

Sesión Ordinaria 2716-13

Acta de la Sesión Ordinaria 2716-13 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 21 de mayo del 2013 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 16:15 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Licda. Silvia Bolaños Barrantes	Presidenta
Lic. Francisco Marín Monge	Representante INA
Licda. Sofía Carvajal Chaverri	Representante CCSS
Lic. Moisés Valitutti Chavarría	Representante INS

Director Ausente: Licda. Wendy Jiménez Asenjo, por encontrarse en funciones propias de su cargo.

Participan además:

Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
MBA. César Quirós Mora	Auditor Interno
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaría Junta Directiva

Contenido:

- I. Orden del Día
- II. Revisión Actas Anteriores
 - a. Acta Sesión No. 2714-13
 - b. Acta Sesión No. 2715-13
- III. Asuntos Presidencia Junta Directiva
- IV. Asuntos Directores Junta Directiva
- V. Asuntos de la Dirección Ejecutiva
- VI. Presentación Estudio de Actualización de la Tarifa por los Servicios que brinda la Dirección General de Educación Vial: Curso Teórico, Prueba Práctica, Emisión de Licencias de Conducir y Expedición de Certificaciones
- VII. Presentación del Proyecto de Integración de Servicios del Cosevi, en Cumplimiento al acuerdo del Artículo 5.2 de la Sesión 2661-11

- VIII. Convenio de Cooperación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial con el préstamo de dos Vehículos
- IX. Proyecto de Resolución para Rescindir Contrato con el Consorcio Fallas Monge, Ganadería Valle Azul SRL y Sol y Cruz S.A.
- X. Borrador Resolución a Recurso de Apelación presentado por el funcionario José Manuel Cordero Araya, del Proceso Disciplinario No. 2013-D-001
- XI. Asuntos de la Auditoría Interna
 - Informe A.I-A.A-13-08 Traslado de Expedientes Físicos de Impugnaciones de Boletas de Citación, del Cosevi a la Unidad de Impugnaciones en Puntarenas
- XII. Correspondencia
 - a. Oficio STAP-0833-2013 – Aprobación del Límite de Gasto 2013
 - b. Oficio STAP-0711-2013 – Aprobación Límite de Gasto Año 2014

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma la Señora Presidenta de la Junta Directiva, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

El Director Valitutti Chavarría menciona, que con una agenda tan larga, no se toma el tiempo necesario para escuchar las presentaciones que con tanto esfuerzo han preparado los asesores para conocimiento de esta Junta Directiva, y no se toma el tiempo debido para la discusión y adopción de los acuerdos. Por tal motivo propone a la Administración que a futuro se hagan órdenes del día más cortas y en caso de que hayan puntos importantes se programen sesiones extraordinarias.

La Señora Presidenta está de acuerdo con las manifestaciones del Director Valitutti Chavarría e indica que hay cuatro temas muy importantes y prioritarios para establecer sesiones extraordinarias, como por ejemplo: los informes de revisión técnica, para efecto de ejercer el seguimiento de los informes de fiscalización a las diferentes estaciones de rtv, donde se había adoptado el acuerdo de que para el asunto de la revisión técnica se recomendaba programar sesiones extraordinarias. Dentro de la agenda está el tema de la actualización de la tarifa por los servicios que brinda la Dirección General de Educación Vial: curso teórico, prueba práctica, emisión de licencias de conducir y expedición de certificaciones, que sería conveniente conocer en una sesión extraordinaria, conjuntamente con el tema de la regionalización de los servicios de la Dirección General de Educación Vial.

Otro tema son los informes que la Dirección Ejecutiva tiene que rendir a esta Junta Directiva, los informes que debe presentar la prestataria del servicio de revisión técnica, así como el asunto del sistema de cámaras.

El Auditor Interno sugiere conocer el asunto de la revisión de las tarifas de los servicios de Educación Vial en esta sesión, ya que tiene muchas observaciones al estudio presentado, a efecto de que la Administración lo revise y se conozca en una sesión extraordinaria contemplando ya las inconsistencias encontradas por la Auditoría Interna.

El Director Valitutti Chavarría propone que cuando se incorporen estudios de la Auditoría Interna en la agenda, estos sean presentados después de asuntos de la Dirección Ejecutiva.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2716-2013, del 21 de mayo del 2013, con las modificaciones propuestas por los Señores Directores y el Señor Auditor Interno e instruyendo a la Dirección Ejecutiva para que se ejecuten las recomendaciones planteadas por los Señores Directores y el señor Auditor Interno sobre sus puntos de agenda.

ARTÍCULO SEGUNDO

Revisión Actas Anteriores

2.1 Acta Sesión No. 2714-13

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2714-13, del 23 de abril del 2013.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2714-13, del 23 de abril del 2013.

El Director Marín Monge se abstiene de votar por cuanto no estuvo presente en la sesión.

2.2 Acta Sesión No. 2715-13

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2715-13, del 14 de abril del 2013.

La Directora Carvajal Chaverri hace las siguientes observaciones:

Después del Artículo Cuatro eliminar todo el texto e incluir la siguiente leyenda: *“La Señora Presidencia levanta la sesión, por lo avanzado de la hora, y los temas que no se conocen se trasladan para la próxima sesión.”*

La Señora Presidente solicita que el tercer párrafo de la página 3, se lea como sigue: *“La Licda. Silvia Bolaños, manifiesta que este tema lo ha estado conversado con el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, donde le explicó que la designación del Director Ejecutivo del Cosevi, fue un tema en el que de alguna manera tenía injerencia, por lo que cuando se conoció su renuncia como Directora Ejecutiva del Cosevi, procedió a retirarse de la sesión para que la Junta Directiva la discutiera y deliberara en la designación del nuevo director ejecutivo y que por otro lado, conocía que las razones que llevarían a la Junta Directiva a nombrar al nuevo director ejecutivo, que era darle continuidad a los proyectos que, ella venía desarrollando y que había interés en que el director fuera una persona a lo interno de la institución que conociera la logística y el manejo de todos los procesos de la institución. En primera instancia.....”*.

El Auditor Interno sugiere incluir antes de la resolución del nombramiento del nuevo director ejecutivo, que se indique que el periodo de la designación del nuevo director ejecutivo se fundamenta de acuerdo con el artículo 22 de la Ley de Administración Vial N° 6324 y sus reformas, que estipula hasta cuándo se nombra el director ejecutivo.

El Director Valitutti Chavarría consulta que si el procedimiento que se siguió para dejar sin efecto el acuerdo 6.2.2., de la Sesión 2715-13, está correcto, porque en el Reglamento de Funcionamiento de la Junta Directiva dice que la revisión de un acuerdo debe hacerse a través de una moción de revisión.

El Director Marín Monge indica que no se podía revisar porque el acuerdo estaba en firme.

La Directora Carvajal Chaverri, agrega que como el acuerdo fue en firme, había que presentar la revisión el mismo día de haberse efectuado la sesión, sobretodo en este caso porque lo que dice el reglamento y la Ley General de la Administración Pública, que en el caso de los acuerdos en firme, la revisión debe hacerse en el momento en que se adopta para ser conocido en la próxima sesión. Por tal razón no se podía hacer por revisión.

El Asesor Legal expresa que había otro elemento que no se mencionó el día de la sesión, es que el nombramiento no estaba en ejecución, es decir la vigencia era a partir del 24 de mayo. En este sentido, había una libertad de la Junta Directiva de cambiar la posición respecto de una decisión que todavía no estaba en ejecución, o sea hubiera sido más complicado si la persona ya hubiera asumido el cargo, pero en este momento no se había empezado a ejercer el mismo, lo cual ayuda de alguna manera a tomar la decisión que se adoptó. Es correcto lo relativo a las

manifestaciones de doña Sofía, porque la revisión tiene que plantearse en el mismo momento cuando se acuerda y que alguno de los miembros de la Junta Directiva está inconforme con lo planteado y se somete a discusión. En este caso, lo que se hizo es que tomando en cuenta que era un nombramiento que todavía no estaba en curso o ejerciéndose, es que se presentó el cambio de posición por parte del Señor Ministro, lo cual tuvo su acogida, y enseguida se planteó el nombre de una persona distinta y se acogió la propuesta presentada por el Señor Ministro.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2715-13, del 14 de abril del 2013, incluyendo las observaciones brindadas por los Señores Directores y el Señor Auditor Interno.

El Director Valitutti Chavarría se abstiene de votar por cuanto no estuvo presente en esa sesión.

ARTÍCULO TERCERO

Asuntos Presidencia Junta Directiva

Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV

La Señora Presidenta presenta la propuesta para modificar el Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de RTV para transporte público, ya que hay un defecto grave que se consigna en el manual para los autobuses. Esto se da cuando los autobuses se presentan a hacer la revisión técnica y el número de motor no es legible o tiene alguna alteración, este asunto tiene un procedimiento ante el OIJ, hasta que se logre demostrar que no se trata de ninguna alteración y se logra identificar el número correcto de VIN. En el caso de los automóviles la afectación no es tan grave, ya que siguen todo el procedimiento ante el OIJ, pero en el caso de transporte público sí, porque este funciona con la flota óptima autorizada por el CTP y si se saca un bus de servicio afecta el servicio que se está brindando a una comunidad. Solicitó al encargado de Asesoría Técnica de Fiscalización que presentara una propuesta para que en el caso de servicio al público, protegiendo el servicio que se brinda, la primera vez esa situación sea una falta leve, pero se obligaría al transportista a seguir el proceso ante el OIJ. Los buses van dos veces al año a la revisión técnica, o sea que si a los seis meses no han logrado corregir ese defecto, entonces se calificaría como falta grave y ese bus se sacaría de la flota óptima de la empresa. Lo que se trata es de darle una segunda oportunidad al empresario de corregir el problema.

El Asesor Legal indica que revisó la propuesta de Fiscalización Técnica, en lo que respecta a esa modificación, lo que se debe destacar es que no se estén comprometiendo la

condiciones mecánicas y estructurales del vehículo, sino un tema de identificación que siempre es problemático en los vehículos, pero no es una condición que se esté dejando de manera perpetua, sino que se está focalizando en el tiempo, en el sentido de que los transportistas tienen que preocuparse por el tema y en la próxima revisión técnica estar al día, pues en caso contrario no podrán tener una revisión favorable.

Se recibe al Ing. Marvin Salazar quien presenta la propuesta, que consiste en:

Que el transporte remunerado de personas en vehículos en la Modalidad Autobús, es un servicio público de interés social, cuya regulación, vigilancia y control corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio del Consejo de Transporte Público. Esa naturaleza jurídica fue definida mediante la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, N° 3503.

Que es deber de la Administración Pública, velar por la eficiencia y calidad de la prestación de los servicios públicos que por imperio de ley puedan ser concedidos a particulares para su ejecución, en aras de la prosecución de la satisfacción de los intereses generales de las comunidades usuarias.

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá – entre otras facultades- adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.

Que la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 dispone en su artículo 3, que 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.

Que respecto de los requisitos documentales de circulación para los vehículos automotores, la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, en su ordinal 4 establece que para circular legalmente por las vías públicas terrestres, los vehículos deben portar el título o certificado de propiedad que acredite la inscripción en el Registro Nacional, el comprobante de derecho de circulación y de inspección técnica vehicular (IVE), el certificado o documento que acredite la vigencia del seguro obligatorio automotor, las placas de matrícula y cualquier permiso especial de circulación que se requiera, de conformidad con lo que dispone esta ley.

Que la denominada IVE comprende la verificación mecánica, eléctrica y electrónica en los sistemas del vehículo, de sus emisiones contaminantes y lo concerniente a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la presente ley y su manual de procedimientos.

Que de acuerdo con la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan las condiciones citadas, así como los demás requisitos que determinen esta ley y su reglamento. El resultado satisfactorio de las pruebas realizadas por los CIVE, se acreditará con la

confección y entrega de la tarjeta de IVE, así como la calcomanía adhesiva de aprobación.

Que de acuerdo con el artículo 30 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, la IVE se efectuará por lo menos cada seis meses para los vehículos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas.

Que la mencionada Ley N° 9078, en su artículo 28 dispone que la Fiscalización de los centros de Inspección Vehicular corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio del Consejo de Seguridad Vial.

Que mediante artículo VIII de la sesión 2667-12 del 07 de febrero del 2012, la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, aprobó el Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las estaciones de RTV.

Que de acuerdo con dicho Manual, la revisión técnica de los vehículos tiene por objeto comprobar si éstos cumplen al momento de la inspección y a través de verificaciones periódicas, las condiciones exigidas por la normativa vigente para la circulación por vías públicas. Asimismo que previamente al inicio de la RTV, se deberá proceder a su identificación, comprobando que su VIN o número de chasis y matrícula coinciden con los señalados en los documentos oficiales.

Que el Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las estaciones de RTV respecto de la identificación de los automotores, dispone en su numeral 1.2. (VIN y/o Número de Chasis), inciso a (Especificaciones Generales) lo siguiente:

“Todo vehículo a efectos de identificación, deberá llevar un número grabado, troquelado o inscrito de forma indeleble en la carrocería y/o en el chasis.

Este número deberá estar registrado en los documentos de identificación del vehículo y en caso de no coincidir deberá adecuarse dicha documentación para subsanar el defecto relacionado. Para tal efecto, la Revisión Técnica Vehicular emitirá el documento requerido.

Cuando al inspeccionar estos elementos de identificación se detecten indicios de manipulación, la Revisión Técnica Vehicular anotará el defecto conforme a lo estipulado en este Manual.

Cuando el vehículo no puede identificarse por VIN y/o Número de Chasis, la identificación del vehículo estará dada por el número de motor y así se debe consignar en la Tarjeta de Revisión Técnica.

Que dicho Manual de Procedimientos, en el inciso c) (interpretación de defectos) del numeral 1.2 establece respecto del VIN y/o Número de Chasis, que serán interpretados y calificados como **Defectos Graves** (DG): la inexistencia, la ilegibilidad, la no visibilidad, los

indicios de manipulación y la no coincidencia con que figura en la documentación presentada, el **Vin o Número de chasis**.

Que en vista de la calificación como Defecto Grave de los defectos antes mencionados, ello implica la no emisión ni entrega de la tarjeta ni de la calcomanía adhesiva de aprobación, por considerarse que el resultado no es satisfactorio respecto de las pruebas realizadas en cuanto a la identificación del vehículo.

Que tratándose de unidades de transporte público modalidad autobús de ruta regular que presentan uno o varios de los defectos mencionados, tomando en cuenta que estas unidades automotoras tienen muy baja o nula incidencia en aspectos de seguridad jurídica, y ante la consecuente no obtención de la tarjeta ni de la calcomanía adhesiva de aprobación, concesionarios de buses se han visto en la imposibilidad de utilizar las unidades automotoras, lo cual incide directamente en el servicio que reciben los usuarios.

Que la situación descrita en el apartado precedente, obligada a las entidades competentes a avocar a considerar y determinar una solución para dicha problemática.

Que en el tanto la presencia de alguno de los indicados defectos indicados en el inciso c) del numeral 1.2. (VIN y/o Número de Chasis) del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores en las estaciones de RTV, en unidades de transporte público modalidad autobús de ruta regular, no constituyan daño estructural o de los sistemas del vehículo automotor, y que no se impida su circulación por razones de seguridad vial, se considera que ese defecto en la inspección en que se detecte por primera vez, pueda calificarse como Defecto Leve (DL) a efecto de que la unidad que lo presenta, pueda circular para la prestación del servicio público a que se dedica en ruta regular.

Que la anterior consideración, debe plantearse en el entendido que será por única vez y durante un plazo no mayor de seis meses, contado desde la fecha en que correspondía presentarse a su revisión; debiendo el concesionario haber aclarado o corregido el defecto para la próxima revisión., caso contrario el o los defectos identificados en el VIN y/o Número de Chasis, serán calificados como Defecto Grave (DG) con la consecuente no emisión ni entrega de la tarjeta ni de la calcomanía adhesiva de aprobación, debiendo la unidad ser sacada de circulación para la prestación de servicio, quedando inhabilitada hasta que se aclare el número de VIN.

Por tanto, se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 3.1 Se acuerda y determina, que respecto de la interpretación y calificación de defectos relacionados con el VIN y/o número de chasis. establecidos en el numeral 1.2 del Manual de Procedimientos para la Revisión Técnica de Vehículos Automotores, en las Estaciones de RTV que se presenten unidades autobús dedicadas al transporte

remunerado de personas en ruta regular, tal circunstancia deberá interpretarse y calificarse como **Defecto Leve (DL)** en la inspección en que se detecte por vez primera. Ello, en tanto esas unidades no presenten otros defectos graves que conlleven a la no aprobación de la revisión y que no constituyan daño estructural o de los sistemas del vehículo automotor, que por ende no impidan su circulación por razones de seguridad vial.

Lo anterior a efectos de que la unidad que lo presenta, no interrumpa la prestación del servicio público a que se dedica en ruta regular.

3.2 La interpretación y calificación de dichos defectos aquí dispuesta, será por una única vez y durante un plazo no mayor de seis meses contado desde la fecha en que correspondía presentar la unidad a su revisión; debiendo el concesionario haber aclarado o corregido el defecto para la próxima revisión técnica a que está obligado de conformidad con el artículo 30 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078. En caso contrario, sea de mantenerse el o los defectos identificados en el VIN y/o número de chasis, en la revisión siguiente, serán calificados como Defecto Grave (DG) con la consecuente no emisión ni entrega de la tarjeta ni de la calcomanía adhesiva de aprobación, debiendo la unidad ser sacada de circulación quedando inhabilitada para la prestación de servicio.

3.3 Rige a partir de su publicación.

Partir de la comunicación de la presaría de a revisión técnica

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos Directores Junta Directiva

Gerencia del Decenio de Acción para la Seguridad Vial

El Director Valitutti Chavarría comenta, que la coordinación del Programa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial se había recargado en la persona de Doña Silvia Bolaños Barrantes, y en vista de su renuncia al cargo de directora ejecutiva, propone la designación del máster Eddie Elizondo Mora en esta coordinación, quien es un gran trabajador, que ha escalado en la institución hasta donde se encuentra actualmente, es un hombre comprometido con la institución.

La Directora Carvajal Chaverri apoya las manifestaciones de Don Moisés, y agrega que la razón de la designación del Sr. Elizondo Mora, fue precisamente para darles un impulso a todos los funcionarios y con lo que pasó la semana pasada es injusto, lo cual es lamentable. Además que se creó cierta expectativa dada a los funcionarios, en el sentido de que si se esfuerza y supera va a lograr llegar a un puesto de jerarquía. Le parece que no se va a poder resolver algo que ya se dio de la mejor forma, pero si le gustaría tratar de alguna forma reconocer el esfuerzo y la labor brindada por el Sr. Elizondo Mora.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se instruye a la Administración para que presente una propuesta a la Junta Directiva sobre la viabilidad de crear una oficina que dependa directamente de esta Junta Directiva, en cumplimiento al Plan del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2010-2020 o la posibilidad de ubicar una unidad dentro de la actual Dirección de Proyectos.

ARTÍCULO QUINTO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

Programa de la Semana de Seguridad Vial 2013

Se conoce oficio No. DE-2013-1910 (2), suscrito por la Licda. Silvia Bolaños, donde remite el programa de la Semana de Seguridad Vial que se realizará del 17 al 21 de junio del 2013.

Se recibe al máster Eddie Elizondo Mora, quien expone el programa con el siguiente detalle:

La Semana de Seguridad Vial debe de servir como una plataforma para desarrollar una serie de actividades que buscan como fin primordial la concienciación a todos los sectores que conforman un país, en nuestro caso empresa privada, instituciones públicas y la sociedad civil.

Esta plataforma debe de perfilar el foco de acción de cuáles son los usuarios vulnerables o circunstancias que afectan la mortalidad de los accidentes de tránsito en Costa Rica.

A continuación se muestra el cuadro 1 que expresa la serie histórica de muertos en sitio, población y tasas de mortalidad del periodo 2009-2012.

Cuadro 1
Costa Rica: Serie historia de muertos en sitio, población y tasas de mortalidad
Periodo 2009-2012

Año	Muertes en sitio	**Población abierta		*Población cerrada	
		Habitantes	Tasa de mortalidad x 100 mil hab.	Habitantes	Tasa de mortalidad x 100 mil hab.
2009	315	4,621,585	6.82	4,509,392	6.99
2010	298	4,691,584	6.35	4,563,538	6.53
2011	289	4,760,171	6.07	4,615,646	6.26
2012	330	4,827,747	6.84	4,667,202	7.07

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

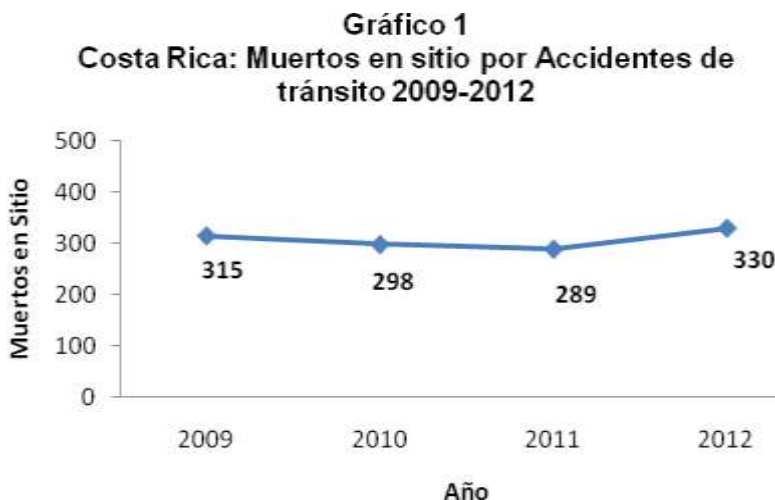
Notas: * La población cerrada se refiere a la utilizada por el INEC en las proyecciones al 01/03/2013

**La

población abierta se define como la población que involucra la estimación de la migración.

Los datos generales muestran los indicadores nacionales de mayor relevancia en el tránsito por vías terrestres para el período 2009 a 2012: los cuales se identifican el escenario de exposición al riesgo en el que se ven inmersos los habitantes de Costa Rica: una red vial compartida entre vehículos y habitantes, con pocas facilidades para éstos últimos, lo cual potencia un riesgo manifiesto en la mortalidad y las lesiones, producto de la necesidad del espacio. Además, en este cuadro se muestra que sin importar si se toma como referencia la población abierta o cerrada, la tasa de mortalidad presenta el valor más alto de los últimos 4 años, es de destacar que a partir del año 2009 se presentó un decremento sostenido de la mortalidad por tránsito en ambas tasas hasta el año 2011. Al llegar al 2012 el panorama cambia, se registra aumento considerable alcanzando la tasa por 100 mil habitantes el valor más alto de los últimos años.

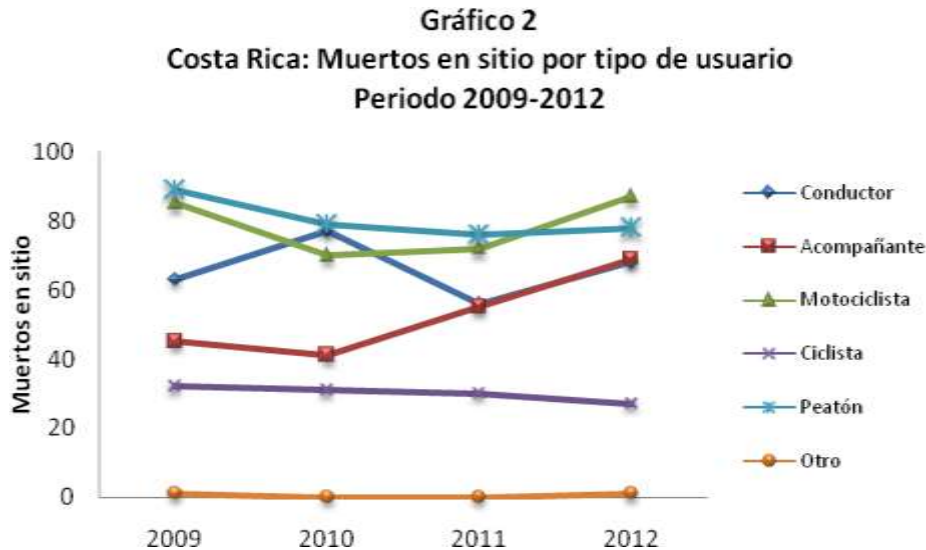
En general es importante destacar el comportamiento inesperado en la cantidad de muertes en sitio, ya que después del 2009 existía una tendencia a disminuir hasta el año 2011, sin embargo, se presenta un aumento importante en el año 2012 de 41 fallecidos más que el año anterior como se puede apreciar en el gráfico 1.



Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

La comparación más específica de lo que sucedió en el periodo 2009 – 2012 en diferentes variables relacionadas con accidentes de tránsito y muertes se realiza a través de los siguientes cuadros y gráficos que evalúan las características de los siniestros del tránsito.

Tipo de usuario



Fuente: COSEVI: Área de Investigación y Estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

Según el gráfico 2 el perfil de las personas víctimas de los siniestros del tránsito, enfocado desde el concepto de vulnerabilidad, deja ver una reincidencia de ocurrencia en la mortalidad mayor en los peatones así como en los conductores de motocicletas, solo que esta vez con valores mayores.

Los motociclistas para el año 2012 son el tipo de usuario con mayor número de fallecidos, superando a los peatones que en los últimos años manejaban ese lugar. Entre los años 2009-2010 Conductores presentaban valores más altos que los acompañantes, sin embargo para los periodos 2011-2012 sus cantidades son muy similares. Con respecto a los ciclistas si parece tener un valor más constante a través de los últimos 4 años.

La valoración del comportamiento respecto al tipo de usuario señala enfáticamente el mismo problema de siempre, los peatones sin aceras les toca caminar por las calles, y las calles que apenas alcanzan para la circulación de 2 vehículos “uno yendo y otro viniendo”, ahogados además por las motos, bicicletas, objetos en las vías, todo un caos; mas siendo que ambos, peatones y vehículos gozan del derecho a circular y se entremezclan en una ola de derechos por la vía donde siempre lleva las de ganar el vehículo.

Las aceras, las ciclo vías, anchos de vía, señalamientos adecuados entre otros, que permitan una mejor circulación de todos los usuarios disminuyendo los riesgos de lesiones o muertes por accidentes, son elementos de la vía que hasta la fecha no se han atendido por entidades adscritas al MOPT; CONAVI, CONSESIONES, Obra y Diseño, DGIT, así como las municipalidades a través de las Juntas Viales.

A continuación se pueden observar los valores a los cuales se hacen mención.

Cuadro 2
Costa Rica: Muertos en sitio por tipo de usuario
Periodo 2009-2012

Tipo de usuario	2009	2010	2011	2012
Conductor	63	77	56	68
Acompañante	45	41	55	69
Motociclista	85	70	72	87
Ciclista	32	31	30	27
Peatón	89	79	76	78
Otro	1	0	0	1
Total	315	298	289	330

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros de la DGPT.

Según los datos presentados, se ha definido trabajar y enfocar esfuerzos al tema de peatones y motociclistas debido al aumento significativo de ambos usuarios vulnerables en las vías costarricenses y que este mismo comportamiento de los usuarios supracitados se refleja en la gran mayoría de las regiones en el mundo.

PROGRAMA SEMANA DE SEGURIDAD VIAL 2013

Lunes 17 de junio

Actividad Peatón

Este día está enfocado a trabajar el tema del peatón, para lo cual se va a inaugurar con pintar el primer puente peatonal en el país amparado a un convenio con la Asociación Muralistas Costarricenses y el Cosevi, se van a realizar una serie de actividades paralelas en el sector del puente con pinta caritas y actividades artísticas.

Este proyecto Puentes por la Paz y por la Vida es de bien social el cual pretende por medio del trabajo voluntario de diferentes artistas y de la creatividad y la belleza unidas en obras pictóricas...salvar vidas en las carreteras.

El puente a pintar sería el ubicado en Santa Ana al frente fórum. Se intervendrán todos los puentes peatonales del país.

La siguiente diapositiva es un ejemplo de esta pintura:



MARTES 18 Y MIERCOLES 19 JUNIO

Actividad Seminario Internacional de Seguridad Vial

En esta actividad se desarrollaran temas de seguridad vial, coordinado por el Despacho del Señor Ministro de Transportes, Cosevi y la IRF. Este evento está comprendido y enfocado para expertos en el tema de seguridad vial, y profesionales relacionados con el tema. Se pretende que exista participación de los países centroamericanos.

JUEVES 20 JUNIO

Feria Nacional de Seguridad Vial que se realizarán en los cantones de San José, Pérez Zeledón, Pococí y Alajuela

En este evento participarán organizaciones gubernamentales, empresa privada y sociedad civil donde se exhibirán y se enfocara a temas de seguridad vial y operativos de tránsito se va a contar con la participación RITEVE, Cruz Roja Costarricense y el Movimiento Nacional de juventudes.

VIERNES 21 DE JUNIO

Feria de motociclistas

Se realizará en la Plaza Lincoln, se aprovechara el espacio para brindar charlas dirigidas a manejo preventivo del motociclista y comportamiento preventivos del motociclista. Esta actividad se promoverá a nivel de medios de comunicación e informativos para promover la asistencia a las capacitaciones.

Lanzamiento de la campaña de comunicación “Paradoja del motociclista) INS-AIMA-COSEVI.

Lanzamiento del concurso fotografía en seguridad vial. (Museo del Arte Costarricense tentativo).

Actividad interna con funcionarios del COSEVI.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

DIA	HORA	ACTIVIDAD
17/06/2013	9:30 am	-Inauguración de la Semana de Seguridad Vial, Palabras de la Señora Presidenta de la República, del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, de la Señora Presidenta de la Junta Directiva y Viceministra de Transportes Terrestre y Seguridad Vial y el Señor Director Ejecutivo del COSEVI (Conferencia de prensa.)
17/06/2013	10:00 am 10:05 am 11:00 am	-Acto de inauguración del Proyecto Puentes por la Paz (Puente Peatonal FORUN) Santa Ana. -Actividades culturales. -Participación de estudiantes
18/06/2013	8:30 am	Seminario Internacional Seguridad Vial IRF-MOPT-COSEVI. San José.
19/06/2013	8:00 am	Seminario Internacional Seguridad Vial IRF-MOPT-COSEVI. San José.
20/06/2013	9:30 am	Feria Nacional de Seguridad Vial que se realizarán en los cantones de San José, Pérez Zeledón, Pococí y Alajuela.

21/06/2013	11:00 am	Actividad de clausura Lanzamiento de la campaña de comunicación "Paradoja del Motociclista) INS-AIMA-COSEVI. Lanzamiento del concurso fotografía en seguridad vial. (Museo del Arte Costarricense tentativo). Feria de motociclistas, que se va desarrollar en Plaza Lincoln, en el cual se aprovechara el espacio para brindar charlas dirigidas a manejo preventivo del motociclistas y comportamiento preventivos del motociclistas. Actividad internas funcionarios COSEVI.
------------	----------	---

El Director Marín Monge expresa que hay que valorar si hay suficiente tiempo para la organización del seminario internacional y para hacer los contactos con los expertos internacionales.

La Señora Presidenta indica que la logística de la organización ya está funcionando, ya que este tema se ha estado trabajando desde hace aproximadamente tres meses, en coordinación con el Despacho del Señor Ministro, a través del Sr. Germán Valverde y con don Eddie Elizondo. Agrega que lo que le preocupa es el financiamiento del traslado aéreo y el hospedaje y alimentación de los expertos extranjeros, por lo que habría que solicitarle a la Administración el criterio tanto de la parte financiera como jurídica para solventar este asunto. En caso de que no se pudiera cancelar estos rubros, habría que valorar una segunda opción para realizar un seminario a nivel nacional, ya que se ha tenido la experiencia en años anteriores, que estos seminarios han sido muy provechosos.

El Lic. Eddie Elizondo dice que el seminario internacional se ha estado trabajando desde hace algún tiempo, y que en caso de no poderse realizar por el inconveniente de los gastos de los expertos extranjeros, la Dirección de Proyectos tiene la logística para realizar un seminario nacional, y que tienen suficiente tiempo para su organización.

Se determina:

Acuerdos Firmes:

- 5.1 Aprobar el Programa para la celebración de la Semana de Seguridad Vial 2013, presentado mediante oficio No. DE-2013-1910(2), que se llevará a cabo del 17 al 21 de junio del 2013.
- 5.2 Se comisiona a la Administración para que presente en la próxima sesión un estudio técnico-jurídico de la posibilidad de cancelar gastos de traslado y hospedaje de ponentes extranjeros para efectuar un Seminario Internacional de Seguridad Vial IRF-MOPT-COSEVI, los días 18 y 19 de junio del 2013. En caso contrario, presentar

la opción para realizar un seminario nacional de seguridad vial.

La Señora Presidente se abstiene de votar por ser un tema presentado por la Dirección Ejecutiva.

ARTÍCULO SEXTO

Presentación Estudio de Actualización de la Tarifa por los Servicios que brinda la Dirección General de Educación Vial: Curso Teórico, Prueba Práctica, Emisión de Licencias de Conducir y Expedición de Certificaciones

Para conocimiento de esta Junta Directiva se conoce oficio DE-2013-1851 (2), suscrito por la Licda. Silvia Bolaños Barrantes, Directora Ejecutiva del Cosevi, mediante el cual remite el "Estudio de Actualización de la Tarifa por los Servicios que brinda la Dirección General de Educación Vial: Curso Teórico, Prueba Práctica, Emisión de Licencias de Conducir y Expedición de Certificaciones".

Se recibe a los servidores máster Flor Madriz Molina, Directora Financiera y el Lic. Henry Rojas, de la Dirección Financiera. Quienes exponen el tema.

La Directora Financiera explica que el objetivo del estudio es determinar si las tarifas que se cobran, por los servicios que brinda la Dirección General de Educación Vial a los usuarios por el curso teórico, prueba práctica de manejo, licencia de conducir vehículos y las certificaciones que emite el Departamento de Infracciones, cubre los costos totales en que incurre el MOPT y el COSEVI, para mantener la continuidad de los servicios que demandan los usuarios. Estas tarifas no se actualizan desde el 2003, se presenta la actualización de las tarifas, según el artículo 232 de Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial No. 9078.

Agrega la Directora Financiera, que en la estructura de costos para la emisión de la licencia de conducir, se tomó en cuenta la cifra de 202.322 licencias, aquí está incluido la demanda de aquellos conductores que mantengan su licencia limpia, o sea que no tienen puntos en contra, tienen derecho a un derecho de un 50% en el costo de la licencia.

La Señora Presidenta pregunta que: cuál es el porcentaje de las personas que solicitan licencia que se encuentran dentro de esos buenos conductores que no acumulan más de cuatro infracciones?

Doña Flor responde que se estima en un 70%, a los que les corresponde renovar su licencia, ya que solo los conductores que renuevan su licencia gozan de este beneficio.

Acota la Señora Presidenta, que ese 70% de conductores no se verían afectados con el aumento en la tarifa de la emisión de licencias.

La Directora Financiera indica que dentro de la estructura de costos se está presentando se

están incorporando esos costos, porque la Administración no puede estar cubriendo los costos de ese porcentaje.

Al Director Marín Monge, le queda duda de que si se está hablando en relación a los cuatro puntos y quedaría por fuera del aumento tarifario un 70%, habría que verificar si el resto 30% cubre o sea si uno subsidia al otro, para que el estudio financiero sea acorde con los requerimientos financieros que se tienen para cubrir el servicio.

La Directora Financiera dice que dentro de los costos se están incorporando a los conductores que solo estarían pagando el 70%. La propuesta que se está presentando va en dos sentidos: uno que es el costo y el otro que es traer a valor actual los montos del año 2003 a hoy.

La Señora Presidenta expresa que de alguna manera se va a incentivar el buen comportamiento del conductor, ya que si no se tienen puntos en contra se va a pagar menos. Pero aquellos conductores que tienen infracciones de las categorías a y b son los más graves. Hay que entender que el 70% son los que se portan bien y son los que al día de hoy, generan un doble impacto porque no se tienen los precios actualizados, ya que es mayor la inversión que los ingresos. Esta situación se acentúa desde abril teniendo que cobrar solo el 50% a los conductores que tienen que renovar su licencia, esto estaría impactando en un 70% de lo proyectado.

Se incluyen las diapositivas de la exposición:

cosevi
Seguridad Vial

DIRECCIÓN FINANCIERA

ESTUDIO SOBRE LA ACTUALIZACIÓN DE LAS TARIFAS POR LOS SERVICIOS QUE BRINDA LA DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL Y EL COSEVI;

- CURSOS TEÓRICOS
- PRUEBA PRACTICA
- EMISIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR
- EXPEDICIÓN DE CERTIFICACION

Mayo,2013



Objetivo

Determinar si la tarifa que cobra el COSEVI, para los servicios de curso teórico, prueba práctica de manejo, licencia de conducir vehículo y la emisión de certificaciones, cubre los costos totales en que incurre el COSEVI y el MOPT, para mantener la continuidad de los servicios que demanda los usuarios



Antecedentes

- *Debido a que desde el año 2003 no se actualizan las tarifas por concepto de curso teórico, prueba práctica de manejo, emisión de licencia de conducir vehículos y la emisión de certificaciones conforme al Artículo 232 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial No.9078, según lo indicado en el Decreto Ejecutivo No.30968-MOPT, publicado en el Diario Oficial, La Gaceta No.27 del 07-02-2003, siendo conscientes de lo que representa para el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), mantener servicios eficientes y de calidad, se hizo necesario realizar un análisis económico financiero de los procesos que conllevan dichos servicios.*



Análisis Económico Financiero



Curso teórico

COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS DE PRUEBA PRACTICA DE MANEJO COMPRENDIDO ENTRE EL 2010, 2011, 2012 Y PROYECTADO AL 2013							
Ingresos reales				Proyección 2013			
PERIORDOS	2010	2011	2012	Total cantidad demanda (Cursos teóricos y pruebas prácticas de manejo)	% participación	Tarifa actual	Monto total
Total de ingresos	€1.104.510.428,33	€1.207.225.700,00	€1.394.125.981,32	321.992	100,00%	€5000,00	€1.609.961.792,39
% de incremento	0,19%	9,30%	15,48%				
Ingresos estimado del servicio de curso teórico							
Comportamiento de la demanda estimada				138.875	43,13%	€5.000,00	€694.376.521,06
Total ingresos estimados							€694.376.521,06

Fuente: Sistema de acreditación de conductores COSEVI



Estructura de costos

CLASIFICACIÓN DE COSTOS EN LA GESTIÓN DEL SERVICIO, PERIODO 2013		
→ COSTOS FIJOS	Costo/mensual	Costo/anual
• Recurso humano	₡31.920.115,79	₡383.041.389,48
• Depreciación del equipo	₡6.798.208,73	₡81.578.504,76
Total costo fijo.	₡38.718.324,52	₡464.619.894,24
→ COSTOS VARIABLES		
• Materiales y gastos indirectos	₡49.538.246,61	₡594.458.959,32
Total costo estimado en la gestión del servicio.	₡88.256.571,13	₡1.059.078.853,56
Costo anual en la gestión del servicio	Cantidad de cursos teóricos estimados	Costo unitario del curso teórico
₡1.059.078.853,56	138.875	₡7.626,13
Tarifa actual		₡5.000,00
Costo unitario		₡7.626,13
Déficit		₡2.626,13
% déficit		52,52%

Actualización de tarifas



INDICE DE PRECIO DEL CONSUMIDOR (IPC) VARIACIÓN ACUMULADA										
Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Índice	72,91	82,48	94,09	102,96	114,09	128,95	136,21	143,1	149,05	156,68
Procedimiento: tasa de variación acumulada interanual (IPC)										
Variación acumulada =	$82,48 / 72,91 \times 100 - 100 = 13,13\%$									
Variación acumulada =	$94,09 / 82,48 \times 100 - 100 = 14,08\%$									
Variación acumulada =	$102,96 / 94,09 \times 100 - 100 = 9,41\%$									
Variación acumulada =	$114,09 / 102,96 \times 100 - 100 = 10,81\%$									
Variación acumulada =	$128,95 / 114,09 \times 100 - 100 = 13,90\%$									
Variación acumulada =	$136,21 / 128,95 \times 100 - 100 = 4,05\%$									
Variación acumulada =	$143,09 / 136,21 \times 100 - 100 = 5,83\%$									
Variación acumulada =	$149,05 / 143,09 \times 100 - 100 = 4,73\%$									
Variación acumulada =	$156,68 / 149,05 \times 100 - 100 = 4,55\%$									
TARIFA ACTUALIZADA UTILIZANDO EL MÉTODO DE VARIACIÓN INTERANUAL										
TIPO DE SERVICIO	CONCEPTO	2003 - 2004	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011	2011 - 2012
	Crecimiento % IPC	13,13%	14,08%	9,41%	10,81%	13,90%	4,05%	5,83%	4,73%	4,55%
Curso teórico	Tarifa actual	₡5.000,00								
	Tarifa actualizada	₡5.656,50	₡6.452,94	₡7.060,16	₡7.823,36	₡8.910,81	₡9.271,60	₡9.812,23	₡10.276,35	₡10.743,93

Fuente: Datos extraídos del índice general y variación porcentual mensual del IPC - Índice de precios al consumidor, IPC, Banco Central de Costa Rica



Prueba práctica de manejo

COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS DE PRUEBA PRACTICA DE MANEJO COMPENDIDO ENTRE EL 2010, 2011, 2012 Y PROYECTADO AL 2013							
Ingresos reales				Proyección 2013			
PERIORDOS	2010	2011	2012	demanda (Cursos teóricos y pruebas prácticas de manejo)	% participación	Tarifa actual	Monto total
Total de ingresos	€1.104.510.428,33	€1.207.225.700,00	€1.394.125.981,32	321.992	100,00%	€5000,00	€1.609.961.792,39
% de incremento	0,19%	9,30%	15,48%				
Ingresos estimado del servicio de prueba práctica de manejo							
Comportamiento de la demanda estimada				183.117	56,87%	€5.000,00	€915.585.271,33
Total ingresos estimados							€915.585.271,33

Fuente: Sistema de acreditación de conductores-COSEVI



Estructura de costos

CLASIFICACIÓN DE COSTOS EN LA GESTIÓN DEL SERVICIO, PERIODO 2013		
	Costo/mensual	Costo/anual
→ COSTOS FIJOS		
• Recurso humano	€52.083.913,22	€625.006.958,62
• Depreciación del Equipo	€6.727.644,82	€80.731.737,78
Total costo fijo.	€58.811.558,03	€705.738.696,40
→ COSTOS VARIABLES		
• Materiales y gastos indirectos	€48.467.009,67	€581.484.116,99
Total costo estimado en la gestión del servicio.	€107.268.567,70	€1.287.222.812,38
Costo anual en la gestión del servicio	Cantidad pruebas prácticas de manejo estimadas	Costo unitario prueba práctica de manejo
€1.287.222.812,38	183.117	€7.029,61
Tarifa actual		€5.000,00
Costo unitario		€7.029,61
Déficit		€2.029,61
% déficit		40,59%



Actualización de tarifas

INDICE DE PRECIO DEL CONSUMIDOR (IPC) VARIACIÓN ACUMULADA										
Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Indice	72.91	82.40	94.09	102.96	114.09	129.95	135.21	143.1	149.86	156.68
Procedimiento tasa de variación acumulada interanual (IPC)										
Variación acumulada =	$82.40 / 72.91 \times 100 - 100 = 13.13\%$									
Variación acumulada =	$94.09 / 82.40 \times 100 - 100 = 14.00\%$									
Variación acumulada =	$102.96 / 94.09 \times 100 - 100 = 9.41\%$									
Variación acumulada =	$114.09 / 102.96 \times 100 - 100 = 10.81\%$									
Variación acumulada =	$129.95 / 114.09 \times 100 - 100 = 13.90\%$									
Variación acumulada =	$135.21 / 129.95 \times 100 - 100 = 4.05\%$									
Variación acumulada =	$143.09 / 135.21 \times 100 - 100 = 5.83\%$									
Variación acumulada =	$149.86 / 143.09 \times 100 - 100 = 4.73\%$									
Variación acumulada =	$156.68 / 149.86 \times 100 - 100 = 4.65\%$									
TARIFA ACTUALIZADA UTILIZANDO EL MÉTODO DE VARIACIÓN INTERANUAL										
TIPO DE SERVICIO	CONCEPTO	2003 - 2004	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011	2011 - 2012
	Crecimiento % IPC	13.13%	14.00%	9.41%	10.81%	13.90%	4.05%	5.83%	4.73%	4.65%
Prueba práctica de manejo.	Tarifa actual	€5,000.00								
	Tarifa actualizada	€5,656.50	€6,452.94	€7,060.16	€7,823.36	€8,910.81	€9,271.69	€9,812.23	€10,276.35	€10,743.93

Fuente: Datos elaborados del índice general y variación porcentual mensual, INEC - Índice de precios al consumidor IPC, Banco Central de Costa Rica



Emisión de licencia de conducir vehículo

COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS DE PRUEBA PRACTICA DE MANEJO COMPRENDIDO ENTRE EL 2010, 2011, 2012 Y PROYECTADO AL 2013							
PERIODOS	Ingresos reales			Proyección 2013			
	2010	2011	2012	Total cantidad demanda	% participación	Tarifa actual	Monto total
Total de ingresos	€2.755.859.622,65	€2.809.113.942,01	€2.460.355.084,81	202.322	100,00%	€10.000,00	€2.023.224.690,07
% de incremento	0,19%	1,93%	-12,42%				
Total ingresos estimados							€2.023.224.690,07

Fuente: Sistema de acreditación de conductores-COSEVI



Estructura de costos

CLASIFICACIÓN DE COSTOS EN LA GESTIÓN DEL SERVICIO, PERIODO 2013		
→ COSTOS FIJOS	Costo/mensual	Costo/anual
• Recurso humano	€50.830.085,79	€609.961.029,48
• Depreciación del equipo	€9.621.276,21	€116.466.314,60
Total costo fijo.	€60.451.362,00	€725.416.343,98
→ COSTOS VARIABLES		
• Materiales y gastos indirectos	€239.976.146,27	€2.879.701.743,19
Total costo estimado en la gestión del servicio.	€300.426.507,26	€3.605.118.087,17
Costo anual en la gestión del servicio	Cantidad de emisión de licencia de conducir	Costo unitario emisión licencia de conducir
€3.605.118.087,17	202.322	€17.818,72
Tarifa actual		€10.000,00
Costo unitario		€17.818,72
Déficit		€7.818,72
% déficit		78,19%

Actualización de tarifas



INDICE DE PRECIO DEL CONSUMIDOR (IPC) VARIACIÓN ACUMULADA										
Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Índice	72,91	82,48	94,09	102,96	114,09	129,95	135,21	143,1	149,86	156,68
Procedimiento: tasa de variación acumulada interanual (IPC)										
Variación acumulada =	$82,48 / 72,91 \times 100 - 100 = 13,13\%$									
Variación acumulada =	$94,09 / 82,48 \times 100 - 100 = 14,08\%$									
Variación acumulada =	$102,96 / 94,09 \times 100 - 100 = 9,41\%$									
Variación acumulada =	$114,09 / 102,96 \times 100 - 100 = 10,81\%$									
Variación acumulada =	$129,95 / 114,09 \times 100 - 100 = 13,90\%$									
Variación acumulada =	$135,21 / 129,95 \times 100 - 100 = 4,05\%$									
Variación acumulada =	$143,1 / 135,21 \times 100 - 100 = 5,83\%$									
Variación acumulada =	$149,86 / 143,1 \times 100 - 100 = 4,73\%$									
Variación acumulada =	$156,68 / 149,86 \times 100 - 100 = 4,55\%$									
TARIFA ACTUALIZADA UTILIZANDO EL MÉTODO DE VARIACIÓN INTERANUAL										
TIPO DE SERVICIO	CONCERTO	2003 - 2004	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011	2011 - 2012
	Crecimiento % IPC	13,13%	14,08%	9,41%	10,81%	13,90%	4,05%	5,83%	4,73%	4,55%
Emisión de Licencia de Conducir	Tarifa actual	€10.000,00								
	Tarifa actualizada	€11.313,00	€12.905,87	€14.120,31	€15.646,72	€17.821,61	€18.543,39	€19.624,47	€20.552,70	€21.487,85

Fuente: Índice elaborado del índice general y variación porcentual mensual (REC) - Índice de precio al consumidor (IPC), Banco Central de Costa Rica



Expedición de certificación o constancia

CLASIFICACIÓN DE COSTOS EN LA GESTIÓN DEL SERVICIO, PERIODO 2013		
→ COSTOS FIJOS	Costo/mensual	Costo/anual
• Recurso humano	€6.678.561,02	€80.142.732,24
• Depreciación del Equipo	€167.881,66	€2.014.678,72
Total costo fijo.	€6.846.442,68	€82.157.410,96
→ COSTOS VARIABLES		
• Materiales y gastos indirectos	€1.713.700,08	€20.564.400,96
Total costo estimado en la gestión del servicio.	€8.560.142,66	€102.721.711,92
Costo anual en la gestión del servicio	Cantidad de certificaciones o constancias	Costo unitario de la certificación o constancia
€102.721.711,92	218.028	€471,14
Tarifa actual		€600,00
Costo unitario		€471,14
Superavit		€128,86
% superavit		21,48%

Actualización de tarifas



INDICE DE PRECIO DEL CONSUMIDOR (IPC) VARIACIÓN ACUMULADA											
Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Índice	72,91	82,48	94,09	102,96	114,09	129,96	135,21	143,1	149,86	156,68	
Procedimiento tasa de variación acumulada interanual (IPC)											
Variación acumulada =	$82,48 / 72,91 \times 100 - 100 = 13,13\%$										
Variación acumulada =	$94,09 / 82,48 \times 100 - 100 = 14,08\%$										
Variación acumulada =	$102,96 / 94,09 \times 100 - 100 = 9,41\%$										
Variación acumulada =	$114,09 / 102,96 \times 100 - 100 = 10,81\%$										
Variación acumulada =	$129,96 / 114,09 \times 100 - 100 = 13,90\%$										
Variación acumulada =	$135,21 / 129,96 \times 100 - 100 = 4,05\%$										
Variación acumulada =	$143,1 / 135,21 \times 100 - 100 = 5,83\%$										
Variación acumulada =	$149,86 / 143,1 \times 100 - 100 = 4,73\%$										
Variación acumulada =	$156,68 / 149,86 \times 100 - 100 = 4,55\%$										
TARIFA ACTUALIZADA UTILIZANDO EL MÉTODO DE VARIACIÓN INTERANUAL											
TIPO DE SERVICIO	CONCEPTO	2003 - 2004	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011	2011 - 2012	
	Crecimiento % IPC	13,13%	14,08%	9,41%	10,81%	13,90%	4,05%	5,83%	4,73%	4,55%	
Expedición de Certificación o Constancia	Tarifa actual	€600,00									
	Tarifa actualizada	€678,78	€774,35	€847,22	€938,80	€1.069,30	€1.112,60	€1.177,47	€1.233,16	€1.289,27	

Fuente: Series relativas del índice general y subíndice porcentual mensual INEC - Índice de precios al consumidor IPC, Banco Central de Costa Rica

CONCLUSIONES



a) De los resultados obtenidos se concluye lo siguiente:

- ✓ Se evidencia que la tarifa actual del servicio de curso teórico y prueba práctica de manejo y la licencia de conducir vehículos, no estarían proporcionando los ingresos necesarios para sufragar los desembolsos de efectivo necesarios para cumplir con los requerimientos que se establecieron en la formulación del Plan Operativo - Presupuesto 2013 del MOPT y este Consejo.

Con respecto a los dos métodos que se utilizaron para actualizar las tarifas del servicio, se concluye que el método que mejor se ajusta a los intereses de la Administración y los administrados es el precio de equilibrio (**Costo unitario**), dado que permite asegurar el cumplimiento de los objetivos y requerimientos formulados según el presupuesto 2013 del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y este Consejo.

Si se cuantifican los costos fijos y costos variables que intervienen en los subprocesos, se tiene que el curso teórico su costo unitario es de ₡7.626,13, para la prueba práctica de manejo de ₡7.029,51 y para la licencia de conducir vehículos de ₡17.818,72.

b) Para el servicio de expedición de certificaciones, se evidencia un superávit de un 21,48%, del cual es producto de los bajos costos de insumos (costos variables) que intervienen en el servicio.

RECOMENDACIONES



- a) Por lo tanto, se recomienda que para el servicio de curso teórico se fije una tarifa de ₡7.626,13, para pruebas prácticas de manejo de ₡7.029,51, la emisión de licencia de conducir vehículo por un monto de ₡17.818,72 y por consiguiente el pago del cincuenta por ciento (50%) que deberá cancelar el conductor que cumpla con lo establecido en el numeral i) del inciso b) del Artículo 92, de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial No. 9078, tendrá una tarifa de ₡8.909,36.
- b) Con relación al servicio de expedición de certificación, de los resultados obtenidos se desprende que no es necesario realizar un ajuste a la tarifa actual del servicio debido a que se tiene un superávit de un 21,48%.
- c) Asimismo, se deben evaluar las oportunidades existentes para minimizar el costo del servicio, tales como:
 - Eliminar costos variables que no agregan valor al servicio.
 - Recurrir a nuevas tecnologías o alianzas estratégicas con otras Instituciones.
- d) Según los resultados obtenidos en el estudio, se evidencia la necesidad de que se actualice la tarifa de los servicios; curso teórico, pruebas prácticas de manejo y emisión de licencia de conducir, cada año a partir del mes anterior de emitir el informe de las proyecciones de los ingresos que se estiman para el presupuesto inicial del año siguiente, conforme a los nuevos proyectos de inversión que se mantienen en el portafolio y según su prioridad e importancia para la satisfacción de los usuarios del servicio. Además, la actualización debe tomar como base el método de precio de equilibrio (Costo unitario), en donde:

Ingresos totales = Costo totales



Las tarifas antes propuestas, se deben de actualizar mediante reforma al Decreto Ejecutivo No.30968-MOPT, publicado en la en el Diario Oficial, La Gaceta No.27 del 07-02-2003, con base a lo que establece en el artículo 232 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial No.9078. En dicho Decreto, se debe establecer un artículo en el cual automáticamente se actualice el monto de las tarifas o canon.

En relación con la estructura de costos de los cursos teóricos, el Señor Auditor Interno indica que la demanda es igual que en la prueba práctica de manejo, si se saca el promedio de los últimos 3 años, el promedio sale en 246.000, por año, pero la determinación de los 321.000 lo hace solo al 2012, al incrementar un 15% va a dar un aumento de un millón seiscientos aproximado. Es importante definir del porcentaje de 43.13% cuántos repiten para ver la tendencia de cuantos son los que repiten las pruebas, por si es así, entonces esto sería un negocio para el Cosevi, o al contrario si la tendencia es que no se repitan las pruebas, entonces cuál sería el porcentaje del peso que tienen las pruebas que se hacen por una vez u cuáles las que se repiten.

La Señora Presidenta manifiesta que es importante conocer la cantidad de personas que repiten las pruebas, porque si se quisiera establecer una política de no permitir que la gente que repita más de dos veces se presente a realizar las pruebas, esto con el fin de incentivar a las personas a ir más preparadas, y para mejorar la formación de los conductores.

La Directora Financiera indica que sería conveniente sacar la estadística de cuál es el porcentaje de repetición de la pruebas, habría que hacer el estudio de estos rubros.

El Señor Auditor Interno hace la observación que dentro de la estructura de costos no está incluido los equipos de cómputo y sistemas de informáticas, ya que son activos sustanciales. O sea si es un costo hundido se tendría que ver lo que es el mobiliario.

La Directora Financiera indica que solamente se está tomando en cuenta el mantenimiento y la depreciación, no así los sistemas porque el desarrollo de los sistemas ya se había realizado.

Agrega el Señor Auditor que hay un costo de investigación y desarrollo, según la normativa este rubro se incluye a inicio del desarrollo de un producto no durante su vida útil. Ese costo se consume en el primer año.

El Lic. Henry Rojas manifiesta, que en el estudio se incluye el rubro de investigación y desarrollo todos aquellos proyectos de inversión que van a servir para mejorar el servicio, por esa razón se decidió que ese costo que se está haciendo en las regionales de educación vial, vayan incluidos en investigación y desarrollo.

El Director Valitutti Chavarría indica que en la buena teoría de investigación de proyectos, esa definición está muy pobre, hay que especificar más en este tema.

La Directora Financiera indica que dentro de este enfoque también existe una clasificación del costos de investigación y desarrollo, que son las erogaciones necesarias para la creación y fortalecimiento de la calidad del servicio para tal efecto fue conveniente recopilar información de las erogaciones que requieren los proyectos de investigación que espera desarrollar la Dirección General de Educación Vial, y que tiene como objetivo el fortalecimiento de la calidad de los servicios citados anteriormente como lo es los proyectos de acreditación de conductores de Cartago, Quebrada Ganado en Garabito y el proyecto de control de registro de escuelas de manejo. Estos son los proyectos que se están considerando dentro de este costo de investigación y desarrollo. Agrega que lo que mencionaba don César, es que al considerarse esos costos no se deben hacer desde el inicio, sino que se deberían incluir posterior a los costos.

Aclara el Auditor Interno que estos costos se deben incluyen al inicio.

La Directora Financiera acota que este costo es solo por una única vez. Como se mencionó, que se van a dar momentos o periodos de tiempo donde se va a tender a bajar los costos, porque ya se financió el proyecto.

La Directora Carvajal Chaverri expresa que hay que revisar el cuadro del flujo neto de efectivo proyectado, porque en ese es donde está evidencia, de dónde salen estos montos. Los costos de investigación dependen del desarrollo del proyecto, en ese momento no lo vio mal, porque el flujo de efecto es una proyección, que está llevando a una posible inversión a futuro. Lo que sí le llama la atención es que por un lado desde el 2003 no se habían actualizado los montos, lo que ha provocado un déficit de dos mil seiscientos colones, pero por el otro lado, cuando en las otras estructuras de costo se notan diferencias y cuando se habla de la emisión de licencias la diferencia de siete mil colones. Este estudio debe ser muy sólido para que nadie lo pueda cuestionar, ya que en este punto la prensa ya conoció el tema y se habló que con el aumento en las tarifas se va a afectar al usuario, ya que se van a aumentar en más de un 50%. Por lo que se tiene que vender la idea de que

no es que se esté afectando, sino es que se están actualizando las tarifas según el gasto real que tiene la institución.

Manifiesta el Director Valitutti, que en este punto, hay que hacer una estrategia de implementar este ajuste a principio de año, hay que hacerlo. En este sentido los administradores nunca hacen las cosas como las tienen que hacer. Por ejemplo en el INS se tuvo que poner todas las tarifas en orden, esto sucede en todas las instituciones del país. Sin embargo, en este tiempo que es difícil por todas las circunstancias y hay que sustentarlo muy bien.

El Director Marín Monge indica que lo que queda claro es que hay que revisar las tarifas, porque la institución no puede seguir perdiendo. Agrega que el asunto es que este proyecto se viene a plantear en un momento un poco difícil para el gobierno, porque estamos en un año político-electoral, donde se están aumentando las tarifas, es obvio que este punto es muy susceptible y que va a ser bombardeado. Las personas que lo van a bombardear no se van a fijar en si verdaderamente hay un grado de convencimiento, de necesidad de la revisión del costo-beneficio, sino simplemente se van a fijar en que se está haciendo un aumento, en un año político-electoral, al cual se le puede sacar algún beneficio para algún partido político y en este tiempo puede enredar un poco el propósito del aumento de las tarifas. Por otro lado, hay que analizar dos cosas, la aprobación del aumento de las tarifas y valorar el momento oportuno para ejecutar este aumento.

El Lic. Henry Rojas expresa que de acuerdo con el criterio legal estos aumentos están a derecho, en el tanto constituyen un criterio técnico sustentado, que es lo que se solicita para hacer el planteamiento.

El Director Valitutti Chavarría manifiesta que en la administración pública hay aspectos debidamente legales, pero políticamente podrían ser contraproducentes.

Con respecto a las tarifas para la emisión de licencias de conducir, el Auditor Interno indica que es conveniente reclasificar los ingresos, por primera vez, renovaciones, etc., ya que los precios son diferentes.

La Directora Carvajal Chaverri expresa, que este tema le preocupa mucho, porque si el costo del permiso es igual al costo de la licencia, las personas que emitan un permiso pueden evitar a pagar este costo, y empezar a practicar sin el respectivo permiso, a efecto de no tener que pagar doble.

La Directora Financiera dice que los permisos se estarían girando para practicar en una escuela de manejo, en este punto lo que se está viendo es que el costo para la Administración es igual para emitir una licencia de conducir por primera vez, como para sacar un permiso de conducir por tres meses.

El Auditor Interno indica que el costo es el mismo, pero el ingreso se está estimando en 10 mil colones.

El costo es el mismo, pero se hace de esta manera para verificar cuánto es lo que realmente va a requerir la Administración a futuro, dice la Directora Financiera. Se tomaron los mismos costos para poder hacer una proyección y tener solo un precio para ese mismo documento.

La Señora Presidente manifiesta que sí es importante tener segregado esos costos, como lo indica el Señor Auditor.

El Auditor Interno comenta que la tarjeta tiene un monto fijo, pero el costo de esa tarjeta se podría bajar, dando solo una licencia, o sea si un conductor tiene cuatro tipo de licencia, se le emitiría solo una y en esa se le haría la anotación de los tipos de licencia que está autorizado. Esta es una forma de bajar costos. Le parece que la cifra de un 78% de déficit en la estructura de costos de la emisión de licencias es muy alta. Solicita hacer una revisión en la estimación de licencias, porque podría andar alrededor de 220.000 documentos, pareciera además que no se están tomando las licencias emitidas por el Banco de Costa Rica. Sería importante incluir los costos que financia el MOPT, para poder verificar sí con lo que financia el MOPT, el Cosevi estaría cobrando demás.

La Directora Financiera informa que estos rubros se tienen separados, sería incluirlos por separado.

A la Señora Presidenta le parece importante incluir estos rubros para ver la proyección del ajuste a los montos.

Se recomienda sacar del estudio la estructura de costos de la emisión de certificaciones o constancias.

El Director Valitutti Chavarría sugiere que el aumento empiece a regir a partir del mes de febrero de cada año.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 6.1 Se da por recibido el Estudio de Actualización de la Tarifa por los Servicios que brinda la Dirección General de Educación Vial: Curso Teórico, Prueba Práctica, Emisión de Licencias de Conducir y Expedición de Certificaciones, preparado por la Dirección Financiera y se le instruye a la Administración para que se le incluyan las observaciones brindadas por los Señores Directores y el Señor Auditor Interno.
- 6.2 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que agende nuevamente la propuesta para su conocimiento y resolución definitiva.

ARTÍCULO SÉTIMO

Presentación del Proyecto de Integración de Servicios del Cosevi, en Cumplimiento al acuerdo del Artículo 5.2 de la Sesión 2661-11

En cumplimiento al acuerdo del artículo V de la sesión 2661-11 del 22 de noviembre del 2011 relativo a una recomendación de la Auditoría Interna contenida en el Informe AI.AO-11-30 “Evaluación de la Unidad de Impugnaciones”, se conoce oficio DE-2013-1838 (5), de la Dirección Ejecutiva, donde se somete a conocimiento y resolución de esta Junta Directiva la propuesta de la integración de servicios al usuario.

Se recibe a la Licda. Karla Vasquez Quesada, Asesora de la Dirección Ejecutiva para explicar el proyecto.

A continuación se incluyen las diapositivas de la presentación:



ANTECEDENTE



Auditoría Interna AI-AO-11-30 “Evaluación de la Unidad de Impugnaciones”, el cual señala entre sus principales hallazgos:

- ✓ Debilidades del Sistema de Control Interno, tales como: la Ausencia de Manuales de Procedimientos, una supervisión Inadecuada, ausencia de Seguridad, custodia y protección de expedientes y activos, y una deficiente unificación de criterios administrativo;
- ✓ falta de medios para notificar resoluciones; y
- ✓ inadecuadas condiciones laborales.

ANTECEDENTE



Auditoría Interna AI-AO-12 “Evaluación de la Unidad de Placas”, el cual señala entre sus principales hallazgos:

- ✓ Falta de uso del Manual de Procedimientos para la Custodia y Entrega de Placas Detenidas
- ✓ Debilidades del Sistema de Control Interno, tales como: el procedimientos de entrega de las placas detenidas por parte de la DGPT a Cosevi; Registro de entradas y salidas; trámite de entrega de las placas; información contenida en los Sistemas Informáticos; e inadecuadas condiciones de seguridad que presentan el espacio físico donde se custodian las placas retenidas.

JUSTIFICACION



Punto 5.2 del artículo V de la Sesión 2661-11 del 22 de noviembre de 2011:

“Instruir a la Administración para que valore la posibilidad de cambiar la ubicación de la Unidad de Impugnaciones, de la Asesoría Legal a la que considere pertinente, dentro de la estructura organizativa del COSEVI, tomando en consideración que con base en los resultados de este informe, la Asesoría Legal, evidenció no tener el interés ni la capacidad logística para controlar y supervisar las labores realizadas por dicha Unidad, aunado al hecho de que esa Asesoría al ser Órgano Asesor de la Administración, en caso de presentarse una intervención irregular en la Unidad de Impugnaciones estaría asumiendo un rol de juez y parte.”

Mediante el oficio DE-2011-3213 de fecha 2 de diciembre de 2011, se me comunica el acuerdo supra, con la instrucción de presentar un informe sobre lo solicitado por la Junta Directiva.

JUSTIFICACION



Ley de Protección al Ciudadano del exceso de Requisitos de Trámites Administrativos, Ley N 8220 y sus reformas

Ordena simplificar los trámites y requisitos establecidos por la Administración pública frente a los ciudadanos, evitando duplicaciones y garantizando de forma expedita el derecho de petición y libre acceso a los departamentos públicos, contribuyendo de forma innegable en el proceso de reforzamiento del principio de seguridad jurídica del sistema democrático costarricense.

Decreto Ejecutivo N 37045-MP-MEIC, Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del exceso de Requisitos de Trámites Administrativos.

Define como oficina de información al ciudadano a la Plataforma de servicios, Contraloría de Servicios, o en su defecto la oficina o persona designada para brindar información al ciudadano dentro de cada órgano en ente público, siendo necesario clarificar dicha responsabilidad y funciones dentro del Consejo de Seguridad Vial.



OBJETIVO DEL PROYECTO

Evaluar los procesos de servicio al usuario que brinda el Consejo de Seguridad Vial ubicado en San José, con el propósito de plantear una propuesta que integre los procesos, por medio de la aplicación de diferentes herramientas de análisis que identifiquen las oportunidades de mejora presentes.








ETAPAS DE PROYECTO





DEPARTAMENTO DE INFRACCIONES



- Procedimientos directos de atención al usuario
 - 
 - 
- Requerimientos del Servicio de Fotocopias de Boletas de Citación.
 - 
- Tiempos estándar del servicio actual
 - | Tiempo promedio cronometrado en minutos | Eficiencia | Tiempo Normal | Factor Concisión | Tiempo Estándar |
|---|------------|---------------|------------------|-----------------|
| 3,36 | 1 | 3,36 | 0,09 | 3,69 |
- Percepción de los Usuarios del Servicio
 - 
- Procedimientos indirectos de atención al usuario

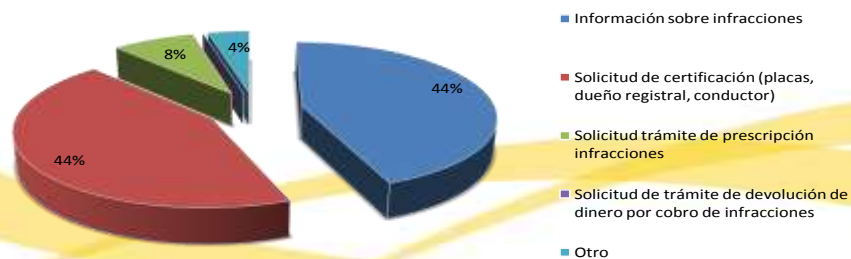
DEPARTAMENTO DE INFRACCIONES



Procedimientos directos de atención al usuario

- Brindar información sobre las infracciones a la ley de tránsito que solicitan los usuarios.
- Emitir las certificaciones a los usuarios que no cuentan con infracciones al cobro.
- Recibir los formularios de prescripción de infracciones que cumplan con el plazo.
- Recibir y tramitar los reclamos de devolución de dinero que presenten los usuarios.
- Ajustar, cuando lo requiera, la información sobre el cobro de las infracciones.

Servicio Requerido



Tiempos estándar del servicio actual



Para la medición de los tiempos estándar de estos servicios, los se tomaron tiempos en las ventanillas 1 a 6, en la ventanilla del Banco de Costa Rica (BCR) y en la ventanilla de impresión y entrega de certificaciones.

Atención en ventanillas 1 a 6.

Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
3,36	1	3,36	0,09	3,69

Impresión y entrega de certificaciones

Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
1,64	1	1,64	0,09	1,80

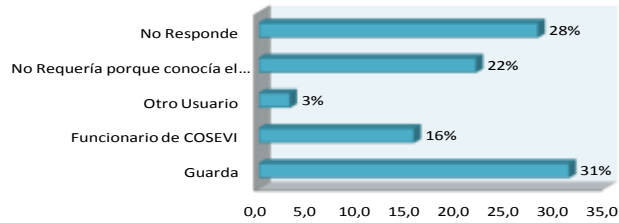
Gestiones en ventanilla BCR.

Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
0,76	1	0,76	0,09	0,83

Percepción de los Usuarios del Servicio



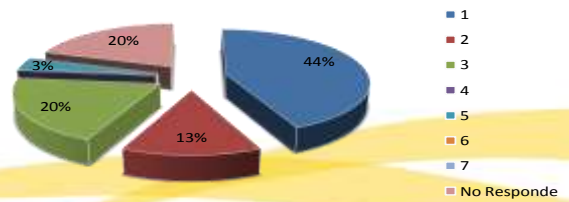
Persona que brindó información



Duración del trámite



Total de filas



Procedimientos indirectos de atención al usuario Registro de Multas y Accidentes



Inclusión o descarga de registros de infracciones en la base de datos de COSEVI.

Actualizar la base de datos de infracciones y de accidentes.

Actualizar la base de datos institucional a través del sistema de infracciones con sentencias y resoluciones.

Inclusión o descarga de registros de accidentes en base de datos.


Trámite de accidentes e infracciones.

Apoyo logístico a oficinas regionales del COSEVI y a oficinas desconcentradas.

Servicio de apoyo a Delegaciones de Tránsito en actualización de bases de datos.



UNIDAD DE IMPUGNACIONES





Procedimientos directos de atención al usuario

- Brindar información
- Emisión de certificaciones

Tiempos estándar del servicio actual

Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
3,36	1	3,36	0,09	3,69

Percepción de los Usuarios del Servicio



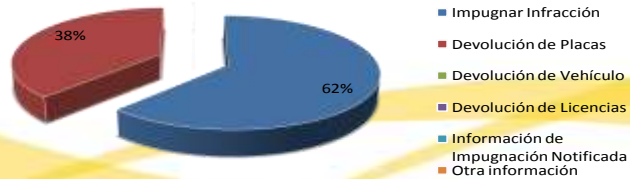
Procedimientos indirectos de atención al usuario

UNIDAD DE IMPUGNACIONES

Procedimientos directos de atención al usuario



Servicios Requeridos



UNIDAD DE IMPUGNACIONES

Tiempos estándar del servicio actual



En esta área se tomaron tiempos en la ventanilla de recepción de impugnaciones, en recepción de documentos y generación de órdenes de devolución de placas, licencias y vehículos; y atención al usuario con consultas referentes a impugnaciones resueltas o notificadas.

Recepción de impugnaciones (recursos) en ventanilla.

Tiempo promedio cronometrado en minutos / recurso recibido	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
6.17	1	6.17	0,13	7.09

Recepción de documentos y generación de órdenes de devolución.

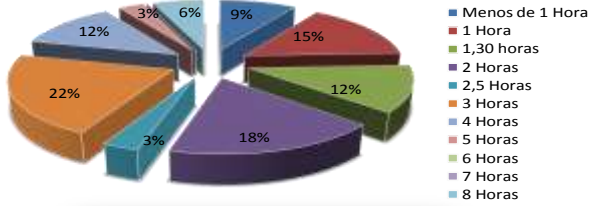
Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
8.11	1	8.11	0,13	9.32

Atención a usuarios con consultas referentes a impugnaciones resueltas o notificaciones.

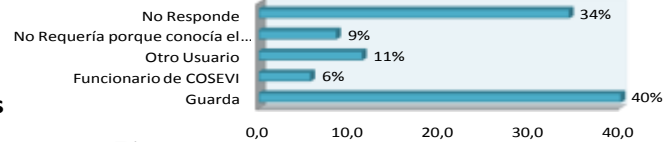
Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
7,16	1	7,16	0,09	7,87

Percepción de los Usuarios del Servicio

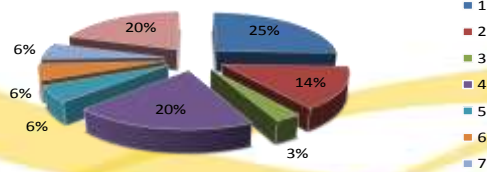
Duración del trámite



Persona que brindó información al usuario

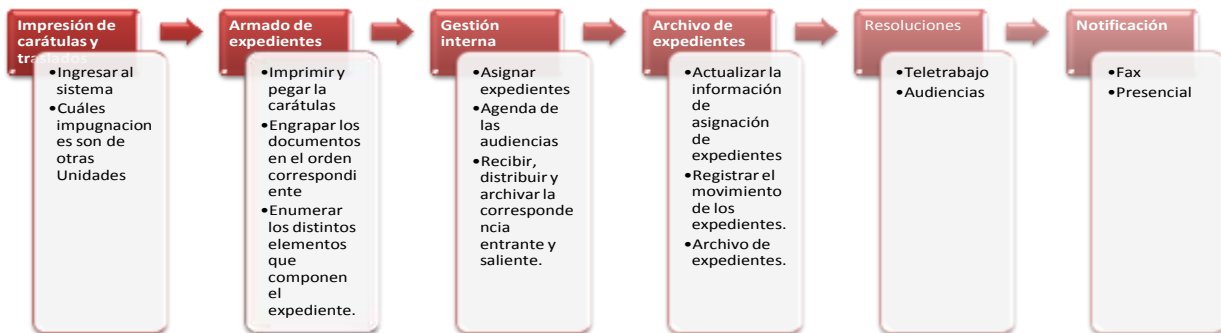


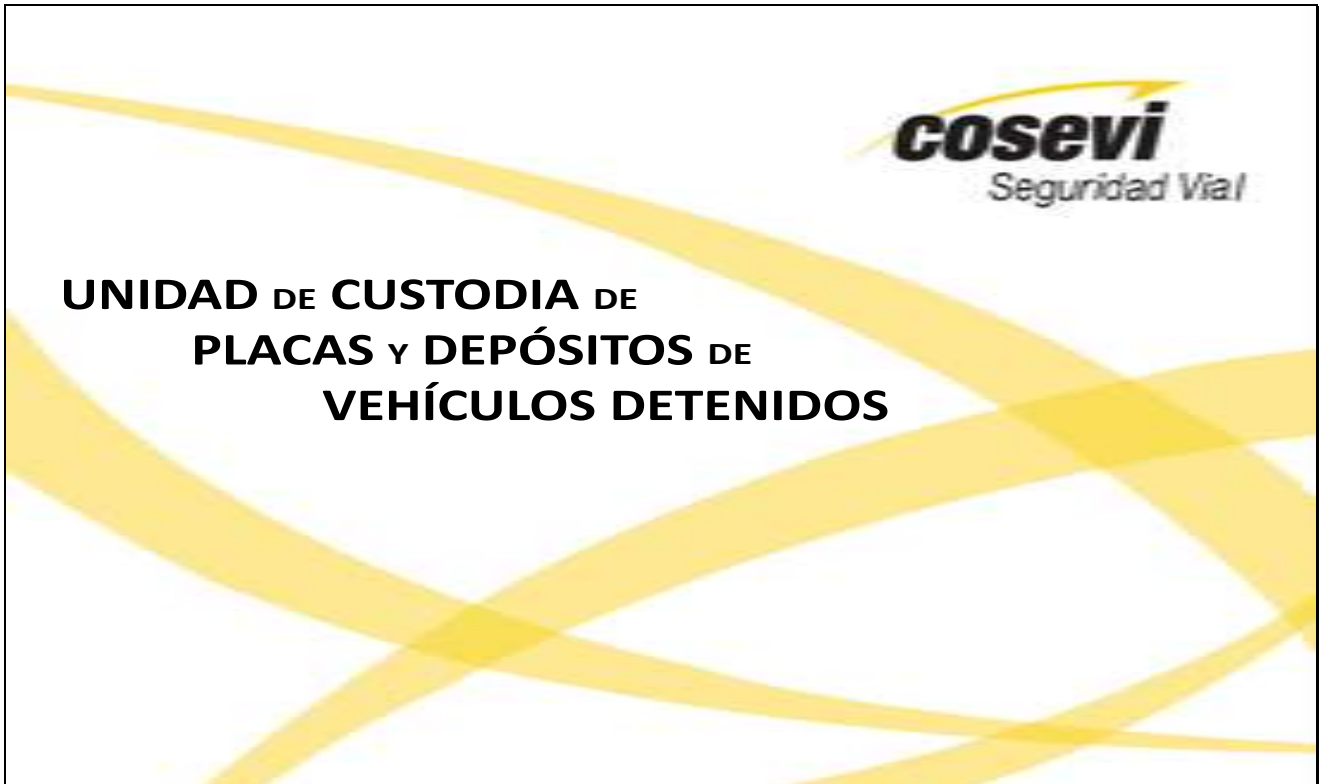
Total de Filas



UNIDAD DE IMPUGNACIONES


Proceso Resolución de Impugnaciones






UNIDAD DE CUSTODIA DE PLACAS Y DEPÓSITOS DE VEHÍCULOS DETENIDOS

Procedimientos directos de atención al usuario





Tiempos estándar del servicio actual

Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
3,36	1	3,36	0,09	3,69



Percepción de los Usuarios del Servicio



Procedimientos indirectos de atención al usuario

**UNIDAD DE CUSTODIA DE PLACAS Y DEPÓSITOS DE
VEHÍCULOS DETENIDOS**



Procedimientos directos de atención al usuario

- Brindar información
- Elaboración de Certificaciones de Placas Detenidas para Juzgados u otras instituciones.
- Destrucción de placas, por vencimiento del tiempo de su custodia, la misma se produce cuando la placa o placas cumplen un año de estar detenidas en la custodia.
- Liberaciones de placas del sistema y elaboraciones de certificados de placas destruidas.
- Liberaciones de placas por errores de digitación.
- Notas para corrección de boletas, esto cuando el oficial detiene una placa y por error le confecciona la boleta a otro vehículo.
- Certificaciones de Placa No Detenida.



**UNIDAD DE CUSTODIA DE PLACAS Y DEPÓSITOS
DE VEHÍCULOS DETENIDOS**



Tiempos estándar del servicio actual

En esta área se tomaron tiempos en la ventanilla de devolución de placas detenidas y generación de certificaciones referentes a estatus de placas.

Los resultados para esta área fueron los siguientes:

Atención en ventanilla Unidad de Control y Custodia de Placas Detenidas

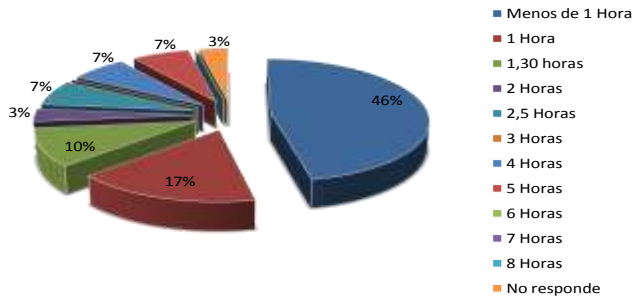
Tiempo promedio cronometrado en minutos	Eficiencia	Tiempo Normal	Factor Concesión	Tiempo Estándar
3,68	1	3,68	0,13	4,23



UNIDAD DE CUSTODIA DE PLACAS Y DEPÓSITOS DE VEHÍCULOS DETENIDOS

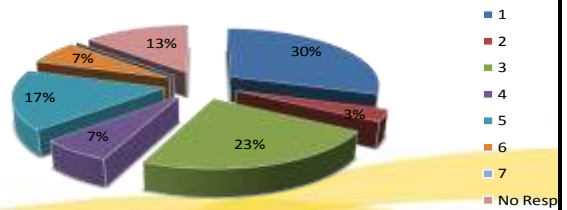


Duración del trámite

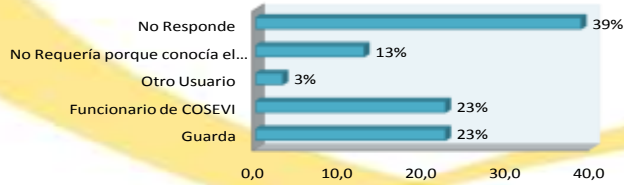


Percepción de los Usuarios del Servicio

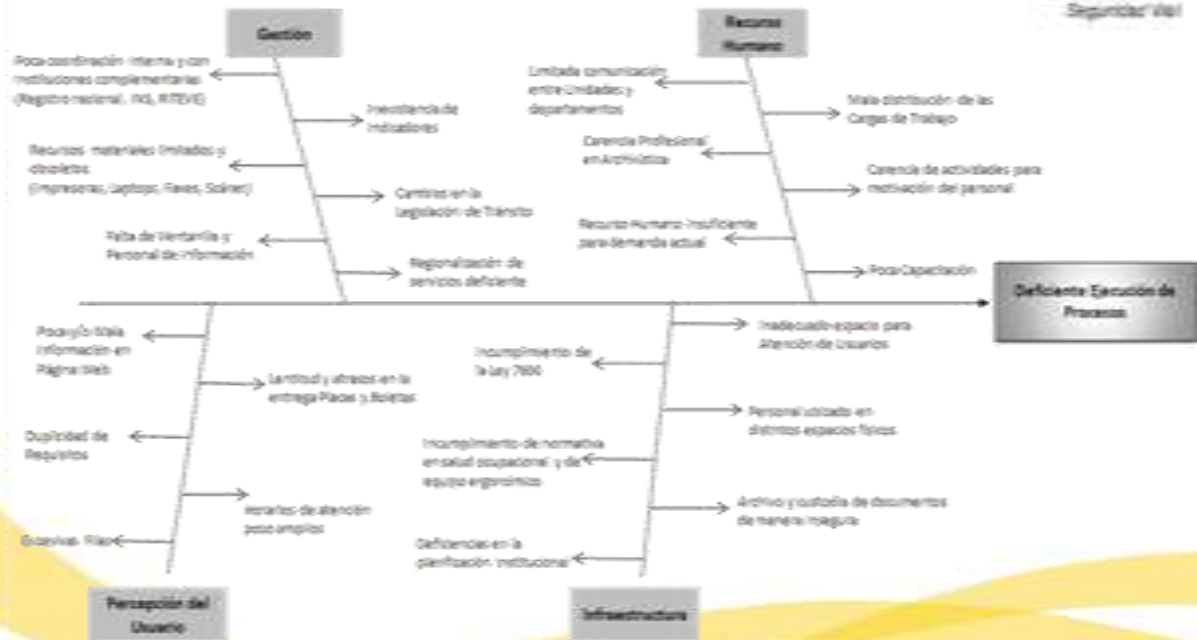
Total de filas realizadas por el usuario

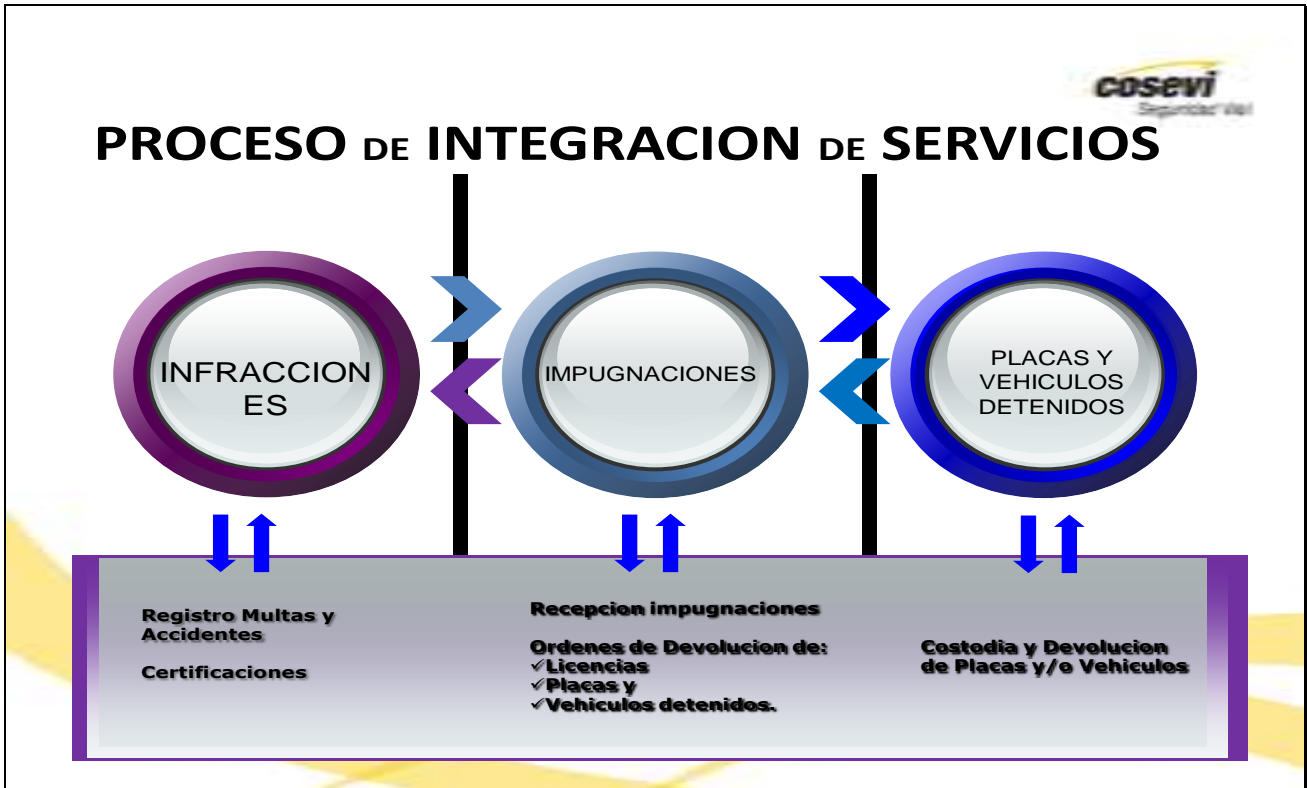


Persona que brindó información



OPORTUNIDADES DE MEJORA



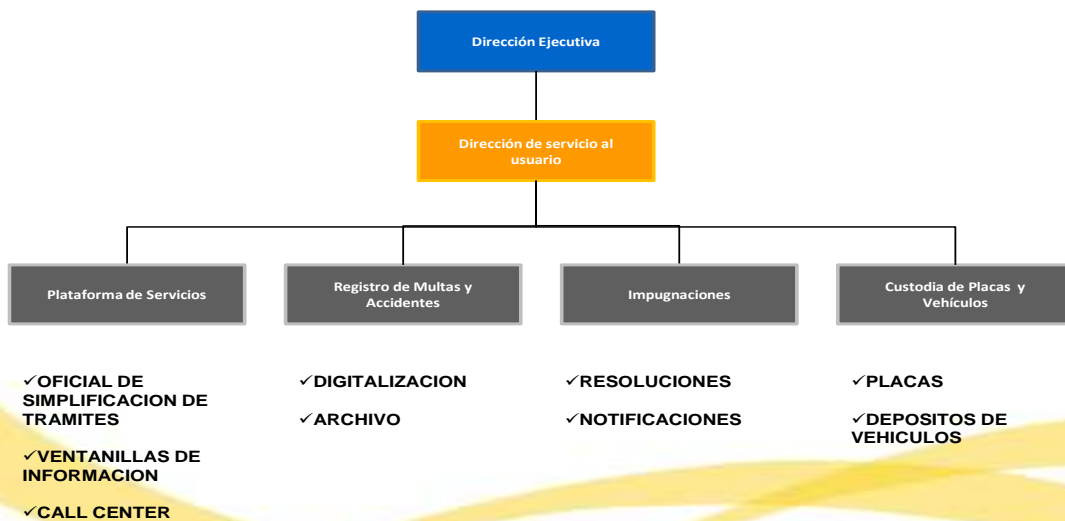


Procedimientos Generales	
Código	Procedimientos Generales
SIS-PG-001	Procedimiento general para la atención de usuarios en ventanilla única
SIS-PG-002	Procedimiento general para la atención de reclamaciones
Instructivos a generar	
Código	Unidad de Placas detenidas
SIS-IPD-001	Generación de constancia de placas destruidas
SIS-IPD-002	Generación constancia placa no detenida
SIS-IPD-003	Liberación de placas entregadas en las delegaciones
SIS-IPD-004	Liberación de placas por errores de digitación
SIS-IPD-005	Salida de Placas Detenidas
SIS-IPD-006	Salida de Vehículos Detenidos
Código	Unidad de Impugnaciones
SIS-IIM-001	Recepción de impugnaciones
SIS-IIM-002	Recepción de reclamos administrativos
SIS-IIM-003	Renuncia a impugnación presentada
SIS-IIM-004	Devolución de placas detenidas
SIS-IIM-005	Devolución de licencias detenidas
SIS-IIM-006	Devolución de vehículos detenidos
Código	Unidad de Atención al Usuario
SIS-IAU-001	1. Información sobre las infracciones a la ley de tránsito que solicitan los usuarios.
SIS-IAU-002	2. Emitir las certificaciones a los usuarios que no cuentan con infracciones al cobro.
SIS-IAU-003	3. Recibir los formularios de prescripción de infracciones que cumplan con el plazo.
SIS-IAU-004	4. Recibir y tramitar los reclamos de devolución de dinero que presenten los usuarios.
SIS-IAU-005	5. Ajustar, cuando lo requiera, la información sobre el cobro de las infracciones.
Código	Unidad de Registro de Multas y Accidentes
SIS-IMA-001	Ingreso de boletas al Sistema de Infracciones
SIS-IMA-002	Corrección de información errónea en Sistema de Infracciones



RESOLUCIÓN

ESTRUCTURA PROPUESTA DIRECCION DE SERVICIO AL USUARIO





RECOMENDACIONES



Aprobar la estructura propuesta para el Departamento de Servicio al Usuario con el propósito de garantizar el servicio eficiente, evitar el exceso de trámites y dar cumplimiento de las normas aplicables; así como autorizar a la Dirección Ejecutiva para proceder con la rúbrica de la Resolución propuesta respecto a la organización del dicho Departamento y su cumplimiento.

Autorizar a la Dirección Ejecutiva para que realice las gestiones pertinentes ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Planificación, para realizar el debido proceso de creación y formalización de la estructura orgánica de la Dirección de Servicio al Usuario del Consejo de Seguridad Vial, según se propone en el Proyecto denominado Integración de Servicios. Lo anterior en el marco de una reorganización parcial del Consejo de Seguridad Vial.

La Licda. Vasquez indica, que este proceso de integración de servicios requiere un proceso de ajuste estructural, que debe hacerse bajo los lineamientos estipulados por el Ministerio de Planificación Nacional; sin embargo, la Administración necesita que esté en operación una plataforma y poder implementar este proyecto.

Agrega la Licda. Vásquez Quesada, que se está proponiendo implementar este proceso mediante una resolución, ya que de esta forma se realizó una modificación en la estructura del Departamento de Recursos Humanos, en el año 2006; sin embargo, se llegó a la conclusión de que este proceso tenía que ponerse en conocimiento de esta Junta Directiva antes de ejecutarlo. La propuesta consiste en crear una dirección de servicios; sin embargo, mientras se da el debido proceso para constituir la, y con el propósito de darle operatividad a la plataforma de servicios, se sugiere emitir una resolución considerando un departamento que ya existe en la estructura del Cosevi y reubicar esas unidades dentro del Departamento de Infracciones.

La Licda. Vásquez se retira de la sesión.

Se propone que el actual jefe del Departamento de Infracciones ocupe el cargo de Jefe del Departamento de Servicio al Usuario en forma interina y que en adelante se denomine jefe a.i. y solicitarle a la Administración que en el término de un mes presente una terna para definir al encargado del departamento.

El directivo Marín comenta que de quedar el acuerdo así, podría darse un asunto de que la Junta Directiva esté coadministrando, y la competencia de la administración recae en la dirección ejecutiva.

El Auditor Interno recomienda que la Administración solicite permiso a Mideplan y a la Dirección de Planificación del MOPT, para que se autorice la creación de la Dirección de Servicio al Usuario, y mientras se da esta situación que se formule el perfil al puesto de director, cuando esté listo el perfil se le asigna al puesto y luego se haría un concurso interno o externo, se solicite una terna a la Dirección General del Servicio Civil o lo que se decida en ese momento. En este momento lo que se está decidiendo es trasladar algunas unidades que estaban dispersas para ubicarlas en el Departamento de Infracciones, que se denominaría como Departamento de Servicio al Usuario, según la propuesta.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 7.1 Aprobar la estructura propuesta para el Departamento de Servicio al Usuario con el propósito de garantizar el servicio eficiente al usuario, evitar el exceso de trámites y dar cumplimiento de las normas aplicables; así como autorizar a la Presidenta de esta Junta Directiva a rubricar la resolución propuesta respecto a la organización del dicho Departamento y ordenar su cumplimiento.

- 7.2 Mantener este acuerdo vigente hasta tanto se concrete el proceso de la creación y formalización de la Dirección de Servicio al Usuario, conforme a lo propuesto en el Proyecto denominado “Integración de Servicios”.
- 7.3 Autorizar a la Dirección Ejecutiva para que realice las gestiones pertinentes ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Planificación, para realizar la creación y formalización de la estructura orgánica de la Dirección de Servicio al Usuario del Consejo de Seguridad Vial, según se propone en el Proyecto denominado Integración de Servicios. Lo anterior en el marco de una reorganización parcial del Consejo de Seguridad Vial.
- 7.4 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que emita una directriz en la que se aclare que la constitución o conformación de unidades administrativas dentro de la estructura orgánica de este Consejo, es una competencia exclusiva de la Junta Directiva, máximo jerarca institucional.
- 7.5 Encomendar a la Dirección Ejecutiva que solicite al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano la formulación de un perfil de funciones para el cargo de director de la Dirección de Servicio al Usuario. Dicho estudio deberá presentarlo en el término de un mes calendario.

ARTÍCULO OCTAVO

Asuntos de la Auditoría Interna

Informe A.I-A.A-13-08 Traslado de Expedientes Físicos de Impugnaciones de Boletas de Citación, del Cosevi a la Unidad de Impugnaciones en Puntarenas

Se conoce oficio No. A.I.13-158, suscrito por MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual remite el Informe A.I-A.A-13-08 Traslado de Expedientes Físicos de Impugnaciones de Boletas de Citación, del Cosevi a la Unidad de Impugnaciones en Puntarenas, cuyo objetivo es evaluar las medidas de control aplicadas en el traslado de expedientes físicos de impugnación de boletas de citación, del Cosevi a la Unidad de Impugnaciones en Puntarenas. El estudio se realizó para el período Setiembre 2011 – Marzo 2013.

Antecedentes del Estudio

Inicialmente las Unidades de Impugnaciones de Alajuela, Heredia, Cartago y Puntarenas, se ubicaban en cada una de las aulas para capacitación del Departamento de Licencias. A mediados del año 2011 aproximadamente, ya se habían reubicado tres de esas unidades, quedando en funcionamiento en el Cosevi, únicamente la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas (UIP).

Debido a que no se contaba con oficinas para ubicar la unidad, se optó por trasladar a dos

de sus funcionarios a una oficina prestada por la Delegación de la Dirección General de Policía de Tránsito de Puntarenas, a fin de facilitar la recepción de impugnaciones a los usuarios, éstas se resolvían en ambos sitios de forma tal que la unidad funcionaba tanto en Cosevi como en Puntarenas. Durante ese período los expedientes físicos de impugnación de esa unidad, se custodiaban en el Cosevi, pero posteriormente se decidió su traslado hasta Puntarenas.

Resultados

1. Ausencia temporal de personal encargado de la UIP en el Cosevi

En mayo del 2011, laboraban para la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas ubicada en el Cosevi, la Licda. Anabelle Alpízar Jiménez, como Coordinadora y la Licda. Magally Soto Salazar, como abogada.

Durante una incapacidad de la Licda. Alpízar en el año 2011, que se extendió del 03-05-2011 al 31-08-2011; el Dr. Carlos Rivas Fernández; encargado de la Asesoría Legal, decidió ubicar a la Licda. Soto directamente en la Asesoría, pese a la ausencia de la coordinadora de la Unidad de Impugnaciones y que era la única persona destacada en dicha Unidad.

Según lo manifestó la Licda. Soto, dicho traslado se efectuó en la segunda semana del mes de mayo del 2011, no obstante conforme se observa en la orden de movimiento OM-0248-201, fue a partir del 01-10-2011, que se oficializó su traslado, en atención a solicitud del Dr. Rivas, mediante oficio AL-1472-2011, del 9 de setiembre del 2011.

Asimismo según su manifestación; la acción realizada por ella (una vez que dejó de ser parte de la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas), fue la entrega personal a la Licda. Alpízar (cuando regresó de su incapacidad) de los activos y resoluciones de expedientes de impugnación que habían quedado pendientes y estaban asignados a su persona, ya que los restantes expedientes de impugnación habían quedado en el aula donde funcionaba la unidad. Sobre las llaves del aula, expresó que no recordaba a quien se las entregó, en ocasión de su traslado a la Asesoría Legal.

Al respecto, las Normas de Control Interno para el sector público N-2-2009-CO-DFOE, indican lo siguiente:

“1.2 Objetivos del SCI: ...c. Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones. El SCI debe coadyuvar a que la organización utilice sus recursos de manera óptima, y a que sus operaciones contribuyan con el logro de los objetivos institucionales...”

En este caso, la reubicación de la funcionaria sin previa planificación, ocasionó que aproximadamente tres meses y tres semanas; desde la segunda semana de mayo hasta agosto del 2011, ninguna persona quedara a cargo de la Unidad de Impugnaciones de

Puntarenas ubicada en el Cosevi, que diera continuidad a su funcionamiento habitual y que además custodiara los activos y expedientes en ella resguardados, procurando la integridad y seguridad de los mismos.

2. Ausencia de controles para el manejo de los expedientes

2.1 En oficinas centrales del Cosevi

El 31 de agosto del 2011¹ se realizó el traslado de los expedientes físicos de impugnación de boletas de citación pertenecientes a la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas, desde el Cosevi hasta la Unidad de Impugnaciones, ubicada en la Delegación de Tránsito de Puntarenas.

El traslado lo decidió el Lic. Álvaro Bustamante, Coordinador General de Impugnaciones, según su manifestación, ante la orden emitida por la Dirección Ejecutiva, de desalojo inmediato del aula donde funcionaba esa unidad en el Cosevi, porque se requería la instalación de las cámaras de vigilancia automatizada en ese mismo lugar.

Durante las acciones realizadas para el traslado de los expedientes, no se tomaron las medidas de control necesarias, a saber:

- No se realizó un inventario de los documentos a trasladar y consecuentemente no se elaboró un detalle de los mismos.
- No se clasificó, empacó, ni rotuló la carga adecuadamente.
- No se designó a un encargado para que custodiara los expedientes durante el viaje o en su defecto, tampoco se asignó esa responsabilidad al chofer que realizó el transporte.
- No se coordinó apropiadamente con la funcionaria responsable de recibir los expedientes en el destino.

Según manifestó el Lic. Bustamante, no fue posible ejecutar ninguna de estas acciones debido a la considerable premura que existió en el acatamiento de la orden de la Dirección Ejecutiva.

Adicionalmente, no se tomaron por parte de la autoridad competente, las previsiones necesarias para garantizar la integridad de los documentos en su nuevo destino, ya que la Unidad de Impugnaciones ubicada en Puntarenas no reúne las condiciones mínimas de espacio y seguridad para el resguardo de los expedientes trasladados (Ver oficio DE-2013-0936, del 7-3-13), según se puede apreciar en las siguientes fotografías:

¹ En el Oficio 0053-UIPU-2011, se indica que la fecha del traslado de los expedientes fue el 29 de agosto del 2011, no obstante en la liquidación de gastos de viaje del conductor del vehículo que realizó el traslado; L-491-11, indica que fue el 31 de agosto del 2011.



Cajas de expedientes de impugnación, en el piso de la oficina.



Expedientes de impugnación expuestos a la vista de los usuarios, sin ningún tipo de seguridad.



Horno microondas ubicado en el área de oficina.



Coffee Maker ubicado en el área de oficina.

2.2 En la Unidad de Impugnaciones ubicada en Puntarenas

La funcionaria responsable de la recepción de los expedientes trasladados desde Cosevi, fue la Licda. Carolina Rodríguez Gutiérrez, quien se destaca como abogada de la Unidad de Impugnaciones en Puntarenas. En el recibo de la documentación, esa funcionaria no aplicó ningún mecanismo para respaldar el acto de recibo de los expedientes, incluyendo la fecha de ingreso de los mismos, fue hasta el 22 de setiembre del 2011, 22 días después del traslado, que emitió el Oficio 0053-UIPU-2011, donde se refiere a un faltante de expedientes.

Sobre esos aspectos las Normas de Control Interno para el sector público, indican:

4.1 Actividades de control El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar, como parte del SCI, las actividades de control pertinentes, las que comprenden las políticas, los procedimientos y los mecanismos que contribuyen a asegurar razonablemente la operación y el fortalecimiento del SCI y el logro de los objetivos institucionales... El ámbito de aplicación de tales actividades de control debe estar referido a todos los niveles y funciones de la institución. En ese sentido, la gestión institucional y la operación del SCI deben contemplar, de acuerdo con los niveles

de complejidad y riesgo involucrados, actividades de control de naturaleza previa, concomitante, posterior o una conjunción de ellas. Lo anterior, debe hacer posible la prevención, la detección y la corrección ante debilidades del SCI y respecto de los objetivos, así como ante indicios de la eventual materialización de un riesgo relevante.

4.3 Protección y conservación del patrimonio El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, evaluar y perfeccionar las actividades de control pertinentes a fin de asegurar razonablemente la protección, custodia, inventario, correcto uso y control de los activos pertenecientes a la institución, incluyendo los derechos de propiedad intelectual. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de tales activos y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestos...

Lo descrito en cuanto a las deficiencias en el despacho y recepción de los documentos, así como en las instalaciones donde opera la UIP en Puntarenas obedecen a la falta de una gestión efectiva, toda vez que corresponden a actividades ordinarias de una organización, e incrementa el riesgo de pérdida, extravío o deterioro de la misma, lo cual podría ocasionarle un perjuicio económico a la institución.

3. Ausencia de acciones administrativas resolutivas sobre el presunto faltante de expedientes de impugnación

3.1 Ineficiencia en los trámites

En atención a la solicitud de realizar un inventario de los expedientes trasladados de las oficinas centrales del Cosevi hacia Puntarenas, que le hizo la Licda. Anabelle Alpízar Jiménez, Coordinadora de la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas, la Licda. Carolina Rodríguez Gutiérrez, mediante Oficio 0053-UIPU-2011, del 22 de setiembre del 2011, le reportó un faltante de 34² expedientes de impugnación.

Según lo manifestado por la Licda. Rodríguez, dicho faltante lo determinó mediante una revisión de los expedientes físicos recibidos y los indicados en el control digital en Excel que llevaba la unidad.

Ese chequeo constituye la única acción administrativa realizada para solucionar el presunto faltante de expedientes, por cuanto lo demás solo se trata de traslados del caso de un funcionario a otro, según el siguiente detalle:

- Según lo expresado por la Licda. Alpízar, ella comunicó verbalmente lo sucedido al Dr. Carlos Rivas Hernández, encargado de la Asesoría Legal y éste informó mediante oficio AL-1558-2011, del 22 de setiembre del 2011, a la Licda. Silvia

²En el Oficio 0053-UIPU-2011 se reportó un faltante de 35 expedientes, no obstante la Licda. Carolina Rodríguez Gutiérrez, aclaró vía teléfono a la Auditoría Interna, que la cantidad correcta son 34 expedientes.

Bolaños Barrantes, Directora Ejecutiva, para que tomara las acciones que considerara pertinentes.

- La Licda. Bolaños a su vez, mediante TC-2011-2395, del 26 de setiembre del 2011, puso la situación en conocimiento del Lic. Álvaro Bustamante Núñez para el trámite correspondiente, solicitándole que mantuviera informada a la Dirección Ejecutiva.
- Por su parte, el Lic. Bustamante, Coordinador General de Impugnaciones, con oficio CGI-0029-2011, del 7 de octubre del 2011, le solicitó a la Licda. Alpizar; una certificación de los expedientes perdidos para presentar una denuncia ante el OIJ, la reposición de los expedientes y una certificación de los controles implementados y la certificación de los mismos por parte de la oficina correspondiente del Cosevi.
- A través de oficio UIP-27-2011, del 9 de noviembre del 2011, la Licda. Alpizar le respondió, refiriéndose a los aspectos solicitados, pero no en los términos pretendidos por el Lic. Bustamante y en los aproximadamente 16 meses después no se dio ningún trámite para resolver el extravío de los expedientes.
- Recientemente, con oficio DE-2013-0745(2), del 25 de febrero del 2013, la Dirección Ejecutiva, le solicitó a la Asesoría Legal una investigación al respecto, para que determine si hubo falta del deber de custodia de los expedientes y dé inicio a los procesos jurídicos correspondientes. Conforme oficio AL-904-2013, del 14 de marzo del 2013, para tal efecto, se nombró por parte del Dr. Carlos Rivas Fernández, al Lic. Jerome Fait Monge.

Asimismo en atención a lo solicitado por la Dirección Ejecutiva en el oficio DE-2013-0749(2), del 25 de febrero del 2013, el Lic. Álvaro Bustamante Núñez, emitió el oficio CGI-095-2013, del 27 de febrero del 2013, en el que a su vez se refiere al oficio sin número, de la misma fecha, que le dirigió el Lic. Jonathan Gutiérrez Ángulo, funcionario de la UIP. Ambos oficios contienen datos sobre los expedientes, pero no agregan valor o actualizan la información que con anterioridad se conoce, incluso según manifestación del Lic. Gutiérrez, él solo se refirió a los expedientes que le habían sido asignados y que los datos corresponden al estado en que se encontraba cada impugnación en la base de datos en Excel, aproximadamente a junio del 2010.

3.2 Falta de claridad en los reportes

Según se observa en el cuadro comparativo siguiente, existen diferencias, inconsistencias y errores en los datos incluidos en los cuatro reportes contenidos en los oficios sobre los expedientes presuntamente extraviados, lo cual no permite tener certeza sobre la situación real y actual de cada caso y hace presumir un inadecuado manejo de la base de datos que se llevaba en Excel, por cuanto siendo esta la fuente de información básica, no resultan comprensibles algunas diferencias en esos reportes. Otro aspecto es que los oficios suscritos el 27 de febrero del 2013, por el Lic. Gutiérrez (sin número) y por el Lic. Bustamante (CGI-095-2013), todavía se refieren a expedientes “devueltos o archivados”,

por una acción de inconstitucionalidad al Artículo 133, h), de la Ley 8696, que se resolvió desde el 2012, con el Voto 2012-6877, publicado en el Boletín Judicial 182, del 20 de setiembre del 2012, lo que también hace presumir que no se continuó con el trámite de atención de la impugnación, con el riesgo de que se genere la prescripción del trámite.

Concepto	Funcionari(a)(o)			
	Licda. Carolina Rodríguez G.		Lic. Jonathan Gutiérrez A.	Lic. Álvaro Bustamante N.
Reportes presentados	Oficio 0053-UIPU-2011 (22-09-2011)	Oficio s/n (29-10-2012)	Oficio s/n (27-02-2013)	Oficio CGI-095-2013 (27-02-2013)
Cantidad de expedientes	35	34	Solo se refiere a los asignados a él.	32 Ver (1)
Asignación de expedientes por abogado	18 Jonathan Gutiérrez A. 1 Anabelle Alpízar J. 2 Magally Soto S. 5 Carolina Rodríguez G. 8 No indica a quién se asignó.		14 Jonathan Gutiérrez A.	26 Jonathan Gutiérrez A. 2 Anabelle Alpízar J. 3 Magally Soto S. 1 Carolina Rodríguez G. Ver (1)
Estado de impugnación de la boleta de citación	2 absueltas 8 condenadas 24 no tienen asociado ningún estado		1 condenada 3 resueltas 10 devueltos o archivados por una acción de inconstitucionalidad (Art. 133, h))	13 cancelados 1 resuelta 11 impugnadas 7 devueltas o archivadas Ver (1)
Estado de cobro de la multa correspondiente	13 canceladas 17 pendientes de cobro 4 no tienen asociado ningún monto Ver (2)		No se refiere a este aspecto.	13 canceladas 19 no indican Ver (1) y (2)

(1) Se repite el expediente 797-2010, por lo tanto solo son 31.

(2) 1 boleta de citación que se reporta por la Licda. Rodríguez como pendiente de cobro, en este reporte se incluye como cancelada y 1 que se reporta por la Licda. Rodríguez como cancelada, se incluye en este reporte como impugnada.

No obstante las observaciones anteriores, para tener una referencia desde la perspectiva económica, considerando los datos suministrados por la Licda. Carolina Rodríguez (facilitados mediante correo electrónico del 29-10-2012, a solicitud de Auditoría Interna), en cuanto al estado de cobro de la multa correspondiente se observa que; 13 boletas ya fueron canceladas para una captación de recursos de ¢2.455.508,86; 17 impugnaciones aún están pendientes de pago por un total de ¢943.792,00 y finalmente, 4 expedientes no

tienen asociado ningún monto en la multa correspondiente.

Por lo tanto según lo investigado y expuesto en los numerales 2.3.1 y 2.3.2, no se han realizado acciones administrativas resolutorias sobre dichos expedientes, de cuyo extravío se habla desde hace aproximadamente 18 meses, por ejemplo; no se ha hecho una investigación para descartar la existencia de los expedientes reportados como faltantes, en las demás Unidades de Impugnaciones, ante un posible error de un traslado por incompetencia³, consecuentemente no se ha elaborado un reporte actualizado sobre la situación de cada caso (si efectivamente está extraviado), no se ha informado si se procedió a la reposición de los expedientes, ni se ha definido el procedimiento para tal actividad. Es hasta en marzo del 2013 que según oficio DE-2013-0745, se inició un estudio para determinar la necesidad y factibilidad de una denuncia penal y de posibles responsabilidades administrativas.

Respecto a la reposición de expedientes, mediante documento C-144-2006, del 07 de abril de 2006, la Procuraduría General de la República, se refiere a la aplicación del mecanismo que para tal efecto, contempla el artículo 142 del Código Procesal Civil, que indica:

Artículo 142 Reposición de expedientes. Los expedientes que se perdieren o extraviaren serán repuestos a costa del culpable, el cual pagará, además, daños y perjuicios. Al efecto, el juez dictará resolución en la que ordenará a las partes presentar copias de los escritos anteriormente presentados, copias de las actuaciones de prueba y las cédulas de notificación que se hubieren entregado, a fin de que el secretario certifique unas y otras. Antes de dictar sentencia, el juez, de oficio, ordenará las pruebas que considere necesarias para decidir con arreglo a derecho.

Por su parte las Normas de Control Interno para el sector público indican lo siguiente, respecto al cumplimiento del ordenamiento jurídico y técnico:

4.6 Cumplimiento del ordenamiento jurídico y técnico El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer las actividades de control que permitan obtener una seguridad razonable de que la actuación de la institución es conforme con las disposiciones jurídicas y técnicas vigentes. Las actividades de control respectivas deben actuar como motivadoras del cumplimiento, prevenir la ocurrencia de eventuales desviaciones, y en caso de que éstas ocurran, emprender las medidas correspondientes...

La desatención al reporte de un faltante de expedientes de impugnación, por parte de los funcionarios informados, obedece a fallas relacionadas con el ambiente de control, como; compromiso, competencia, organización, comunicación y genera que no se tomen acciones correctivas oportunas, así como que no se pongan en operación controles que minimicen el riesgo de ocurrencia de situaciones similares en un futuro, máxime, que el traslado de expedientes entre las unidades de impugnaciones es constante, debido a las incompetencias.

³Incompetencia: Las Unidades de Impugnaciones reciben impugnaciones de cualquier zona del país y posteriormente las trasladan a la Unidad correspondiente, de acuerdo a la zona donde se realizó la boleta de citación.

Conclusiones

La única funcionaria que se encontraba laborando en la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas ubicada en Cosevi, fue trasladada a la Asesoría Legal, sin tomar ninguna previsión para que la Unidad continuara su giro.

Para el traslado de los expedientes de impugnación ubicados en el Cosevi hasta la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas, no se aplicaron las medidas de control necesarias para garantizar su integridad; lo realizado se limitó a una simple carga, transporte y descarga, situación que es mayormente delicada tratándose de ese tipo de documentación.

Debido a esa falta de controles, no es posible determinar la causa del faltante de expedientes.

Las autoridades competentes no han realizado acciones administrativas efectivas para resolver el faltante de 34 expedientes de impugnación reportado, lo cual se relaciona con una deficiente organización, además de un inapropiado clima organizacional entre algunas de las jefaturas involucradas.

La Señora Presidente informa que la Administración le ordenó a la Asesoría Legal iniciar un procedimiento administrativo, para determinar la responsabilidad de los hechos expuestos en el informe.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

- 8.1 Se da por recibido el oficio No. A.I.13-158, de la Auditoría Interno, mediante el cual remite el Informe A.I-A.A-13-08 Traslado de Expedientes Físicos de Impugnaciones de Boletas de Citación, del Cosevi a la Unidad de Impugnaciones en Puntarenas y se acogen en todos sus extremos las recomendaciones incluidas en el mismo.
- 8.2 Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que realice las gestiones para contar con un lugar en la provincia de Puntarenas, que reúna las condiciones necesarias para que la Unidad de Impugnaciones de esa zona, brinde su servicio con todo el personal que fue contratado para ese efecto y además pueda resguardar adecuadamente los expedientes y demás activos a su cargo.
- 8.3 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones al Coordinador General de Impugnaciones, para que:
 - a. Establezca, oficialice y divulgue un procedimiento con los pasos necesarios para la reposición de expedientes de impugnación en caso de pérdida.
 - b. Solicite a los Coordinadores de las Unidades de Impugnaciones para que

durante los traslados de expedientes por incompetencias o alguna otra razón, se apliquen medidas de control que garanticen su integridad, a saber; detalle de expedientes, encargado del traslado, constancia de entrega y recibo de expedientes, por parte de todos los funcionarios involucrados, empaque y prácticas de carga y descarga adecuadas (clasificación, identificación, protección), entre otras.

- c. Elabore conjuntamente con la Coordinadora de la Unidad de Impugnaciones de Puntarenas, previa indagación en las demás Unidades de Impugnaciones, un informe detallado de cada uno de los expedientes presuntamente extraviados, que incluya los datos y el estado actual (refiriéndose a una posible prescripción) de la boleta de citación y se proceda a la reconstrucción de los expedientes faltantes o en su defecto se deje constancia de los documentos emitidos relacionados con cada caso incluyendo los relativos a su extravío, debidamente foliados y cerrando con un acta que certifique dicha documentación, firmada por ambos.

- 8.4 Comisionar a la Dirección Ejecutiva para que remita este informe a la Asesoría Legal, para que sirva de insumo en la instrucción de la investigación que se esté realizando para determinar si hubo falta del deber de custodia de los expedientes y dar inicio a los procesos jurídicos correspondientes.

La Señora Presidencia levanta la sesión, por lo avanzado de la hora, y los temas que no se conocen se trasladan para la próxima sesión.

Se levanta la sesión a las 20:15 horas.