hay con la ley 7331, que se debe cerrar y tiene que hacerse con una norma general, que la Administración debería generar un plan, primero para que se haga una conciliación de todo lo que hay en todas las municipalidades, por otro lado en el espíritu de cuando hay una obra y hace un paréntesis indicando que en principio no estaría de acuerdo respecto a que si la regla era que Ingeniería de Tránsito les autorizara, etc., etc., y eso se podía hacer relativamente fácil, ¿por qué no lo hicieron?, pero señala que comprende a la vez, que no es el mejor momento, ya que muy probablemente gran parte de esos dineros fueron destinados a acciones que pueden ser vinculadas a la seguridad vial ya que ese dato es importante, para saberlo, detectarlo y valorarlo, no de manera negativa sino para tratar de cerrar el bache que existe con la ley 7331, y que según los comentarios que realizaron en la presentación dijeron que del 2013 al 2020 la Municipalidad de Guatuso no liquidó, es decir no hubo liquidaciones, y eso llama la atención, ya que si no se dieron, alguien tenía que recibir esas liquidaciones y debió haber dicho que no estaban liquidando, que no es su afán ir en contra de nadie, pero honestamente considera que ahí hay un tema que no es de recibo para decirlo de alguna manera, y sin embargo les señala a los expositores que no se refirieron mucho a eso.

El Auditor Interno a.i. responde, que por años se ha venido hablando del tema, y que fue el mismo tema de los estados financieros, en donde explica que ese tema está relacionado al Fondo de seguridad vial, el cual no se ha documentado ni se ha realizado acción alguna, que desde los informes de Coto Brus que fue en el año 2014, se ha estado haciendo énfasis, respecto a que no se ha hecho la liquidación, que la Contraloría realizó la modificación en el 2010 y de esa fecha hacia acá, no ha habido una sola presentación, que las municipalidades presentan cuando quieren al COSEVI y casi ninguna lo hace, y en efecto ya don Sergio informó que no tiene el brazo para hacer esa verificación, en el sentido de estar cotejando que todas las municipalidades lo presenten.

Señala que don Sergio indica que se les hace el envío de recordatorios, pero que no es atendido, por lo que reitera es un asunto que la Administración ha venido acarreado y el producto final que ve la Auditoría es que no se tiene el saldo conciliado.

La Licda. Dinia Gamboa Martínez comenta, que en el caso de Guatuso, ellos sí presentan las liquidaciones ante la Contraloría, donde no la presentan es ante la Dirección Financiera de COSEVI, que cuando ellos la solicitaron sí se las facilitaron, además pudieron accederlas desde la página web de la Contraloría, situación que le mencionaron a la Administración cuando realizaron la presentación, ya que a raíz de que no son remitidas las liquidaciones a Financiero, perfectamente ellos las podría acceder en la página web de la Contraloría, para que puedan cumplir con el informe anual que ellos tienen que presentar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que se esperaría que no es que las municipalidades no cumplen con eso sino más bien que los mecanismos de control que se tienen no están siendo aplicados o un mecanismo de alerta inclusive, por lo que indica que esas son las cosas en las que hay que reflexionar, ¿cómo se puede realizar de una mejor manera?, ¿cómo coordinar mejor con las municipalidades?, que está seguro que las municipalidades tienen la mayor buena voluntad de que se haga un procedimiento de manera tal que se pueda conciliar y listo, ya que se está hablando de una ley de hace 9 años, es decir hay que terminar con eso.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas comenta, que lo que están haciendo las municipalidades es haciendo incurrir a COSEVI a un error, ya que es el COSEVI el que no puede presentar los informes ante la Contraloría, dado que le faltan los insumos para hacerlo, que va a tratar de ayudar más y buscar si es posible un estado de cuenta de todas las municipalidades, a través de la administración de COSEVI, y presentarlo a la Unión de Gobiernos Locales, como una situación de emergencia, con el propósito de que también la Unión se preocupe para que esos dineros sean invertidos como la ley lo dice y que sean entregados los informes.

El Director Ejecutivo señala, que para que se conceptualice finalmente, nada de lo que pretendan liquidar se puede liquidar, esto porque no tiene la autorización previa de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, de ahí que cualquier esfuerzo por liquidar, la Auditoría ha considerado en los informes que no es procedente porque no tuvo la autorización previa de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y explica que así está la norma, por lo que la conciliación si se va a terminar, que ya se está terminando, únicamente le hacen falta los últimos detalles y que efectivamente la cifra es significativa, pero reitera no se va a poder liquidar de ninguna forma si no tiene ese elemento previo. Lo informa para que lo tengan en conocimiento.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas señala, que entiende perfectamente si así lo dice la ley, pero que se puede intentar que la ley se modifique, lo menciona para salir todos bien librados de la situación, ya que aquí se está salvando responsabilidades de COSEVI.

El Director Ejecutivo señala que eso es precisamente lo que hay que hacer, dimensionarlo, para que la Unión de Gobiernos Locales lo lleve como una propuesta de norma, donde cada municipalidad haga la liquidación de las contrataciones que logre demostrar, y a través de una ley especial efectivamente se autorice la liquidación de esos saldos, y eventualmente quedarán los que no tienen como demostrar que hicieron la contratación.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas señala que eso le parece bien y se le haga el ajuste a la ley que tenga que hacerse.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que hace falta una acción conjunta, ya que el problema es un problema generalizado, con diferentes montos, con diferentes formas de administración, y evaluar cuál es el mejor camino para que desde el punto de vista legal se llegue a una solución que satisfaga a todos.

Señala como último comentario, que se debe poner alerta a la Dirección Financiera, ya que no es con respecto a los montos o al problema con la ley 7331, sino a lo que se busca gastar esos fondos para la seguridad vial, eso es lo que interesa, ya que lo importante es que esas acciones de alguna manera reviertan para que la seguridad vial de esas municipalidades se mejore, ese es el objetivo.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, señala que está de acuerdo.

Los miembros agradecen a los expositores la presentación.

Al ser las 16 horas con 40 minutos se retiran de la sesión las licenciadas Gabriela Calvo Jiménez, Dinia Gamboa Martínez y el Lic. Dennis Zúñiga Molina de la Auditoría Interna, luego de concluir sus exposiciones.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, señala con respecto a las recomendaciones y temas planteados por la Auditoría, que le parecen bien, pero que le gustaría analizarlas con mayor detenimiento, en el sentido de que de alguna manera se están afectando muchísimas municipalidades en este momento, y considera que de alguna manera se podría mejorar el acercamiento, por lo que menciona que el informe le parece muy bien, pero únicamente lo estarían dando por recibido únicamente.

Esto reitera, para analizar las recomendaciones con más detalle, ya que considera que lo que se solicita en algunas como por ejemplo indicar a la Municipalidad de Guatuso que reintegre el dinero, le parece es un poco complicado y solicita a los señores miembros externar su posición al respecto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que en efecto se puede dar únicamente el informe por recibido y que sea don Juan Luis el que lo analice, principalmente esos aspectos que tienen que ver con solvencia municipal y posteriormente traer ese análisis para verlo con más detalle.

El Auditor Interno a.i., responde que ellos no pueden poner nada diferente, ya que están apegados a la norma.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, indica que los informes únicamente se darán por recibidos y conocidos por la Junta Directiva.

Los señores miembros están de acuerdo en adoptar el acuerdo únicamente como recibido y proceden con la votación.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1 Se da por recibido el INFORME AI-INF-AF-2021-22, correspondiente a la “Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de Guatuso”.

Se declara acuerdo firme.

Acuerdo:

- 9.1 Se da por recibido el INFORME AI-INF-AF-2021-24, correspondiente a la “Revisión del Fondo de Seguridad Vial de la Municipalidad de la Municipalidad de Santa Cruz”.
- 9.2 Se instruye a la Administración, para que agende en una próxima sesión, el conocimiento de ambos informes, una vez que el señor representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, informe del resultado de sus gestiones al poner en conocimiento de dichos documentos a la entidad que representa.

Se declara acuerdo firme.

Al ser las 17 horas se retira de la sesión la Dra. Sandra Delgado Jiménez Representante del Ministerio de Salud, para atender funciones propias de su cargo, de previo comunicadas a los miembros.

ARTICULO DÉCIMO

Procesos y Procedimientos de Donaciones.

No se conoce el tema se posterga para una próxima sesión.

ARTICULO UNDÉCIMO

Asuntos de Director Ejecutivo.

No se conocen asuntos de Director Ejecutivo.

ARTICULO DUODÉCIMO

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

Se cierra la sesión a las 17 horas con 10 minutos.