

Sesión Ordinaria 2779-14

Acta de la Sesión Ordinaria 2779-14 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 20 de octubre del 2014 en la Sala de Sesiones del Consejo de Seguridad Vial. Se inicia la sesión a las 17:18 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Lic. Enrique Tacsan Loría	Representante MEP
Lic. María Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales
Dr. Fernando Llorca Castro	Representante Ministerio Salud
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.

Participan además:

Ing. Germán Valverde González	Director Ejecutivo
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Maricé Porras Zamora	Asesora Legal Junta Directiva
Sra. Rita Muñoz Sibaja	Secretaria Junta Directiva

Contenido:

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta de Sesión Ordinaria 2778-2014
- III. Asuntos de la Presidencia
- IV. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- V. Asuntos de la Dirección Ejecutiva
- VI. Permiso sin Goce de Salario solicitado por la Servidora Martha Luz Pérez Peláez
- VII. Asuntos de la Auditoría Interna
 - ✓ Informe AI.-AO.-14-19 "Evaluación del Proyecto de Promoción de la Seguridad Vial"
 - ✓ Informe AI.ATI.-14-22 "Evaluación del Sistema de Citas para las Pruebas Teóricas y Prácticas de Conductores"
- VIII. Entrega del documento Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central

- IX. Entrega del documento Reglamento del Consejo de Seguridad Vial para el cobro Administrativo Judicial de las Multas por Infracciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad vial No. 9078

ARTÍCULO PRIMERO

Orden del Día

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Lic. Enrique Tacsan Loría, Vicepresidente, quien somete a aprobación de los Señores Directores el orden del día.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2779-2014 del 20 de octubre del 2014.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Acta Sesión Ordinaria 2778-2014

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2778-2014, del 13 de octubre del 2014.

El Director Chavarría Gutiérrez propone que los párrafos: tercero y cuarto de la página 16 se lean como sigue por haberse omitido en la transcripción:

El Ing. Roldán Ballesterero responde que en los sistemas de Alajuela, Heredia y Cartago efectivamente están instalados y tienen controladores centralizables y con el proyecto de interconexión que se termina en octubre, estos sistemas quedarán comunicados con el Centro de Control en San José. Los 87 sistemas de semáforos cuyos controladores se van a cambiar corresponden a intersecciones semaforizadas que se encuentran a lo largo de corredores viales que no están incluidos actualmente dentro del Sistema Centralizado de Semáforos de la Ciudad de San José, dentro del área metropolitana de San José.

El Director Chavarría Gutiérrez propone completar el grupo contraparte de fiscalizadores tal y como está consignado en el oficio No. DGIT-DS-842-2014, incluyendo en ese grupo a los ingenieros Mario Grant Sáenz y Jenny González Rojas del Departamento de Semáforos de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

El Director Ejecutivo hace la siguiente aclaración: en la sesión se conoció primero la modificación presupuestaria No. 08-2014, donde se incorporaron recursos para el proyecto

del Sistema de Interconexión con el Sistema Centralizado de Semáforos y en esa misma sesión se conoció la adjudicación de la Licitación Pública Internacional 2014LI-000001-0058700001 Cambio de Tecnología en Sistemas Semafóricos e Interconexión con el Sistema Centralizado de Semáforos de la Ciudad de San José (SSCSJ), por lo que previo a conocer la modificación hizo la advertencia de que en esa sesión se incluyeron los dos temas, a efecto de que la Administración pudiera cumplir con los plazos de contratación, pero sobretodo, porque ya se había planteado un segundo escenario para presentar a la Junta Directiva, en el caso de que este órgano colegiado no aprobara la modificación presupuestaria. En caso de que esto hubiera sucedido, el equipo técnico encargado de analizar la licitación brindaría una propuesta de adjudicación parcial, ya que los recursos asignados al proyecto son muy escasos. Por lo que se solicita se deje constancia de lo anterior, que no se incluyó en la transcripción.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Acta de la Sesión Ordinaria 2778-2014, del 13 de octubre del 2014, incluyendo las observaciones de los Señores Directores.

ARTÍCULO TERCERO

Asuntos de la Presidencia

El Señor Vicepresidente propone una moción de orden, con el fin de cambiar el orden del día, en virtud de que el Señor Presidente aún no se ha incorporado a la sesión, para trasladar el apartado de Asuntos de la Presidencia al final de la sesión.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar la moción presentada por el Señor Vicepresidente y se traslada el punto de Asuntos de la Presidencia para el final de la sesión.

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva

No se presentaron documentos en el Apartado de Asuntos de los Señores Directores de Junta Directiva en la presente sesión.

El Señor Presidente de la Junta Directiva se incorpora a la sesión al ser las 17:45 horas.

ARTÍCULO QUINTO

Asuntos de la Dirección Ejecutiva

5.1 Convenio de Cooperación entre el Consejo de Seguridad vial y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM)

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, el Director Ejecutivo presente el proyecto de Convenio de Cooperación entre el Consejo de Seguridad vial y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM). A continuación explica los detalles del mismo:

Objetivo General:

Contribuir con acciones para mejorar la seguridad de la población migrante indígena panameña Ngäbe y Buglé que migra de la Región Comarcal en Panamá, a lo largo de una ruta migratoria, iniciando en el cantón Coto Brus y movilizándose luego a la luz de la cosecha de café a Buenos Aires, Pérez Zeledón y la Subregión los Santos, por medio de la implementación de acciones concretas en materia de prevención de accidentalidad en carreteras, en resguardo de su vida e integridad física.

Objetivos específicos:

- Diseñar, elaborar e imprimir documentos en idioma Ngäbe y Buglé para las poblaciones migrantes indicadas, que ingresan al país estacionalmente, así como las que estén radicadas en el país, con el concurso de un equipo de traductores, que faciliten la adaptación del materia existente en materia de factores de riesgo de accidentalidad en carretera.
- Diseñar e implementar un parque vial de seguridad vial móvil o itinerante para que pueda ser utilizado con las poblaciones indígenas.

Compromisos:

1. La Organización Internacional para las Migraciones OIM, facilitará traductores, para que en conjunto con funcionarios del Consejo de Seguridad Vial, adapten los materiales existentes en materia de factores de riesgo de accidentalidad en carretera, con el fin de que sean insumo eficaz para la formación y educación de las poblaciones indígenas involucradas en este convenio.
2. La Organización Internacional para las Migraciones OIM, colaborará en el diseño e implementación de un parque vial de seguridad vial móvil o itinerante para que pueda ser utilizado con las poblaciones indígenas, para lo cual podrá aportar recursos financieros para la compra de los materiales que posibiliten tal objetivo.
3. El Consejo de Seguridad Vial, brindará su apoyo activo para las actividades de promoción y prevención que desarrolla la Comisión Interinstitucional de Asuntos Migratorios (CIAM), en el componente específico de la accidentalidad en carretera de las poblaciones descritas en este convenio; así como en el proceso de traducción de los textos que se definan al amparo de este convenio.

4. El Consejo de Seguridad Vial nombrará un representante ante la comisión CIAM, quien participará activamente en el cumplimiento de los objetivos de este convenio.

La vigencia del convenio de cooperación entrara en vigencia a partir de la fecha de su firma y por un plazo de 12 meses, prorrogable por un periodo adicional de conformidad con los avances en la implementación de las distintas actividades.

Comenta el Director Ejecutivo, que la firma de este convenio está programada dentro del cronograma de actividades de la Semana de Seguridad Vial.

La Directora Vargas Víquez expresa, que este pueblo indígena tiene población migrante y nacional, cree importante que la capacitación sea para los dos grupos. Estos indígenas viven migrando, entre Costa Rica y Panamá. Dentro de ellos hay habitantes que tienen cédula panameña y otra parte que tiene cédula costarricense. Por lo que sería conveniente que la capacitación fuera para todos por igual.

El Director Ejecutivo acota que la capacitación sería para todos los habitantes, ya que el propósito del convenio es salvar vidas dentro del territorio de Costa Rica, independientemente si es extranjero o nacional. Por esa razón, el Cosevi está muy interesado en apoyar a la OIM en el desarrollo del material didáctico y su aplicación.

Agrega la Directora Vargas Víquez, que sería bueno que cuando se haga el informe se aclare esta situación, porque aquí se piensa que esa población es panameña.

En relación con el periodo de vigencia del convenio, el Director Tacsan Loría menciona que los estudios al respecto indican que a los dos años de iniciado un proyecto como este, se tiene todo listo, por lo que propone que la vigencia sea por un año prorrogables hasta por dos periodos, con esto se da más tiempo para poder efectuar todas las diligencias necesarias, sin tener la presión del vencimiento del convenio.

El Director Chavarría Gutiérrez está de acuerdo con las manifestaciones del Director Tacsan Loría y propone que sea por un año y hasta por tres prorrogas.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Convenio de Cooperación entre el Consejo de Seguridad vial y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), cuya vigencia será por un año y prorrogable por tres periodos iguales. Se autoriza al Presidente de la Junta Directiva a firmar dicho documento.

5.2 Informe de la Participación del Señor Director Ejecutivo al IV Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial

El Director Ejecutivo presente el informe de su participación en el IV Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, que se celebró en Cancún México, del 30 de setiembre al 2 de octubre pasado.

El siguiente cuadro es el cronograma de actividades del congreso:



IV CONGRESO IBERO-AMERICANO DE SEGURIDAD VIAL
 CANCÚN (MÉXICO) 30 SEPTIEMBRE - 2 OCTUBRE 2014

Programa Técnico

VISIÓN GENERAL

LUNES 29 DE SEPTIEMBRE	
HORA DE INICIO	ACTIVIDADES
13:30	Registro de participantes y entrega de documentación
14:00	SEMINARIOS - TALLERES

MARTES 30 DE SEPTIEMBRE		
HORA DE INICIO	TIPO DE SESIÓN	TÍTULO
08:00		Registro de participantes y entrega de documentación
09:00		Ceremonia de inauguración CONFERENCIA MAGISTRAL: Estrategia Mexicana de Seguridad Vial. Dr. José Valenté Aguilar Zinsler - Director General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte - Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Gobierno de México
10:30		Inauguración de la exposición - Café
11:00	Sesión plenaria	<i>Paradigma de la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe; avances de la década y retos para el futuro.</i>
13:00		Descanso
14:30	Sesiones técnico-científicas (sesiones paralelas)	A - Planes de Seguridad Vial nacionales, un buen punto de partida. B - Usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas, en el centro de las políticas de la Seguridad Vial. C - Seguridad Vial laboral. Permisos de conducir, Formación vial para conductores profesionales.
16:30	Comunicaciones (sesiones paralelas)	Temáticas: 1 - Gestión de la Seguridad Vial. 2 - Diseño de vías para una movilidad más segura. 4 - Usuarios más seguros.
18:30		Fin de la jornada
19:30		Cóctel de Bienvenida - Hotel Moom Palace

MIÉRCOLES 1 DE OCTUBRE		
HORA DE INICIO	TIPO DE SESIÓN	TÍTULO
09:00	Comunicaciones (sesiones paralelas)	Temáticas: 1 - Gestión de la Seguridad Vial. 2 - Diseño de vías para una movilidad más segura.
11:00		Pausa - café
11:30	Sesión plenaria	<i>Paradigma institucional de la Seguridad Vial; liderazgo, fortalezas y asignaturas pendientes.</i>
13:30		Descanso
15:00	Sesiones técnico-científicas (sesiones paralelas)	D - Vías y equipamiento más seguros para todos. Aplicaciones tecnológicas para la mejora de la Seguridad Vial (PARTE 1). E - Educación, concienciación y control policial, ejemplo de colaboración. F - Marco para la gestión global de la Seguridad Vial. Asistencia y apoyo a las víctimas.
18:30		Fin de la jornada
20:30		Cena de Clausura - Hotel Moom Palace

JUEVES 2 DE OCTUBRE		
HORA DE INICIO	TIPO DE SESIÓN	TÍTULO
09:00	Sesiones técnico-científicas (sesiones paralelas)	G - Velocidad, alcohol y drogas. Conducción distraída. Campos prioritarios para la reducción de la accidentalidad. H - Vías y equipamiento más seguros para todos. Aplicaciones tecnológicas para la mejora de la Seguridad Vial (PARTE 2). I - Avances en el vehículo y su equipamiento. J - Conductas más seguras.
11:00		Pausa - café
11:30	Comunicaciones (sesiones paralelas)	Temáticas: 1 - Gestión de la Seguridad Vial. 2 - Diseño de vías para una movilidad más segura. 3 - Promoción de vehículos más seguros. 4 - Usuarios más seguros. 5 - Respuesta tras los accidentes.
13:30		Descanso
15:00	Sesión plenaria	<i>Paradigma del trabajo conjunto en Seguridad Vial; juntos podemos salvar vidas; retos y objetivos.</i>
17:30		Ceremonia de Clausura
18:30		Fin de la jornada

DECLARACIÓN DE CANCÚN

El martes 30 de setiembre participó en las sesiones técnico - científicas (sesiones paralelas): A - Planes de Seguridad Vial Nacionales, un Buen Punto de Partida, donde expuso La Estrategia de Seguridad Vial 2015-2020: Una Priorización de la Atención.



En el panel “Diseño de vías para una movilidad más segura”, presentó el proyecto “Diseño e Implementación de una Vía 2+1 en la Carretera Braulio Carrillo”.

También participó, durante los tres días en el seminario-taller de IRF. Una de los talleres que más llamó la atención fue una presentación que realizó el representante de Brasil, denominado “El Mayo Amarillo”, es un movimiento más que una campaña. Es un movimiento social donde se trató de internalizar la problemática de la seguridad vial dentro de la ciudadanía. Ellos eligieron mayo porque fue el mes, cuando la ONU promovió y declaró la Década de la Seguridad Vial y amarillo para utilizar el color de prevención que se utiliza en la demarcación vial.

En este taller Costa Rica postularon dos proyectos para la premiación de buenas iniciativas de Seguridad Vial, una de ellas fue premiada, que fue la elaboración del Manual de Análisis de Zonas Laterales de Carreteras y de Sistemas de Contención Vehicular”. Es una guía que en este momento, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito está revisando y se espera que para finales de año esté listo este proceso, para iniciar una segunda versión. Este manual es único. En América Latina solo existen dos países que tienen una guía parecida.

En las conclusiones del congreso se publicó la declaración de Cancún:

DECLARACIÓN DE CANCÚN

Motivados por un profundo compromiso para mejorar la seguridad vial en la región de América Latina, el Caribe, España y Portugal, a la mitad del camino iniciado con el lanzamiento del Decenio de Acción por la Seguridad Vial en el año 2010 y en el afán de contar con un espacio para el intercambio de experiencias y buenas prácticas, así como de favorecer una reflexión sobre los obstáculos y retos inmediatos a vencer para avanzar en el cumplimiento de la meta de reducción de víctimas de accidentes en un 50% en 2020.

Aun Reconociendo que se han producido avances en materia de seguridad vial en la Región desde el III Congreso Ibero Americano de Seguridad Vial celebrado en Bogotá en 2012 en diversos ámbitos, destacando una mayor sensibilidad social y política ante esta realidad y la inclusión de la seguridad vial en las políticas gubernamentales.

Entendemos que los cambios y mejoras acometidos no son suficientes para hacer frente a los ambiciosos retos establecidos y, a tenor de las cifras de siniestralidad actuales, los niveles de seguridad vial no alcanzan los estándares deseables para la mitad del Decenio y se puede predecir un fracaso por contener la epidemia que representan los fallecidos, lesionados y discapacitados como consecuencia del tránsito; los esfuerzos, por tanto, deben incrementarse de manera significativa y sostenible en el tiempo;

Por todo ello, Reclamamos un nuevo impulso al tratamiento de la seguridad vial, con el objetivo de promover un cambio de ritmo que permita alcanzar las metas establecidas; cambio de ritmo que pasa por una implicación política, labor de liderazgo y coordinación, asignación de recursos humanos y económicos, redefinición de prioridades y recopilación, difusión y aplicación de buenas prácticas en materia de seguridad vial.

Para ello, como aporte estratégico de la Declaración de Cancún, definimos la siguiente:

Asumimos como URGENTE:

- ✓ Establecer los mecanismos que conduzcan a la profesionalización de una policía especializada en materia de tránsito dotada de la tecnología adecuada para el desempeño de su labor de vigilancia y control.
- ✓ Diseñar un procedimiento sancionador adecuado que asegure el cumplimiento de las normas mediante la ejecución efectiva de las sanciones.
- ✓ Promover, desde la planificación, políticas para garantizar la movilidad segura de todos los usuarios, en particular de los más vulnerables, entre los que destacan los peatones y los ciclistas.

- ✓ Adoptar la norma de vehículos seguros de Naciones Unidas, para permitir mejorar la seguridad vehicular, involucrando a los fabricantes en el compromiso del máximo nivel de seguridad para todas las unidades de la Región, como en otras partes del mundo.
- ✓ Aplicar una política integral de movilidad segura para las motocicletas, considerando el creciente problema que supone su uso incontrolado.
- ✓ Implantar sistemas seguros de transporte público.
- ✓ Abordar el problema de la adecuación de la velocidad en las vías urbanas e interurbanas, estableciendo límites adecuados a las características y usos de las vías, así como a la composición del tránsito, y estableciendo procedimientos de control sistemático, preferiblemente con medios tecnológicos.
- ✓ Controlar de manera efectiva el consumo de alcohol y drogas asociado a la conducción, generando marcos reguladores, procedimientos de control y sanción y políticas de educación y concienciación social, que se hayan demostrado exitosas.
- ✓ Aspirar a ratios del 100% en el uso del casco y del cinturón de seguridad entre los usuarios, para lo que es necesario establecer marcos normativos, asignar medios de control y difundir información y concienciación a los ciudadanos.
- ✓ Adoptar y aplicar normativas para la generalización de los Sistemas de Retención Infantil en la región.
- ✓ Promover la transferencia de conocimiento y buenas prácticas basadas en evidencias científicas entre los países de la comunidad de América Latina, el Caribe, España y Portugal, con el CISEV junto con otras iniciativas, como máximo exponente de colaboración internacional.
- ✓ Regular la obtención de los permisos de conducir, garantizando una formación y evaluación adecuadas y su expedición por parte de una única entidad o de acuerdo a criterios y procedimientos homogéneos.
- ✓ Implementar programas de formación adecuados a cada nivel de responsabilidad de los distintos actores de la seguridad vial, para la adecuada preparación de funcionarios públicos y privados.
- ✓ Reforzar el Programa Mesoamericano de Seguridad Vial, como ejemplo de la generación de fuertes alianzas multisectoriales para la seguridad vial, reconociendo el alto potencial para desarrollar nuevos enfoques que maximizan el esfuerzo de colaboración.

- ✓ Acordamos esta hoja de ruta los responsables gubernamentales, asociaciones de carreteras de la Región, representantes de organismos multilaterales, la academia, asociaciones de víctimas, organizaciones civiles, empresas privadas, expertos internacionales, ponentes y profesionales comprometidos con la seguridad vial de 23 países, reunidos en el IV Congreso Ibero Americano de Seguridad Vial (CISEV), al tiempo que invitamos a otros implicados y, de manera muy significativa, a los responsables de la toma de decisiones en los países, a asumir este manifiesto como propio, permitiendo que sirva de guía en los próximos años para conseguir el necesario cambio de ritmo con vistas a lograr las metas del Decenio.

La presentación del programa “La Estrategia de Seguridad Vial 2015-2020: Una Priorización de la Atención”, es la siguiente:



Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2015-2020: Una Priorización de la Atención

Germán Valverde González
Director Ejecutivo
Consejo de Seguridad Vial, Costa Rica

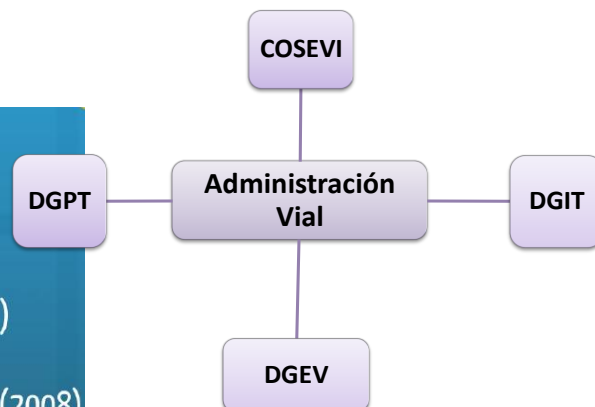
índice

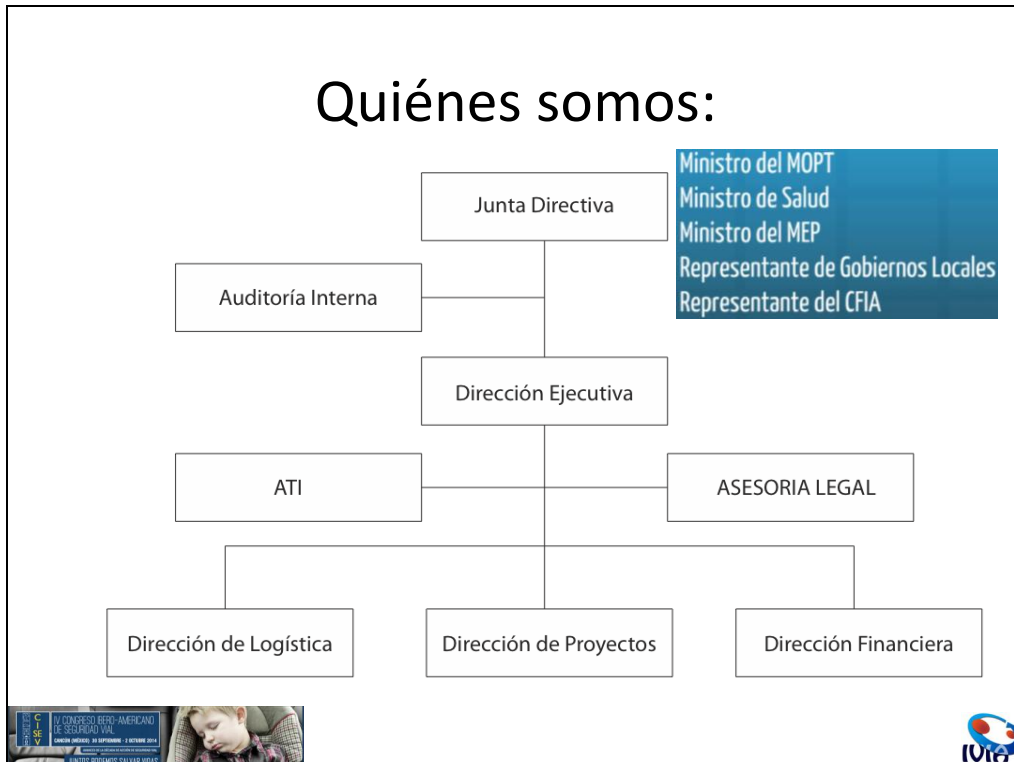
- El Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica
- Resultados obtenidos a la fecha
- Plan estratégico 2015-2020
- Reflexiones finales



Quiénes somos:

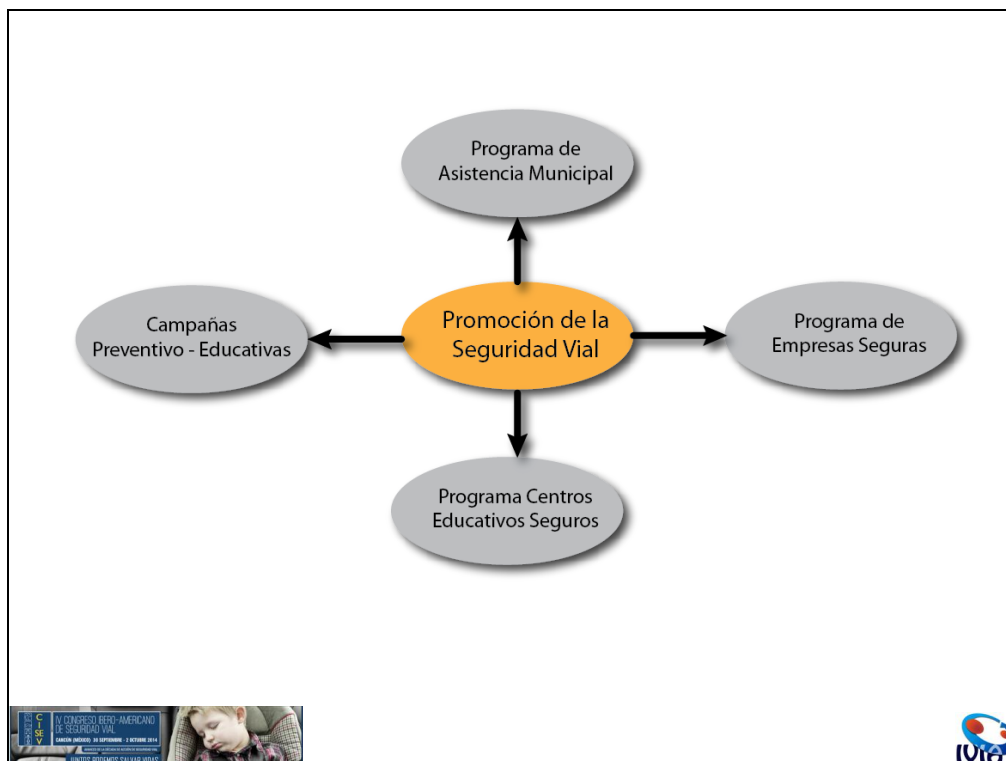
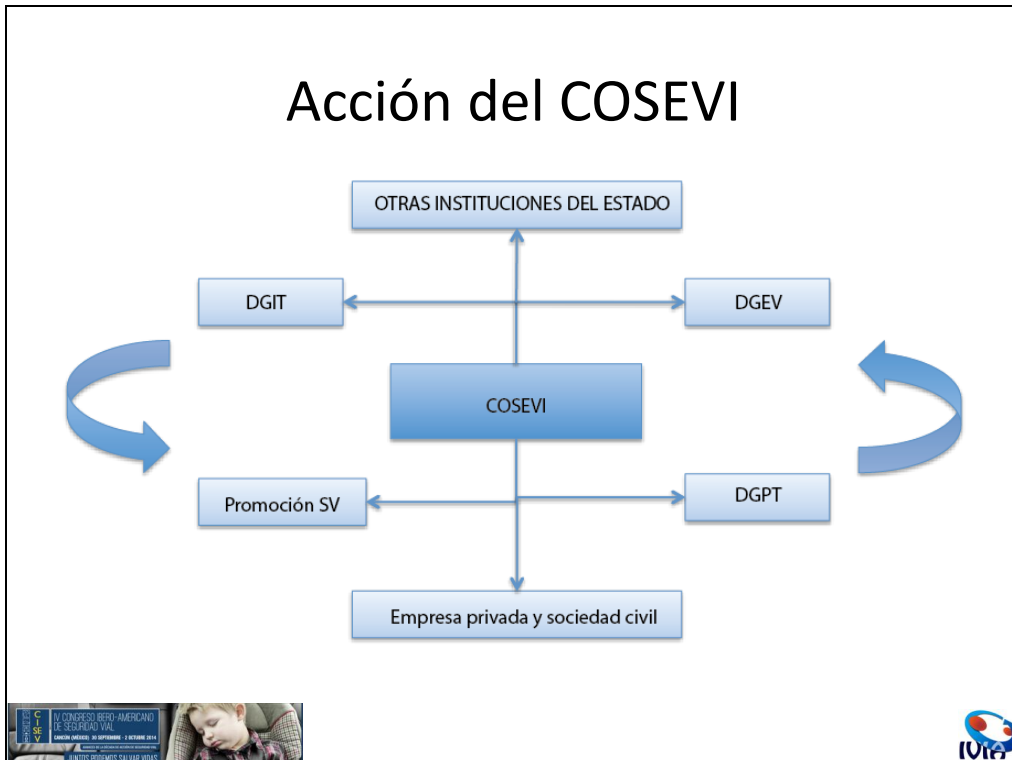
Rector de la Seguridad Vial
Órgano de Máxima Desconcentración
Sector Transportes
34 años de fundado
Ley de Administración Vial 6324 (1979)
Ley de Tránsito 7331 (1993)
Ley 8696, Reforma a la Ley de Tránsito (2008)
Ley de Tránsito 9078 (2012)
Financiamiento Propio

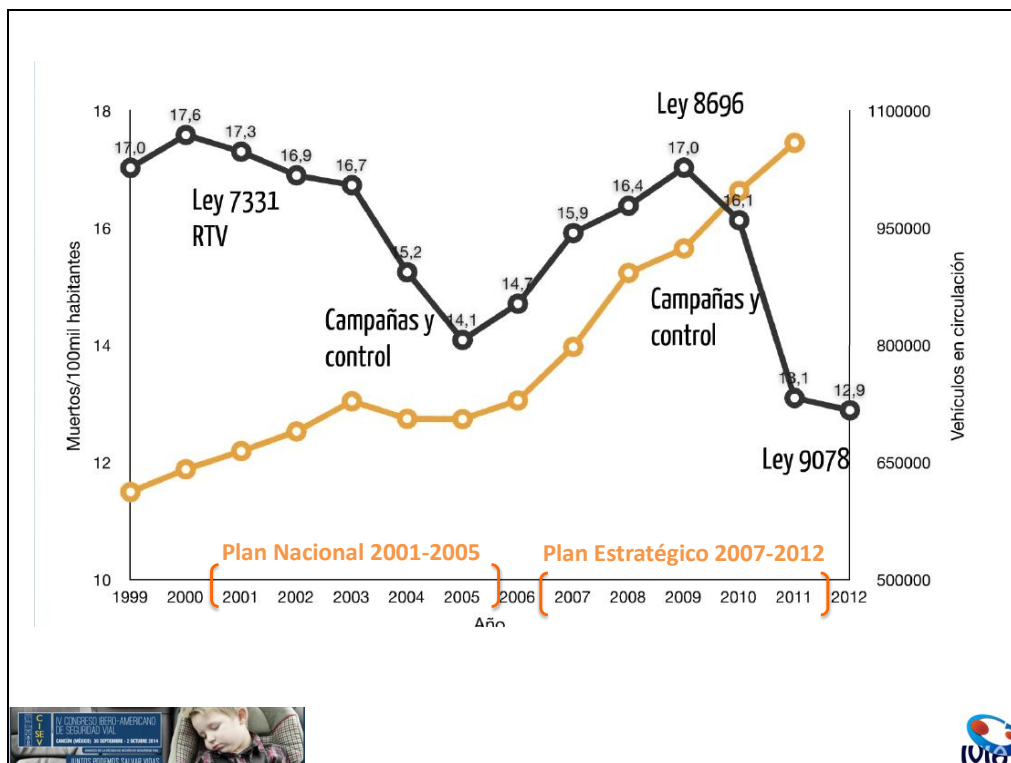




- ### Atribuciones del COSEVI
- ◆ Identificar problemas de seguridad vial y hacer recomendaciones que estime pertinentes.
 - ◆ Conocer y aprobar orientaciones, prioridades y proyectos que promuevan la seguridad vial.
 - ◆ Proponer reglamentación sobre tránsito de personas, vehículos y bienes y sobre seguridad vial y contaminación ambiental.
 - ◆ Apoyar los servicios que ofrecen la DGEV, DGIT y la DGPT → cobros, resarcimiento, permisos, certificaciones, daños señales viales, escolta, materiales de estudio, cursos, etc.
 - ◆ **Administrar fondo de seguridad vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, la Policía de Tránsito y el propio Cosevi.**
 - ◆ Conocer, tramitar y resolver los asuntos que le someta el Ministro de Obras Públicas y Transportes.
-



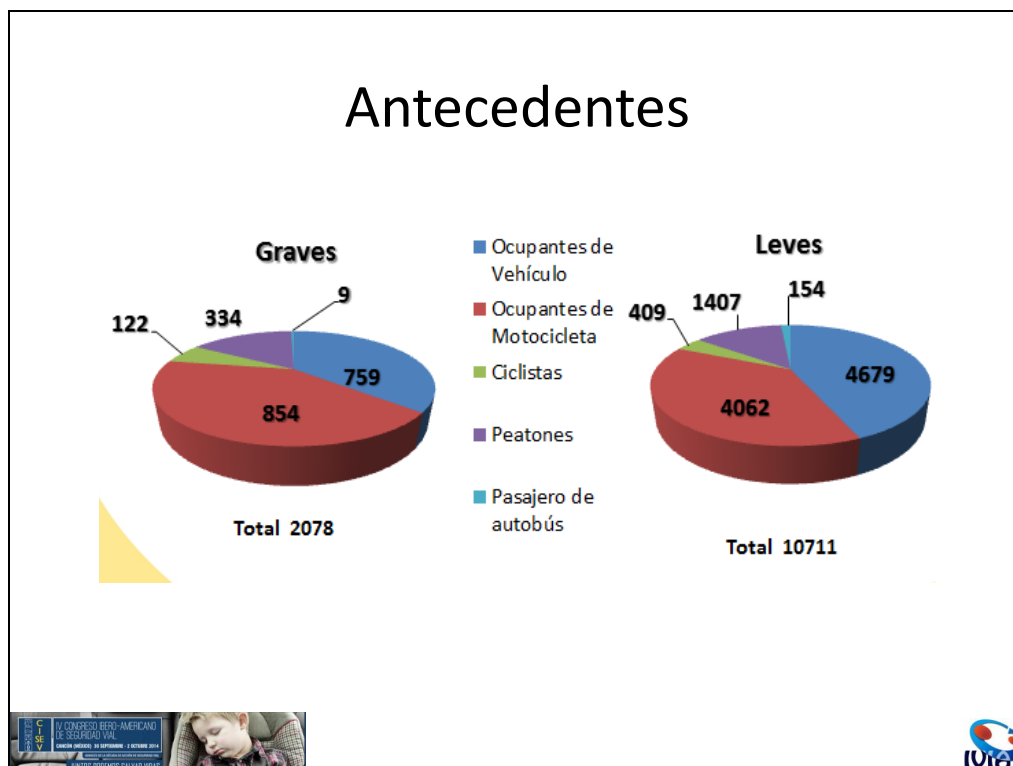


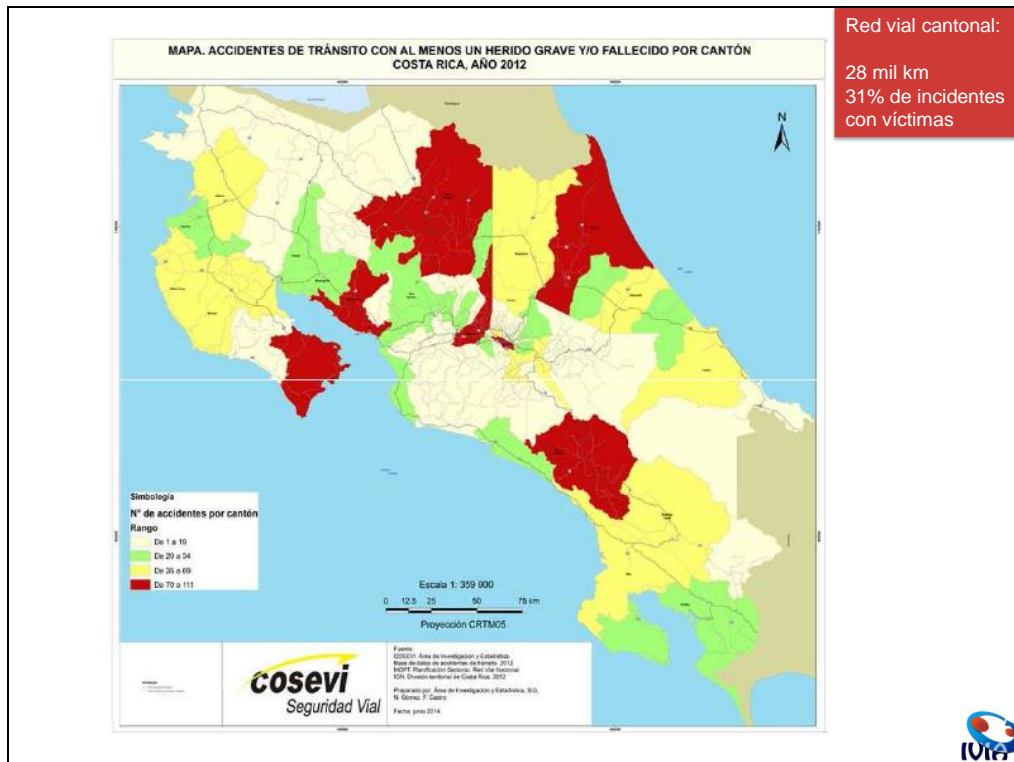


Plan estratégico 2015-2020

Antecedentes

- Sistema de movilidad y transporte está integrado por aspectos políticos, sociales, económicos, tecnológicos, de uso del suelo y de culturales (OPS)
- Meta del decenio: Reducción de personas fallecidas en un 20%
- Acciones plasmadas en Planes Nacionales de Desarrollo, Planes Estratégicos, Planes Operativos y Plan Nacional de Transporte





Estadísticas de los tramos con mayor número de accidentes con al menos un herido grave y/o fallecido. Período 2012

Indicador

Tramos	Accidentes con heridos graves y/o fallecidos		Personas graves y fallecidas		Cantón
	N	%	N	%	
R-17 K-3	10		10		Puntarenas
R-17 K-4	9		10		Puntarenas
R-3 K-8	8		12		Heredia
R-17 K-5	6		6		Puntarenas
R-32 K-61	6		8		Pococí
R-141 K-51	6		9		San Carlos
R-1 K-213	5		5		Liberia
R-2 K-137	5		5		Pérez Zeledón
R-2 K-139	5		5		Pérez Zeledón
R-219 K-0	5		5		Cartago
Total	65	3,31%	75	3,09%	
84 tramos	314	15,97%	377	15,54%	
Total de país	1966	100,00%	2426	100,00%	

Fuente: COSEVI: Área de Investigación y estadística.

Red vial nacional:
 7 mil km
 69% de incidentes con víctimas

ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

- Plan Nacional de Transportes con una vigencia de 25 años, el cual fue publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 135 del 15 de julio del 2013, según Decreto Ejecutivo N° 37718-MOPT, donde se oficializó el "Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035,

-Resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que proclama al periodo 2011 - 2020; como Decenio de Acción para la Seguridad Vial

-Plan Nacional Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020, denominado "CONSTRUYENDO UNA CULTURA DE PAZ EN LAS CARRETERAS"



METODOLOGÍA DE LA ESTRATEGIA

Líneas Estratégicas en Seguridad Vial para Sexenio 2015-2020

1-Evaluación y Mejoramiento del marco normativo de Tránsito y Seguridad Vial.

2-Fortalecimiento del Ente Rector de la Seguridad Vial. (COSEVI).

3-Fortalecimiento de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en el espacio local. (Municipios).

4-Modernización del Sistema de Estadísticas e Investigación en movilidad y seguridad vial.

5-Modernización del Sistema de Control Policial de Tránsito enfocado a los principales factores de riesgo asociados a lesiones y muertes por accidentes de tránsito.

6-Impulsar la Educación vial con un enfoque de desarrollo de competencias para la utilización segura del sistema de movilidad y tránsito.

7-Modernizar el Sistema de Formación y Acreditación de Conductores basado en un enfoque de desarrollo de competencias.



METODOLOGÍA DE LA ESTRATEGIA

8-Fortalecimiento de la promoción de hábitos y comportamientos seguros en el sistema de tránsito, con la participación de la sociedad civil, la iniciativa privada, las víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tránsito.

9-Fortalecer en forma integral el Sistema de Seguridad de la Flota Vehicular en el país.

10-Modernizar la seguridad vial en la infraestructura avanzando hacia un enfoque de carreteras que perdonan y que consideren las necesidades de los usuarios más vulnerables del sistema de tránsito.

11- Fortalecer el sistema de atención pre hospitalaria y hospitalaria de víctimas de accidentes de tránsito.



Metodología de la estrategia

13 Medidas

Excelentes

- Demostraron ser efectivas en reducción del número de personas fallecidas

Buenas

- Son casi nuevas por lo que no se han podido evaluar pero tienen alto potencial

Promisoria

- Son aquellas que han tenido un impacto importante



Metodología de la estrategia

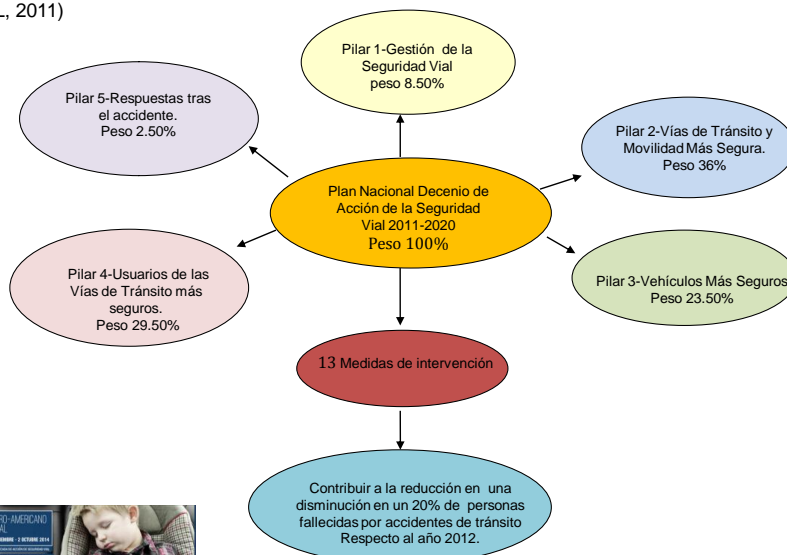
Medida	Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5	Total	Peso	Peso por medida
Excelente		2	1	1		4	60	15
Buena	1	1	1	2		5	30	6
Promisoria	1		1	1	1	4	10	2,5
Total	2	3	3	4	1	13	100	



METODOLOGÍA DE LA ESTRATEGIA

-Se consideran los 5 pilares de intervención del Plan Nacional Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011-2020.

- Se clasificaron las medidas de intervención con base a las categorías de excelentes, buenas y promisorias, basada en las experiencias adquiridas mediante la ejecución de planes de seguridad vial implementados en el país, desde el año 2001 y los cuales cuentan con evidencia científica. (UNECE, CEPAL, 2011)



Estructura de la estrategia

Fases		Factores		
		Humano	Vehículo y equipamiento	Vías y entorno
Antes del accidente.	Prevención de accidentes.	Estrategias integrales de comunicación. Promoción interinstitucional. Educación y formación. La norma y su cumplimiento. Salud y seguridad.	Fiscalización del parque automotor. Criterios de normas de importación de vehículos.	Infraestructura con rostro humano y su componente tecnológico.
Durante el accidente.	Prevención de traumatismos durante el accidente.	Protocolo en la atención a los accidentes de tránsito. Foros sobre atención de emergencias. Uso de dispositivos de protección.	Cinturón de seguridad, dispositivos de seguridad para niños y diseño vehicular ante choque.	Medidas ingenieriles que protejan a los usuarios de las carreteras.
Despues del accidente.	Protección de la vida.	Conocimientos de primeros auxilios. Atención médica física y psíquica.	Facilidad de acceso al sitio del accidente. Portación de implementos en caso de riesgo de incendio.	Congestionamiento vial. Diseño vial.



Medidas a implementar	Peso	Nombre del Pilar	Categorización
Pilar 1, 2, 3 y 4			
Antes del accidente			
Coordinación y participación de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales y de actores sociales.	2,50	Pilar 1- Gestión de la Seguridad Vial.	Promisoria
Estadísticas e indicadores de la seguridad vial.	6,00	Pilar 1- Gestión de la Seguridad Vial.	Buena
Subtotal Peso Pilar 1	8,60		
Infraestructura vial (segregación peatonal, amortiguadores de impacto, señalización, pantallas de mensajería variable, medida para proteger las colisiones de los arboles, luces y sordos en cruces peatonales).	15,00	Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.	Excelente
Implementación de nuevas tecnologías para la mejora en control de carretera para la seguridad vial.	15,00	Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.	Excelente
Evaluaciones de Seguridad Vial, estudios de tránsito, talleres y conversatorios.	6,00	Pilar 2- Vías de Tránsito y Movilidad Más Segura.	Buena
Subtotal Peso Pilar 2	36,00		
Vehículos y motos más seguros: Inspección, legislación, fabricación (Bolsa de aire, luz día).	15,00	Pilar 3- Vehículos Más Seguros.	Excelente
Revisión técnica: legislación	6,00	Pilar 3- Vehículos Más Seguros.	Buena
Estudios integrales de flota vehicular, actualización de los modelos de vehículos utilizados en transporte público, uso de vehículos eléctricos, importación de vehículos.	2,50	Pilar 3- Vehículos Más Seguros.	Promisoria
Subtotal Peso Pilar 3	23,50		
Controles policiales de la norma.	15,00	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Excelente
Evaluaciones, estudios sobre movilidad segura en el sistema de tránsito, así como talleres y conversatorios para el intercambio de las mejores prácticas.	6,00	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Buena
Capacitación para la creación de una cultura de mantenimiento vehicular	6,00	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Buena
Educación Vial	2,50	El pilar 4- Usuarios de Vías de Tránsito Más Seguros.	Promisoria
Subtotal Peso Pilar 4	29,50		
Pilar 5			
Durante y Después del accidente			
Sistema de atención ante la ocurrencia de un accidente de tránsito.	2,50	Pilar 5- Respuesta tras el accidente.	Promisoria
Subtotal Peso Pilar 5	2,50		
TOTAL DE APORTE POR PILARES	100,00		



Tema	Tema de sección	Mejora en	Medidas	Tipo de accidentes	Mejor estimación	Intervalo de confianza		Porcentaje de aporte del total	
Diseño de Vehículos	Uso de cinturón de seguridad	Accidentes mortales	Uso de cinturón en vehículos ligero	Accidentes mortales	-11	-12	-10	9,26	
							-10	9,26	
Infraestructura y Mantenimiento de vía	Guardarriales y absorbedores de Regulación del tráfico	Accidentes mortales	Guardarriales en las medianas de autopista y autovías Todas las reducciones en los límites de velocidad	Todos los accidentes Sin especificar	-43	-53	-31	28,70	
							-15	-18	-13
							-44	40,74	
Supervisión Policial y Sanciones	Control estacionario Fijo de la velocidad	Accidentes mortales	Control de la velocidad fija como parte de las acciones combinadas de control policial	Sin especificar	-14	-20	-8	7,41	
Supervisión Policial y Sanciones	Combinación de medidas para alcohol	Accidentes mortales	Suspensión de permiso de conducción, pago de infracción y prisión cuando se es reincidente	Todos	-19	-24	-14	12,96	
Supervisión Policial y Sanciones	Control estacionario Fijo de la velocidad	Accidentes mortales	Control de la velocidad fija como parte de campañas	Todos	-5	-8	-2	1,85	
Supervisión Policial y Sanciones	Control policial de la conducción bajo la influencia del alcohol y medidas contra su reincidencia	Accidentes mortales	Control policial de la conducción bajo efectos de alcohol	Todos	-9	-11	-6	5,56	
Supervisión Policial y Sanciones	Normativa de alcohol	Accidentes mortales	Normativa de alcohol	Todos	-26	-28	-24	22,22	
							-54	50,00	
Suma de los límites inferiores de los intervalos de confianza								-108	
Fuente: Medidas tomadas de Rune Elvik & Truls Vaa "Manual de medidas de seguridad vial". Porcentaje elaborado por Dirección de proyectos. Area de Investigación y Estadística									



Reflexiones finales

1. Clave de éxito: estrategia fundamentada en el análisis de datos e información oficiales, validos y sostenibles obtenidos de los resultados mediante la Evaluación Sistemática de Acciones de Seguridad Vial implementadas en los planes.
2. Para cumplir con la meta aspiracional es necesario implementar intervenciones que cumplan con tres elementos fundamentales: evidencia científica, multisectorialidad e integralidad.
3. Necesidad de articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional
4. Es necesario el compromiso de los actores involucrados y el desarrollo de una estrategia integradora para la promoción, difusión y coordinación con los distintos agentes públicos y privados, tanto en nivel nacional como internacional.



Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Se da por recibido el Informe de la participación del Director Ejecutivo en el IV Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, que se celebró en Cancún México, del 30 de setiembre al 2 de octubre del 2014.

ARTÍCULO SEXTO

Permiso sin Goce de Salario solicitado por la Servidora Martha Luz Pérez Peláez

Para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2014-02937 (2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual expone la situación laboral de la servidora Martha Luz Pérez Peláez, que a la fecha se encuentra ubicada en un puesto en el Tribunal Administrativo de Transportes, que en definitiva desde el 2011 no se ha resuelto un permiso sin goce de salario solicitado por la funcionaria.

A continuación se presentan los antecedentes del caso:

"...1- La servidora MARTHA LUZ PÉREZ PELAEZ inició su relación laboral con este Consejo en fecha 01 de noviembre de 1979. Durante su carrera administrativa llegó a ocupar el puesto de Profesional de Servicio Civil 3, especialidad Derecho, al servicio de la Asesoría Legal del COSEVI, ocupando el puesto número 095683.

- 2- Mediante acuerdo ejecutivo No. 260 del 31 de mayo del 2000 el Poder Ejecutivo autorizó el nombramiento de dicha servidora, entre otros, como miembro interino del Tribunal Administrativo de Transporte, mientras se publicaba y resolvía el concurso de antecedentes para escoger a los miembros propietarios.
3. Desde el 01 de mayo del 2003, la servidora Pérez Peláez se encontró disfrutando de múltiples permisos sin goce de salario para ocupar interinamente tal puesto. El último permiso concedido venció el pasado 01 de mayo del 2011 y la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial en aquel entonces, resolvió no conceder más prórrogas a la servidora dicha, decisión que fue adoptada mediante artículo V de la sesión 2336-11 celebrada el 26 de abril del 2011. Esta determinación le fue notificada personalmente a la funcionaria en fecha 29 de abril del 2011.
4. La señora Pérez Peláez interpuso ante el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, recurso de apelación contra lo resuelto por la Junta Directiva, quien mediante resolución No. 000336 del 10 de mayo del 2011 revocó y dejó sin efecto lo acordado por ese órgano colegiado.

En la parte dispositiva de tal resolución se estableció literalmente:

"RESUELVE: 1- En mérito de lo expresado supra, acoger el Recurso de Apelación y la Acción de Nulidad Absoluta presentados por la Licda. Marta Luz

Pérez Peláez, de calidades conocidas, portadora de la cédula de identidad número 8-046-299, contra el Artículo VIII de la Sesión Ordinaria No. 2636-11 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), de fecha 26 de abril del 2011. Revocándose y dejándose sin efecto alguno el acto impugnado. 2- Devolver el caso al ámbito del COSEVI a efecto de que en aras de una meritoria seguridad jurídica y a la brevedad de mérito, y a fin de que sin reproche por lo acontecido hasta este momento, proceda a revalorar lo actuado y, en lo pertinente, conozca de lo considerado y recomendado por este Despacho en el último párrafo del Considerando V de esta Resolución. 3- Rige a partir de su emisión."

5. Una vez notificada la anterior determinación a la Junta Directiva de este Consejo, ésta acordó que: ***"una vez conocida la Resolución No. 000336 del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, referente al Recurso de Apelación y la Acción de Nulidad Absoluta, presentado por la Licda. Marta Luz Pérez Peláez, contra el Artículo VIII de la Sesión Ordinaria No. 2636-11, del 26 de abril de 2011, de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, se instruye a la Dirección Ejecutiva para que reenvía la citada resolución al Despacho del Señor Ministro, a efecto de que se proceda según lo ordenado por él, dado que según lo establecido en la Ley General de (sic) Administración Pública, la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial no tiene competencia legal para pronunciarse sobre un tema que ha sido puesto en conocimiento exclusivo del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes mediante un recurso de apelación, entendiéndose que lo resuelto por el señor Ministro, según Ley No. 6324 da por agotada la vía administrativa"***
6. No obstante lo instruido por la Junta Directiva, no constan gestiones posteriores de la Dirección Ejecutiva de entonces, tendientes a cumplir con lo ordenado en el anterior acuerdo.
7. En razón de todo lo anterior, y siendo que el permiso sin goce de salario solicitado por la funcionaria aun no se encuentra aprobado, pues la resolución ministerial no resolvió el fondo de la solicitud sino que ordenó reconsiderarla, esta Dirección Ejecutiva estimó que en ausencia de aprobación lo procedente era el reintegro a labores en este Consejo por parte de la servidora, desde mayo del 2011, mientras su situación se revaloraba y resolvía, pues no podía presumirse que existiera una prórroga tácita.
8. Hechas las verificaciones de rigor se determinó que la servidora Pérez Peláez estuvo incapacitada para laborar del 02 de mayo al 06 de mayo y del 09 de mayo al 30 de mayo, todos del 2011. En consecuencia, a partir del 31 de mayo debía de reintegrarse a su puesto de trabajo en la Asesoría Legal institucional, lo cual no hizo.
9. Con base en lo anterior, esta Dirección Ejecutiva interpuso ante la Dirección General de Servicio Civil, gestión de despido en contra de la funcionaria por las reiteradas ausencias desde el 31 de mayo del 2011.

10. Mediante resolución de las diecinueve horas cincuenta minutos del ocho de abril del 2014 dictada en expediente número 15861, el Tribunal de Servicio Civil declaró sin lugar la gestión de despido promovida por este Consejo en contra de la servidora Pérez Peláez por considerar que la falta de actuación de la Dirección Ejecutiva en relación al mandato de la Junta Directiva, así como la falta de adopción de un acto administrativo posterior en relación a la situación de la servidora generan una situación de duda e incerteza jurídica respecto de ella, por lo que en consecuencia, y en razón de la anulación efectuada por el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, operó una habilitación tácita para permanecer temporalmente en su puesto en el Tribunal Administrativo de Transporte.

11. La servidora se mantiene actualmente laborando para el Tribunal Administrativo de Transporte Público, pese a la falta de aprobación de un permiso por parte de esta Administración.

Analizado todo el panorama descrito, esta Dirección Ejecutiva es del criterio, que si bien es cierto la resolución No. 000336 del 10 de mayo del 2011 del despacho ministerial agotó la vía administrativa, ello no puede dejar de lado el hecho de que esa misma resolución **ANULÓ** el acto administrativo emitido por la Junta Directiva, por lo cual lo procedente es reponer el acto anulado dictando uno nuevo conforme a Derecho, dotándolo del elemento faltante que generó tal anulación -en el presente caso, falta de motivación- pues el acto nulo se tiene por nunca nacido a la vida jurídica.

No hacerlo implica dejar un vacío jurídico, pues la solicitud planteada por la servidora se tendría por no resuelta aún, generando tal y como lo señaló el Tribunal de Servicio Civil, una situación de incerteza jurídica.

Adicionalmente a lo anterior, debe considerarse lo establecido en el artículo 33 inciso C.6) del Reglamento al Estatuto de Servicio Civil, en cuanto a las prórrogas de permisos o licencias sin goce de salario, el cual dice:

"6) No podrán concederse licencias continuas argumentando motivos iguales o diferentes, hasta después de haber transcurrido por lo menos seis meses del reintegro del servidor al trabajo, excepto casos muy calificados a juicio del Ministro o máximo jerarca de la institución sin que se perjudiquen los fines de la administración".

En el caso de marras se observan reiteradas prórrogas por motivos iguales sin cumplir con lo establecido en la norma transcrita.

Por otra parte, la ausencia de la servidora Pérez Peláez genera una imposibilidad para esta Administración de disponer de su plaza pues al no encontrarse vacante no se puede nombrar un sustituto en propiedad que preste servicios de manera regular para esta Administración.

Así, a la luz de todo lo expuesto, esta Dirección Ejecutiva estima necesario que la Junta Directiva se avoque nuevamente al análisis de la situación planteada a fin de darle correcta solución.

Es por esto que me permito recomendar respetuosamente a los señores miembros de Junta Directiva, anular el acuerdo JD-0299-2011 de fecha 24-05-11, sesión 2641-11 artículo VIII, en que se dispuso reenviar el asunto al despacho ministerial (acuerdo que en todo caso no se ha ejecutado), para en su lugar emitir un acuerdo concediendo o denegando el permiso solicitado por la funcionaria en estricto apego a las reglas del artículo 33 del Reglamento al Estatuto de Servicio Civil y con la debida motivación jurídica.” (SIC)

La Asesora Legal de la Junta Directiva comenta, que la Administración realiza la gestión de despido de la Sra. Pérez Peláez; sin embargo, el Tribunal del Servicio Civil dice que no se puede despedir porque ella está en una situación de incerteza jurídica al no estar claro si la Sra. Pérez gozaba o no de un permiso sin goce de salario. Actualmente ella labora en el Tribunal Administrativo de Transportes pero no tiene aprobado por parte de esta Junta Directiva el permiso sin goce de salario.

El Director Ejecutivo acota, que la Sra. Pérez solicitó el permiso a la Junta Directiva que no se lo aprueba, entonces ella apela el acuerdo de la Junta Directiva ante el Despacho del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes. En ese momento como la Junta Directiva no le concedió el permiso, ella debió de haberse presentado a laborar en el Cosevi. Al no presentarse se tramita la gestión de despido. Luego el Señor Ministro revoca el acuerdo de Junta Directiva, quedando en un estado de indefinición de si tiene o no permiso.

El Asesor Legal Institucional expresa, que el Señor Ministro lo que conoce es en apelación la decisión de Junta Directiva de no otorgarle el permiso sin goce de salario a la servidora Pérez. Él si puede revisar en alzada los acuerdos de la Junta Directiva. En este caso, lo que sucedió es que el Señor Ministro de ese momento no resolvió y devolvió el tema a la Junta Directiva, ya que no se revisó bien la situación. Pero el órgano colegiado de ese entonces, se comportó de igual manera devolviendo el tema al Señor Ministro nuevamente, debido que a la situación laboral de la Sra. Pérez, la Junta Directiva ya la había resuelto, no aprobando una prórroga más del permiso sin goce de salario. Por otro lado, el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano del Cosevi, no tenía un documento donde se indicara que efectivamente la Sra. Pérez gozaba de un permiso sin goce de salario, por esa razón es que se presentó la gestión de despido y el Tribunal del Servicio Civil estimó que había un supuesto limbo en la situación laboral de la funcionaria, por lo que no había base para despedir a la Sra. Pérez, habiendo un error de la administración pública de no haber resuelto la situación de la Sra. Pérez.

Agrega el Asesor Legal Institucional, que el Director Ejecutivo trae el tema a la Junta Directiva, con el fin de que este órgano colegiado se pronuncie sobre si se le da el permiso o no a la Sra. Pérez, para resolver su situación en el Cosevi y se pueda disponer de la plaza con el nombramiento de otra persona.

En el Tribunal Administrativo de Transportes se da una situación muy particular, en donde todos los miembros del tribunal que se nombraron por el Decreto Ejecutivo 1260 del 31 de mayo del 2000, que dice que todos los que se nombraron tienen un nombramiento vitalicio hasta que no haya salido el concurso y se haya nombrado a otros miembros del mismo, teniendo su plaza segura o en propiedad. Hasta que esta situación no se enmiende, la Sra. Pérez podría renunciar a su puesto en el Cosevi, teniendo su plaza en el Tribunal segura, de acuerdo a la valoración que ellos hacen.

La Asesora Legal de la Junta Directiva explica, que lo que la Administración está solicitando es la anulación del acuerdo donde se traslada al Despacho del Señor Ministro y determinar si se le concede el permiso o no.

El Señor Presidente propone postergar la resolución del permiso de la Sra. Pérez, para dentro de 15 días.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

Instruir a la Secretaria de Actas para que agende el tema del permiso sin goce de salario de la servidora Martha Luz Pérez Peláez para dentro de 15 días.

Se recibe al MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno para conocer los siguientes puntos.

ARTÍCULO SÉTIMO

Asuntos de la Auditoría Interna

7.1 Informe AI.-AO.-14-19 “Evaluación del Proyecto de Promoción de la Seguridad Vial”

Se conoce oficio No. AI.14-416, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual adjunta el Informe AI.-AO.-14-19 “Evaluación del Proyecto de Promoción de la Seguridad Vial”.

El estudio se realizó conforme el Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna, para el año 2013. A continuación se incluye parte del texto del informe:

“...1.2- Objetivo del estudio

Evaluar la razonabilidad de los procesos de formulación, evaluación, ejecución, control, seguimiento, cierre y operación del proyecto a cargo de la Dirección de Proyectos del Cosevi.

1.3- Alcance del estudio

Período 2013.

1.4- Disposiciones de la Ley General de Control Interno

➤ Sobre la implantación de recomendaciones

“Artículo 36. —Informes dirigidos a los titulares subordinados. Cuando los informes de auditoría contengan recomendaciones dirigidas a los titulares subordinados, se procederá de la siguiente manera:

a) El titular subordinado, en un plazo improrrogable de diez días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, ordenará la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de ellas, en el transcurso de dicho plazo elevará el informe de auditoría al jerarca, con copia a la auditoría interna, expondrá por escrito las razones por las cuales objeta las recomendaciones del informe y propondrá soluciones alternas para los hallazgos detectados.

b) Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.

c) El acto en firme será dado a conocer a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente, para el trámite que proceda.

Artículo 37. —Informes dirigidos al jerarca.

Cuando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.

Artículo 38. —Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República.

Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

La Contraloría General de la República dirimirá el conflicto en última instancia, a solicitud del jerarca, de la auditoría interna o de ambos, en un plazo de treinta días hábiles, una vez completado el expediente que se formará al efecto. El hecho de no ejecutar injustificadamente lo resuelto en firme por el órgano contralor, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N° 7428, de 7 de setiembre de 1994.”

➤ Sobre responsabilidad

“Artículo 39. —Causales de responsabilidad administrativa.

El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Asimismo, cabrá responsabilidad administrativa contra el jerarca que injustificadamente no asigne los recursos a la auditoría interna en los términos del artículo 27 de esta Ley.

Igualmente, cabrá responsabilidad administrativa contra los funcionarios públicos que injustificadamente incumplan los deberes y las funciones que en materia de control interno les asigne el jerarca o el titular subordinado, incluso las acciones para instaurar las recomendaciones emitidas por la auditoría interna, sin perjuicio de las responsabilidades que les puedan ser imputadas civil y penalmente.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos también incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, por obstaculizar o retrasar el cumplimiento de las potestades del auditor, el subauditor y los demás funcionarios de la auditoría interna, establecidas en esta Ley.

Cuando se trate de actos u omisiones de órganos colegiados, la responsabilidad será atribuida a todos sus integrantes, salvo que conste, de manera expresa, el voto.”

2. Resultados

El Proyecto Estadística, Investigación y Promoción de la Seguridad Vial, desarrollado por la Dirección de Proyectos para el Consejo de Seguridad Vial (en adelante Cosevi), se estableció, en acatamiento de las políticas nacionales e institucionales establecidas dentro del marco del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 correspondiente al Sector de Infraestructura y Transportes, que contempla la ejecución de proyectos estratégicos que permitirán mejorar la situación del país.

Propiamente con la política y metas sectoriales, se estableció como Acciones Estratégicas en seguridad vial, el “PLAN PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DEL PAÍS”, con el objetivo de Mejorar la calidad de vida de los habitantes del país, mediante la intervención con acciones de seguridad vial en diez tramos de carretera (correspondientes a siete cantones) con mayor concentración de accidentes de tránsito con heridos y muertos.

De lo anterior, tenemos que este proyecto inició en el 2011 y finaliza hasta este año 2014; no fue factible analizar los procesos de seguimiento, cierre y operación del proyecto; por lo que se analizaron las 10 metas específicas establecidas para el año 2013, de las cuales luego del análisis correspondiente a la información suministrada por la Dirección de Proyectos, esta Auditoría determinó que cuatro de ellas presentan las siguientes inconsistencias:

2.1 Evaluación de Resultados

A. Meta 1.9.1 Campañas de Seguridad Vial

El proyecto Promoción de la Seguridad Vial, para el período 2013, realizó tres campañas de seguridad vial con un costo de ¢389.795.149, las cuales se detallan a continuación:

- La primera campaña de seguridad vial, fue dirigida a la población de adultos con el lema “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078”, la cual se enfocó en diversos temas informativos sobre: Sillas de protección para bebés. Consejos a los motociclistas. Consejos generales de seguridad vial, la misma tuvo un costo de ¢140.795.149 y tuvo una duración del 1 mes (del 10 de abril al 10 de mayo, 2013).

La misma tuvo seis enfoques de interés institucional a saber:

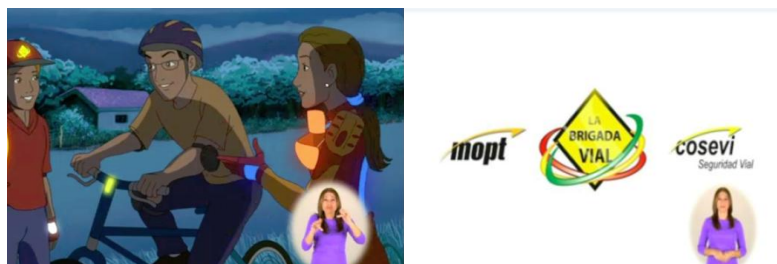
- ✓ Sistema de Puntos
- ✓ Delitos Penales
- ✓ Temerario A
- ✓ Temerario B
- ✓ Dirección electrónica del conductor.
- ✓ Sistema de Cámaras



- La segunda campaña enfocada a Brigada Vial “Hagámonos visibles... prevengamos accidentes”, buscó generar un cambio en la cultura vial de los costarricenses iniciando desde la población escolar, siendo éstos, una de las poblaciones más afectadas y en la cual se pueden generar cambios más profundos a diferencia de los adultos, tuvo un costo de ¢95.000.000 y se transmitió durante 2 meses (del 1 de setiembre al 1 de noviembre, 2013).

Dicha campaña se enfocó en los temas de:

- ✓ Ciclista Rural.
- ✓ Ciclista Urbano.
- ✓ Semáforo Peatonal.
- ✓ Dispositivos de Seguridad.
- ✓ Puentes Peatonales.
- ✓ Uso del cinturón de seguridad dentro del vehículo.
- ✓ Visibilidad como peatones.
- ✓ Pasajeros del autobús.



- La tercera campaña denominada “Pilotos por la Vida”, tuvo un enfoque preventivo de velocidad y piques, ya que según datos estadísticos representa el

primer lugar de accidentes de tránsito, la misma costó ¢154.000.000 y se transmitió durante 27 días (del 20 de noviembre al 16 de diciembre, 2013).



Las campañas antes descritas, tenían como objetivo específico generar los procesos de comunicación, promoción y mercadeo social sobre los componentes humanos, técnicos, sociales, culturales, educativos de la seguridad vial en el ámbito interno y externo de la institución (local y nacional) con la finalidad de contribuir en la construcción de una nueva cultura en seguridad vial. Adicionalmente, según el informe de Resultados de Acciones Sustantivas 2013 del Cosevi, para esta meta se establecieron los siguientes indicadores, los cuales arrojaron los resultados que se detallan a continuación:

Indicadores de evaluación.: Índices del “Control de Ejecución del BID-ILPES”.

✓ **Índice de Avance Físico.**

$3/3 \times 100 = 100\%$.

La meta presentó un avance físico de un 100% al ponerse al aire las tres campañas de seguridad vial.

✓ **Índice de Avance Efectivo.**

$100\%/100 = 1$

La meta cumplió con lo programado al ponerse al aire las tres campañas de seguridad vial.

✓ **Índice de cumplimiento de Costos.**

$470.536.872.08/480.248.013.23 = 97.98\%$

✓ **Índice Efectivo de Costo.**

$97.98\%/100\% = 0.98\%$

Según el Informe de Acciones Sustantivas, el índice evidencia que hubo un uso adecuado de los recursos financieros con respecto al avance físico que registró la meta al 31 de diciembre del año 2013.

No obstante a lo anterior, al consultar en la Dirección de Proyectos del Cosevi, sobre la efectividad y aplicación de un plan de medios¹ de las mismas y el logro del objetivo planteado con su realización, la Jefa del Departamento de Proyección y Comunicación indicó:

¹ Plan de medios: Plan de Publicidad (Desarrollado en base a objetivos del Marketing), que tiene como fin la exposición cuantificable y medible del alcance frecuencia y presupuesto de una Campaña Publicitaria, delimitado a cierto periodo de tiempo.
Autor: María González Lobo y Enrique Carrero López 'Manual de Planificación de Medios'. ESIC Ed. Madrid 1999

Esta Dirección no cuenta con el presupuesto para realizar la evaluación y medición del impacto de las mismas, pues para eso se requiere contratar una empresa de recordación de la campaña, es importante indicar que hemos hecho las gestiones para realizar esta labor pero debido a los problemas financieros institucionales no se ha contado con el financiamiento requerido.

Es importante referir que la teoría en publicidad y comunicación, específicamente en cuanto a la evaluación y seguimiento del plan de medios, para juzgar los resultados obtenidos es clara en indicar que:

Todo plan requiere evaluación para juzgar sus resultados.

El plan de medios no es excepción a esta regla.

Al delinear el proceso del planeamiento se mencionó que primero se establecen los objetivos y después se diseñan las estrategias para ellos. Una vez puestas en práctica estas estrategias, los anunciantes necesitan saber si tuvieron un éxito o no. Las mediciones de la efectividad deben considerar dos factores:

1. *¿Cuán satisfactoriamente se cumplió con los objetivos de medios con las estrategias?*
2. *¿En qué grado contribuyó el plan de medios al cumplimiento de los objetivos generales de marketing y comunicación?*

Si las estrategias tuvieron éxito, se deben usar en planes futuros. En caso contrario, deben analizarse sus fallas.

Fuente: Libro: Publicidad, Comunicación Integral en Marketing
Autor: Treviño Martínez, Rubén (2010)

A pesar de lo referido por la Jefa de la Unidad de Promoción y Comunicación sobre los problemas financieros a los que hace alusión, esta Auditoría evidenció que los indicadores establecidos en la formulación del proyecto, reflejan una medición de cumplimiento (cantidad de campañas programadas vrs cantidad de campañas realizadas) y no una medición cualitativa, que mida o evalúe su efectividad.

Para estos casos, las Normas de control interno para el Sector Público, dictan:

1.9 *Vinculación del Sistema Control Interno (en adelante SCI) con la calidad.*

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben promover un compromiso institucional con la calidad y apoyarse en el SCI para propiciar la materialización de este compromiso en todas las actividades y actuaciones de la organización. A los efectos, deben establecer las políticas y las actividades de control pertinentes para gestionar y verificar la calidad de la gestión, para asegurar su conformidad con las necesidades institucionales, a la luz de los objetivos, y con base en un enfoque de mejoramiento continuo.

4.5.2 *Gestión de proyectos*

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, vigilar el cumplimiento y perfeccionar las actividades de control necesarios para garantizar razonablemente la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda (...).

Las actividades de control que se adopten para tales efectos deben contemplar al menos los siguientes asuntos:

- e) *La evaluación posterior, para analizar la efectividad del proyecto y retroalimentar esfuerzos futuros.*

6.3.1 *Seguimiento continuo del SCI*

Los funcionarios en el curso de su labor cotidiana, deben observar el funcionamiento del SCI, con el fin de determinar desviaciones en su efectividad, e informarlas oportunamente a las instancias correspondientes.

Adicionalmente la definición de plan de medios supra, establece que el mismo es un plan de publicidad, que tiene como fin la **exposición cuantificable y medible del alcance, frecuencia y presupuesto de una Campaña Publicitaria**, delimitado a cierto periodo de tiempo. (El resaltado no es del original).

La ausencia de indicadores que midan la efectividad de las campañas y no solo la cantidad realizada, genera que no se tenga certeza del grado de incidencia que efectivamente tuvieron dichas campañas en la población meta, y que se reflejaran en las estadísticas de accidentabilidad, así como, si con su realización se estén alcanzando los objetivos y metas institucionales propuestas, aunado al hecho que no se está realizando la evaluación del plan de medios de cada una de las campañas.

B. Meta 1.9.2 Implementación de 9 actividades de promoción sobre el comportamiento y hábitos seguros de desempeño en el sistema de tránsito en los cantones de Alajuela, San José y Pérez Zeledón.

El proyecto estableció en su meta 1.9.2 Implementación de 9 actividades de promoción sobre el comportamiento y hábitos seguros de desempeño en el sistema de tránsito en los cantones de Alajuela, San José y Pérez Zeledón, no obstante se realizaron 13 actividades, las cuales se detallan a continuación:

1- La primera actividad se llevó a cabo en el Cantón de San José, para lo cual se realizó una conferencia de prensa en el Parque Metropolitano la Sabana, contando con el apoyo de la Dirección General de Policía de Tránsito.

Se llevaron a cabo 3 operativos preventivos dirigidos a motociclistas, específicamente frente al Banco de Costa Rica en San José Centro, frente a la Plaza de Deportes de la Uruca y frente al Mega Súper del Parque de la Paz, (ruta 39).

Se contó con el apoyo de la Asociación Importadora de Motocicletas y Afines (AIMA), se hizo entrega cerca de 4.000 manuales del Primer Manual para Motociclista que fue desarrollado entre el Cosevi y la Asociación.

Con esta actividad se cumplen parte de los acuerdos realizados entre AIMA y el Cosevi, Acuerdo de Voluntades, para trabajar en pro de la seguridad de los motorizados y la disminución de los accidentes de tránsito donde esté involucrado un motociclista.

2- La segunda actividad se realizó en el Cantón de Pérez Zeledón, por motivo de la entrada a clases, en coordinación con el Director Regional de la Zona Sur del Tránsito. Se hizo entrega de material promocional a los conductores de los vehículos particulares y microbuses de estudiantes que llegaron a los centros educativos, así como la colocación de una calcomanía con el slogan “yo enciendo las luces... cuando mis hijos viajan conmigo”.

Es importante indicar que las calcomanías fueron donadas por la empresa AIVEMA, con un costo de ¢500.000 colones, se confeccionaron de dos tipos una pequeña para el “dash” del carro y otra más grande para el “bumper”.

3- La tercera actividad consistió en charlas a 13 centros educativos del cantón de Pérez Zeledón, las mismas fueron impartidas a estudiantes, padres y madres de familia. Se les hizo entrega de material reflectivo (pulsera y alitas) y en algunos

casos se les hacía entrega de capas reflectivas. También se le hizo entrega de material a los padres y docentes de algunos centros de primaria y secundaria con la finalidad que realicen trabajos y proyectos escolares en materia de seguridad vial.

4- La cuarta actividad consistió en una Feria de Salud en Barú el día 23 de mayo del 2013, se llevó a cabo de 8 de la mañana a 2 de la tarde, se hizo entrega de material educativo en la feria, así como a centros educativos.

5- La quinta actividad fue la realización de la obra de teatro denominada “Road Show”, que se llevó a cabo en el Complejo Cultural del cantón de Pérez Zeledón. Se realizaron dos presentaciones a las 10 a.m y a la 1:00 p.m. Esta actividad estuvo dirigida a estudiantes de quinto y cuarto año de los siguientes colegios: Liceo Unesco, Colegio Técnico Profesional, Liceo Sinaí, Liceo la Asunción y Liceo Fernando Volio, se contó con la participación de 100 estudiantes de cada institución. El objetivo de la actividad fue el motivar y poner a reflexionar a los (as) estudiantes, respecto a su comportamiento en carretera como peatón o cuando obtengan su licencia de conducir.

En esta obra de teatro se dramatiza escenas donde el joven combina alcohol y conducción, se muestran imágenes impactantes a los jóvenes de accidentes en carretera: imprudencias, exceso de velocidad.

Se contó con la participación de sujetos que viven experiencias reales en carretera, los cuales brindaron su testimonio a los y las estudiantes (bomberos, policía de tránsito paramédicos, funcionarios del Poder Judicial y familiares de víctimas de muertes o accidentes en carretera, así como un discapacitado en silla de ruedas que narró su experiencia).

El desarrollo de esta actividad fue impulsada por la fundación TRAFPOL, IRSA España, cuyo representante es el Sr. Diego Rodríguez, la Fundación S.O S, PAZ EN LAS CARRETERAS de Costa Rica, cuya fundadora es la Sra. Roxana Estrada, la cual buscó la colaboración de la Municipalidad y del COLOSEVI .

6- La sexta actividad fue la realizaron dos operativos preventivos simultáneos en el marco de la Semana Internacional de Seguridad Vial, uno dirigido a conductores de vehículos livianos, que se llevó a cabo en la Sabana al Costado Sur. Se contó con la participación de la empresa RTV los cuales hicieron la inspección de cinturones y llantas. Así como, del grupo de inspección de Transporte Público, los cuales revisaron la documentación de los taxistas, busetas de estudiantes y servicios especiales.

Se contó con la participación de la señora Viceministra de Transportes y el Director del Consejo de Transporte Público.

El otro operativo fue dirigido a vehículos pesados, el cual se realizó al inicio de la ruta 32, frente al antiguo Motel el Eden. Se contó con el apoyo de la empresa 3M de

Costa Rica, el Cosevi y la Policía de Tránsito, se hizo cambio de cinta retroreflectiva en mal estado de al menos 30 furgones.

7- La séptima actividad se llevó a cabo en el Cantón de Alajuela, dentro del marco de la Semana de Seguridad Vial, se desarrolló una feria estudiantil con niños de la escuela Enrique Pinto, por lo cual se desarrollaron una serie de actividades, se contó con la participación de 210 niños entre las edades de 6 y 7 años.

Durante la actividad se brindó charlas sobre aspectos de seguridad vial y factores de riesgo en niños, así como la importancia de hacerse visibles.

Se aplicaron técnicas participativas como lluvia de ideas, colorear dibujos alusivos y plenarios con los menores, sobre medidas a tomar en cuenta para prevenir accidentes. Se les hizo entrega de pulseras retroreflectivas y bolsas conteniendo recomendaciones en materia de Seguridad Vial, calcomanías con los personajes de la Brigada Vial y un librito de preescolar.

8- La octava actividad fue la participación en la Feria de la Salud El Carmen Cajón del Cantón de Pérez Zeledón; en donde se impartieron tres charlas a niños, adultos mayores y a padres de familia, en temas sobre las normas de peatones, en su rol de ciclista y como pasajeros en autobús, taxi o vehículo particular y motocicleta; uso de dispositivos, cinturón, casco, chalecos, efectos del alcohol y drogas. Se les enfatizó a los padres de familia sobre la importancia del uso de dispositivos reflectivos. También se hizo entrega de capas reflectivas, 100 alitas reflectivas, 100 pulseras y 100 libros de pintar de la brigada vial, 500 brochures de jóvenes y 500 de adultos y 1000 sobre los cuidados de andar en autobús.

9- La novena actividad consistió en charlas, en donde se les brindó una presentación sobre accidentes, causas y se mostraron videos, se les adecuó a las necesidades del contexto, sobre el rol del peatón y uso de dispositivos de seguridad. También se enfatizado vehementemente en cuanto al uso del casco y chaleco al utilizar motocicletas. Se entregaron aproximadamente 100 brochures sobre Factores de Riesgo en Jóvenes.

10- La décima actividad fue la realización de tres supervisiones y seguimiento sobre el uso de Capas en las Escuelas: Pedregoso, Escuela 12 de Marzo, Villa Ligia y Sagrada Familia en cada una de las escuelas, también se realizó una reunión con los padres de familia para concientizar sobre el uso de los dispositivos reflectivos en los niños del I ciclo principalmente.

11- La onceava actividad fue la celebración del Día de las Víctimas, la cual se llevó a cabo el día 17 de noviembre del 2013, en la Plaza de la Cultura, se contó con la participación de la Dirección General de la Policía de Tránsito, Ministerio de Salud, UNAMTEM, RITEVE, COSEVI entre otros. En dicha actividad se dio una charla de motivación denominada "La Tolerancia al Servicio de la Buena Conducción". Palabras por parte de la Viceministra de Salud Sra. Sisy Castillo Ramírez y la Viceministra de Transporte Licda. Silvia Bolaños Barrantes. Se realizó un acto

cultural y se dieron testimonios de víctimas en accidentes de tránsito, así como un acto conmemorativo en recuerdo de las víctimas por accidentes de tránsito.

12- La doceava actividad fue por motivo de la celebración del Día del Motociclista, el día 1 de diciembre del 2013, se contó con la participación de los grupos organizados de UNAMTEM (Unión Nacional de Motociclistas) AIMA, La Dirección General de la Policía de Tránsito, Instituto Nacional de Seguros, COSEVI y se contabilizaron alrededor de 500 motociclistas, así como otras empresas interesadas en la seguridad vial.

13- La última actividad fue por motivo de la celebración del Día del Peatón, realizada el día 5 de diciembre del 2013, en la Plaza de la Cultura de 9 de la mañana a 2 de la tarde, se distribuyó material retroreflectivos para bolsos (1.000 dispositivos). Se contó con un stand en el cual al menos unos 25 niños trabajaron con material para pintar y se realizó un bingo para adultos en donde se contó con al menos 30 personas. Dicha actividad estuvo organizada por Florida Bebidas, COSEVI y la Dirección General de Policía de Tránsito.

Es importante indicar que no se pudo determinar el costo de cada una de estas actividades, ya que al realizar la consulta respectiva, la Jefa del Área de Comunicación y Promoción de la Dirección de Proyectos, mediante oficio DP-0753-2014, indicó:

“En cuanto al punto cuatro sobre el costo de cada una de las actividades establecidas en la meta 1.9.2 le indico que el costo que se tiene es el total establecido en la meta, no se tiene por actividad sino que incluye todas las actividades de promoción que realice el Cosevi, ya que la institución no cuenta con una contabilidad de costos para tener un dato como el que solicita esa oficina, pero debo aclararle que al final la meta tuvo un avance físico de 144,44% con 13 actividades alcanzadas.”

Por otro lado, una de las estrategias de esta meta, consistió en la adquisición de ponchos impermeables con material retroreflectivo, que permitiera la visibilización de usuarios vulnerables en la carretera y que según el informe de resultados de acciones sustantivas del período 2013 del Cosevi, específicamente la cuenta 2.99.04-Téxtil y vestuario del proyecto Promoción de la Seguridad Vial, presenta un total gastado de ¢199.650.560, sin embargo ni en la documentación aportada ni en las consultas realizadas, se evidencia algún método de evaluación para medir o comprobar que efectivamente este componente de la meta, coadyuve con la estrategia antes descrita, más aún tomando en consideración que según oficio DP-2014-0729 del Área de Investigación y Estadística de la Dirección de Proyectos, *“la institución solo cuenta con la información estadística del año 2012 y la correspondiente al 2013 está en proceso de iniciación de digitación (...)”*, con base a lo anterior no se puede determinar fehacientemente si las estrategias implementadas, ayudaron a disminuir y en qué porcentaje el riesgo de accidentabilidad en los tramos establecidos, aunado a esto, según cuadros aportados por la jefa del Departamento de Promoción y Comunicación, en tres de los centros educativos a los cuales se les entregó el dispositivo de seguridad, se presenta un alto porcentaje de no utilización de los implementos en cuestión, como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro #1 Utilización de dispositivo de seguridad (Poncho) en Escuelas de Pérez Zeledón		
Escuela	Traslados	Perdidas
Doce de Marzo	30%	30%
Pedregoso	-	5%
Villa Ligia	-	45%

Fuente: Promoción y Comunicación, Dirección de Proyectos

Así las cosas, del cuadro anterior, se desprende que por ejemplo un 60% de los ponchos entregados a la Escuela Doce de Marzo, no lo están utilizando, ya sea por extravío o traslado de estudiantes, lo cual evidencia la importancia de la medición o evaluación de la efectividad de la estrategia de la entrega de ponchos, pues si bien es cierto la seguridad de los niños en carretera no tiene precio, y que la misma forma parte de un todo, también lo es que los recursos con los que cuenta la Institución son limitados, por lo que se deben invertir eficientemente y procurar obtener el mejor provecho posible, propósito que no se logra si los niños extravían los ponchos o se trasladan a lugares que no están considerados dentro de los tramos de alto riesgo en accidentabilidad establecidos en el proyecto.

Al respecto las siguientes Normas de control interno para el Sector Público, establecen:

1.9 Vinculación del Sistema Control Interno (en adelante SCI) con la calidad.

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben promover un compromiso institucional con la calidad y apoyarse en el SCI para propiciar la materialización de este compromiso en todas las actividades y actuaciones de la organización. A los efectos, deben establecer las políticas y las actividades de control pertinentes para gestionar y verificar la calidad de la gestión, para asegurar su conformidad con las necesidades institucionales, a la luz de los objetivos, y con base en un enfoque de mejoramiento continuo.

4.5.2 Gestión de proyectos

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer, vigilar el cumplimiento y perfeccionar las actividades de control necesarios para garantizar razonablemente la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda (...).

Las actividades de control que se adopten para tales efectos deben contemplar al menos los siguientes asuntos:

- e) La evaluación posterior, para analizar la efectividad del proyecto y retroalimentar esfuerzos futuros.*

6.3.1 Seguimiento continuo del SCI

Los funcionarios en el curso de su labor cotidiana, deben observar el funcionamiento del SCI, con el fin de determinar desviaciones en su efectividad, e informarlas oportunamente a las instancias correspondientes.

La ausencia de evaluación de la efectividad de la medida de intervención establecida, como lo es la entrega de material (ponchos), por parte de la Dirección de Proyectos, genera que no se tenga certeza de cuan efectiva fue la estrategia planteada, más aún tomando en cuenta la inversión en que se incurre.

Es importante mencionar que la carencia de una evaluación de la meta de campañas de seguridad vial, indefectiblemente incidirá en la evaluación integral de

los resultados del proyecto y en la incidencia de estas acciones sobre el problema que se pretende atacar, pues no se contará con elementos suficientes para tomar las acciones correctivas que correspondan en caso de ameritarse o reforzar o cambiar las estrategias ya implementadas.

2.2 Meta 1.12.1 Servicio Utilidad Pública y Meta 1.13.1 Sensibilización y Reeducción Vial, Sistema de puntos.

El Cosevi dentro del proyecto que nos ocupa estableció las siguientes metas:

Meta 1.12.1- Elaboración de 4 informes sobre el seguimiento y monitoreo de los casos de infractores remitidos al COSEVI para la ejecución del servicio de utilidad pública por cumplimiento de sentencia penal que incluya: Número de casos, fecha de recibidos, condición y acciones realizadas con cada caso (cada informe representa por trimestre un 25% de cumplimiento).

La meta se deriva del objetivo específico; Facilitar el proceso de servicio de utilidad pública por cumplimiento de sentencia penal, mediante la aplicación de un procedimiento que posibilite la coordinación y supervisión del mismo La meta se crea como producto de la modificación al artículo 254 bis del Código Penal que cita:

“(...) Cuando se imponga prisión de tres (3) años o menos, el tribunal podrá sustituirla pena privativa de libertad por una medida alternativa de prestación de servicio de utilidad pública que podrá ser de desde 200 (200) horas hasta novecientos cincuenta (950) de servicio, en los lugares y forma señalados en el artículo 71 ter: de La Ley de Tránsito por Vías Terrestres N° 7331.

Citándose por su parte en el artículo 71 ter de La Ley de Tránsito por Vías Terrestres N° 7331, lo siguiente:

“La sanción de servicio de utilidad pública consiste en que la persona sancionada preste gratuitamente servicio en los lugares y horarios que determine el COSEVI a favor de un establecimiento público o de utilidad comunitaria y con el control de las autoridades de dichos establecimientos(…)”

Meta 1.13.1- Elaboración de 4 informes sobre la coordinación, supervisión y fiscalización de los procesos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación parcial de puntos y/o la reacreditación como conductores. (Cada informe representa por trimestre un 25% de cumplimiento).

La meta se deriva del objetivo específico: Facilitar la recuperación parcial de puntos y/o la reacreditación como conductor mediante la coordinación y supervisión de procesos de sensibilización y reeducación vial. La meta se crea como producto de la modificación al artículo 71 ter de La Ley de Tránsito por Vías Terrestres N° 7331, el cual cita lo siguiente:

“(...)Si el conductor pierde la totalidad de puntos que tiene asignados y/o disponibles Comisión alguna de las conductas tipificadas en los incisos a), d) y e) del artículo 130 de esta Ley, o como consecuencia de lo señalado en el artículo 71 bis, dicha suspensión, en la primera ocasión, será por el término de dos (2) años.

Si el conductor pierde por segunda vez la totalidad de los puntos asignados y/o disponibles una vez que ya ha sido nuevamente habilitado, la suspensión será por cuatro (4) años. De producirse una nueva pérdida de los puntos, la suspensión será por diez (10) años.

La suspensión se extenderá a cualquier tipo de licencia de conducir que ostente el infractor(…)”.

Haciendo referencia a que el conductor podrá obtener nuevamente la acreditación para conducir en todos los casos anteriores, una vez que haya transcurrido el plazo de suspensión correspondiente y haya cumplido uno de varios requisitos entre los cuales se establece el realizar un curso de sensibilización y reeducación vial.

Lo anterior en acatamiento a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, publicada el 26 de octubre, 2012, en su Título V Prohibiciones y Sanciones, Capítulo II Sistema de Puntos, específicamente en su Artículo 134 define:

Artículo 134.- Sistema de evaluación permanente de conductores

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores consiste en la acumulación de puntos en función de las infracciones cometidas, con el fin de establecer un mecanismo de control de desempeño para la ejecución de medidas correctivas dirigidas a la enmienda del comportamiento y al fomento de conductas que fortalezcan la seguridad vial.

Asimismo el Artículo 142 de dicha Ley, versa lo siguiente:

ARTÍCULO 142.- Obligatoriedad del Cosevi

El Cosevi adoptará las medidas oportunas para facilitarles a los titulares de licencias el acceso inmediato a su saldo de puntos, mediante la existencia de un expediente electrónico por cada conductor autorizado para la operación de los vehículos automotores definidos en esta ley, en el que se contabilizarán los puntos de manera precisa y actualizada sin perjuicio de las sanciones penales o civiles que puedan ser aplicables a las infracciones descritas en esta ley.

No obstante, las funciones asignadas al Cosevi en la Ley de Tránsito y que permiten dar cumplimiento a la misma en lo que al sistema de puntos se refiere, no se encuentran formalmente asignadas a lo interno de la Institución, lo cual es ratificado por el anterior Director de Proyectos el Lic. Eddie Elizondo Mora y a las trabajadoras sociales Carol Benavides Morales y María Gabriela Hernández Zúñiga, quienes actualmente realizan dichas funciones, en cuanto a la existencia de una unidad formal de Reinserción y Recuperación de Puntos, dentro de la estructura de la Dirección de Proyectos, con la debida asignación de funciones por escrito y la realización de la coordinación, supervisión y fiscalización de los procesos de sensibilización y reeducación vial, para la recuperación de puntos y la reacreditación como conductores, manifestaron que ni la Unidad ni las funciones han sido formalmente establecidas y/o asignadas por parte de la Administración Superior; según lo detallan a continuación:

Trabajadoras Sociales (Carol Benavides Morales y María Gabriela Hernández Zúñiga)

A nivel institucional esta Unidad no existe, por parte de la Dirección de Proyectos se ha brindado apoyo en algunas acciones en lo relacionado a este tema, a solicitud de la Administración Superior. Así mismo, al no existir un reglamento que clarifique la operacionalización de la Ley, (...).

(...) Estas funciones no están establecidas formalmente a nivel institucional (...).

Estos procesos no están debidamente formalizados a nivel institucional, por lo cual estas acciones en particular (coordinación, supervisión y fiscalización) no se ejecutan, lo cual ha obedecido principalmente a la inestabilidad en la Ley de Tránsito.

(...) Por lo tanto en la Dirección de Proyectos, por directriz verbal de la administración nos avocamos a suministrar la información al infractor para que pueda realizar el proceso correspondiente.

Lic. Eddie Elizondo Mora

El proceso de acreditación de conductores que se ha llevado a cabo en esta Dirección es por una solicitud de atención de un caso de utilidad pública, y después el Director Ejecutivo de ese momento, por medio de una solicitud verbal indica que se trabaje el proceso de reacreditación de conductores y por el deber de obediencia se ha trabajado en este proceso hasta la fecha, para colaborar con la administración superior.

Al respecto se consultó al Director Ejecutivo, Ing. Germán Valverde González, quien indicó lo siguiente:

(...) Cuando yo me incorporé el año pasado al Cosevi estas funciones ya estaban asignadas, desconozco si anteriormente se dio una asignación, formal a esta Dirección de Proyectos(...)

Adicionalmente, estas funciones al estar formalmente establecidas en la Ley de Tránsito, se consideran ordinarias, o sea forman parte del quehacer institucional, por lo tanto no es procedente incluir la realización de informes de gestión por la realización de las mismas, como metas de un proyecto, más aún tomando en cuenta que la Junta Directiva en el Acuerdo J.D-0265-2010, del 13 de mayo, 2010, estableció que *“Para la planificación y formulación presupuestaria se aprueba la definición de proyecto, como una tarea innovadora, que involucre un conjunto ordenado de antecedentes, estudios y actividades planificadas y relacionadas entre sí, que requiere la decisión sobre el uso de recursos, que apuntan a alcanzar objetivos definidos, efectuado en un cierto período (...)”*, y los informes mencionados no cumplen con la condición de tarea innovadora a efectuarse en un cierto período de tiempo.

En tales casos las Normas 1.4, 1.7 y 2.5.2 de las Normas de Control Interno para el Sector Público, dictan:

1.4 Responsabilidad del jerarca y los titulares subordinados sobre el SCI

La responsabilidad por el establecimiento, mantenimiento, funcionamiento, perfeccionamiento y evaluación del SCI es inherente al jerarca y a los titulares subordinados en el ámbito de sus competencias.

(...).

Como parte de ello, deben contemplar entre otros asuntos, los siguientes:

a. La definición de criterios que brinden una orientación básica para la instauración y el funcionamiento de los componentes orgánicos y funcionales del SCI con las características requeridas.

c. La emisión de instrucciones a fin de que las políticas, normas y procedimientos para el cumplimiento del SCI, estén debidamente documentados, oficializados y actualizados, y sean divulgados y puestos a disposición para su consulta.

1.7 Rendición de cuentas sobre el SCI

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben disponer y ejecutar un proceso periódico, formal y oportuno de rendición de cuentas sobre el diseño, el funcionamiento, la evaluación y el perfeccionamiento del SCI, ante los diversos sujetos interesados.

2.5.1 Delegación de funciones

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurarse de que la delegación de funciones se realice de conformidad con el bloque de legalidad, y de que conlleve a la exigencia de responsabilidad correspondiente y la asignación de autoridad necesaria para que los funcionarios respectivos puedan tomar las decisiones y emprender las acciones.

El evidente incumplimiento de la normativa por parte de la Administración Superior, genera que las funciones relativas al Sistema de Puntos, no estén formalmente asignadas a quien la Administración determine que le corresponde realizar esta función y que las mismas sean consideradas como metas de un proyecto, cuando en realidad son actividades ordinarias de la Institución, aunado al hecho que al presentarse esta situación, en caso de un eventual acto indebido se corre el riesgo de no poder sentar las responsabilidades que correspondan.

3. Conclusiones

El proyecto Promoción de la Seguridad Vial, para el período 2013, presenta problemas en la etapa de evaluación y/o medición de resultados, en las metas

referidas, a pesar de la gran inversión realizada para su cumplimiento, impidiendo a la postre que no se pueda determinar si se alcanzan o no los objetivos planteados en las mismas.

Los indicadores establecidos en el proyecto Promoción de la Seguridad Vial, son de cumplimiento, por lo que no permiten medir o evaluar el grado de eficiencia obtenido con la realización de las metas del proyecto.

A pesar que las funciones relacionadas con el sistema de puntos, fueron establecidas en la Ley de Tránsito publicada el 26/10/2012; el Cosevi al día de hoy no las ha establecido formalmente dentro de su estructura, por ende en caso de presentarse alguna irregularidad, no se podrían sentar responsabilidades por no estar internamente establecidas y asignadas.” (SIC)

El Director Ejecutivo menciona, que una de las problemática de hacer una medición de efectividad de las campañas, es que es necesario hacer una contratación de un servicio para hacer esta labor, esto cuesta cierta cantidad de dinero o habría que asignarle recursos al personal para hacer esta medición. Para el plan operativo 2015 y como parte del plan estratégico de seguridad vial, se incorporaron recursos en el presupuesto del próximo año para contratar a una empresa para hacer la medición de efectividad de las campañas que se van a realizar durante el año 2015.

En las campañas evaluadas, indica el Auditor Interno no se tomó está previsión por lo que no se pudo realizar esa medición.

El Director Ejecutivo indica, que el día que se presentó el informe a la Administración, los funcionarios de la Dirección de Proyectos hicieron la observación de que en el momento en que se habían obtenido los datos del cuadro No. 1 del informe sobre la utilización de dispositivos de seguridad (ponchos) en Escuelas de Pérez Zeledón, todavía no se había acabado la evaluación de la efectividad del uso de los ponchos, pero en el momento en que se presenta el estudio de la Auditoría ese informe ya estaba terminado. En ese momento se iba a trasladar a la Auditoría Interna para que hiciera el análisis con mayores elementos; sin embargo, no dio tiempo para incorporarlo al estudio.

El Auditor Interno expresa que la información que la Dirección de Proyectos dio fue la misma que tenía la Auditoría, la cual no varió sustancialmente. Si había otro documento, este no fue recibido.

El Director Ejecutivo recuerda que en el momento en que se presentó el informe, comentó que se había hecho una asignación de ciertas tareas, no se hizo la asignación de la tarea completa a una sola dirección, porque en realidad el proceso para reacreditación de conductores y los cursos de sensibilización involucran a varias unidades. Después de la presentación del informe no dio chance de comunicarle a la Auditoría el oficio mediante el cual se hace la asignación oficial de tareas a distintas unidades de la Administración. Quiere dejar constancias en actas

que la asignación de las mismas ya se realizó por parte de la Dirección Ejecutiva, y se comunicó con el oficio DE-2014-27948(2), del 18 de agosto pasado.

Agrega el Director Ejecutivo, que las mediciones de indicadores se puede incluir en los proyectos para el próximo año, pero hay que tener en cuenta que los indicadores en términos de cumplimiento se tienen que mantener, por ejemplo el tema de si se ejecutó o no el presupuesto, si se realizó la cantidad de campañas o de actividades, porque es parte de lo que MIDEPLAN solicita. Estos otros indicadores que hace la Auditoría que son muy importantes de incluir, son de otra naturaleza, que no necesariamente es medir directamente el impacto en seguridad vial, en términos de reducción de accidentes, porque es muy difícil hacerlo. Es difícil saber en cuánto contribuyó a la reducción de accidentes de tránsito, por ejemplo el tema de la distribución de los ponchos, pero si indicadores de efecto, por ejemplo: si se repartieron las capas, hacer las mediciones cómo las que se hicieron en el proyecto de cuántos niños utilizan las capas, que es una medición indirecta del efecto que eso tendría en seguridad vial no directamente en la reducción de accidentes, pero si en términos de minimizar el riesgo. En el tema de incluir o no la evaluación de la medición de la efectividad de las campañas, hace la observación de que esa recomendación se podría ejecutar en la medida de las posibilidades presupuestarias existentes, sea inmediatamente o en el próximo año.

Acota el Auditor, que los indicadores que está referenciando la Auditoría, también los solicita MIDEPLAN, porque van relacionados con el objetivo que se estableció en el proyecto, no al sistema macro general.

El Director Ejecutivo indica que con respecto a la recomendación A.3 ya la Administración comunicó formalmente la asignación de funciones del Sistema de Puntos.

La Directora Vargas Víquez expresa, que a su parecer lo que hay es un problema de definición de objetivos, ya que no se puede pretender reducir los accidentes de tránsito con una campaña educativa. Con una campaña educativa tiene que haber objetivos educativos, es un reflejo, pero el objetivo es educar a la gente o evitar los accidentes. Al definir un objetivo con muchos factores y trabajar en un solo factor, no se está concentrando la posibilidad de medir el cumplimiento del objetivo.

El Director Ejecutivo indica, que los objetivos de esas campañas como están planteados en el proyecto, es el reducir accidentes, pero el objetivo que se plasma en esos proyectos no es la reducción de accidentes, porque solo no se puede hacer. En el caso de las campañas los objetivos específicos planteados es generar los procesos de comunicación, promoción y mercadeo social sobre los componentes humanos, técnicos, entonces es eso lo que se mide, si efectivamente se logró. Por ejemplo el objetivo de la entrega de ponchos, no es reducir accidentes sino mejorar la visibilidad de los niños. Cuando eso se mide no es sí se redujeron los accidentes sino que porcentaje de utilización de las capas existe.

El Director Chavarría Gutiérrez propone modificar la redacción de la recomendación A.1, para que diga: “Instruya formalmente a la Dirección de Proyectos sobre la obligatoriedad de establecer desde la fase de formulación, los indicadores que permitan medir y evaluar la calidad de los procesos que persiguen el logro de las metas y objetivos planteados con la realización de los proyectos que desarrolla.

Se resuelve:

Acuerdos Firmes:

7.1.1 Se da por recibido el oficio No. AI.14-416, de la Auditoría Interna, donde se adjunta el Informe AI.-AO.-14-19 “Evaluación del Proyecto de Promoción de la Seguridad Vial” y se acogen en todos sus extremos las recomendaciones incluidas en el mismo.

7.1.2 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Dirección de Proyectos sobre la obligatoriedad de:

- a. Establecer desde la fase de la formulación, los indicadores que permitan medir y evaluar la calidad de los procesos para la realización de los proyectos que desarrolla la Dirección de Proyectos. (Resultado 2.1 y 2.2)
- b. Realizar las evaluaciones que sean necesarias, con el propósito de medir adecuadamente el logro de los objetivos planteados con la realización de las campañas de seguridad vial. (Resultado 2.1)

7.1.3 Informar a la Auditoría Interna, que la recomendación A.3 del informe, ya fue atendida por la Dirección Ejecutiva mediante oficio DE-2014-27948(2), del 18 de agosto del 2014.

7.2 Informe AI.ATI.-14-22 “Evaluación del Sistema de Citas para las Pruebas Teóricas y Prácticas de Conductores”

Se conoce oficio No. AI.14-541, suscrito por el MBA. César Quirós Mora, Auditor Interno, mediante el cual adjunta el Informe AI.ATI.-14-22 “Evaluación del Sistema de Citas para las Pruebas Teóricas y Prácticas de Conductores”.

Se incluye el texto del informe:

1.1 “...Origen

Plan anual de auditoría 2014.

1.2 Objetivo

Evaluar la integridad y seguridad del Sistema de Citas para las pruebas teóricas y prácticas de los conductores.

1.3 Objetivos Específicos

- Evaluar los controles internos del sistema de citas.
- Protección de la base de datos (Manejo de las bitácoras, perfiles de usuarios, etc.).
-

1.4 Alcance de estudio

Evaluación de la confiabilidad y seguridad de los Sistemas de citas para las pruebas teóricas y prácticas por medio del Call Center y la plataforma web de acuerdo con las normas de control interno para el período de mayo, junio y julio.

1.5 Disposiciones de la Ley General de Control Interno

➤ Sobre la implantación de recomendaciones

“Artículo 36. –Informes dirigidos a los titulares subordinados. Cuando los informes de auditoría contengan recomendaciones dirigidas a los titulares subordinados, se procederá de la siguiente manera:

a) El titular subordinado, en un plazo improrrogable de diez días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, ordenará la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de ellas, en el transcurso de dicho plazo elevará el informe de auditoría al jerarca, con copia a la auditoría interna, expondrá por escrito las razones por las cuales objeta las recomendaciones del informe y propondrá soluciones alternas para los hallazgos detectados.

b) Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.

c) El acto en firme será dado a conocer a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente, para el trámite que proceda.

Artículo 37. –Informes dirigidos al jerarca.

Cuando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.

Artículo 38. –Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República.

Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

La Contraloría General de la República dirimirá el conflicto en última instancia, a solicitud del jerarca, de la auditoría interna o de ambos, en un plazo de treinta días hábiles, una vez completado el expediente que se formará al efecto. El hecho de no ejecutar injustificadamente lo resuelto en firme por el órgano contralor, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el capítulo V de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, N° 7428, de 7 de setiembre de 1994.”

➤ **Sobre responsabilidad**

“Artículo 39. –Causales de responsabilidad administrativa.

El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos incurrirán en responsabilidad administrativa, cuando debiliten con sus acciones el sistema de control interno u omitan las actuaciones necesarias para establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, según la normativa técnica aplicable.

Asimismo, cabrá responsabilidad administrativa contra el jerarca que injustificadamente no asigne los recursos a la auditoría interna en los términos del artículo 27 de esta Ley.

Igualmente, cabrá responsabilidad administrativa contra los funcionarios públicos que injustificadamente incumplan los deberes y las funciones que en materia de control interno les asigne el jerarca o el titular subordinado, incluso las acciones para instaurar las recomendaciones emitidas por la auditoría interna, sin perjuicio de las responsabilidades que les puedan ser imputadas civil y penalmente.

El jerarca, los titulares subordinados y los demás funcionarios públicos también incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, por obstaculizar o retrasar el cumplimiento de las potestades del auditor, el sub-auditor y los demás funcionarios de la auditoría interna, establecidas en esta Ley.

Cuando se trate de actos u omisiones de órganos colegiados, la responsabilidad será atribuida a todos sus integrantes, salvo que conste, de manera expresa, el voto negativo.”

1- RESULTADOS

En el presente informe contiene los resultados de la evaluación, de acuerdo con los objetivos y el alcance establecido, del sistema de citas para las pruebas teóricas y prácticas, es importante señalar que el sistema de citas es tan solo una parte de un sistema integral cuyo nombre es Sistema de Acreditación de Conductores donde se encuentran otros módulos tales como el de Infracciones, Placas entre otros. Es importante señalar que existen varios actores involucrados en el uso y manejo del sistema de citas, dentro de los cuales están la Dirección General de Educación Vial del MOPT, la empresa NETCOM S. A. (contratada por el Cosevi para proporcionar los servicios de centros de llamadas telefónicas según contrato CS-006-2013) y la Asesoría de Tecnologías de Información (en adelante ATI).

De la revisión efectuada se originaron los siguientes resultados:

2.1 Ausencia de planificación en la apertura de citas para pruebas prácticas.

El Departamento de Evaluación de Conductores de la Dirección General de Educación Vial, es la unidad que realiza y registra la apertura de las citas prácticas a nivel nacional.

En las visitas realizadas a dicho departamento se evidenció que para efectos de la “planificación” utilizan una pizarra acrílica donde anotan lo referente a las regionales, los evaluadores disponibles y el total de citas que se abrirían en los diferentes momentos; pero no visualizamos ni se nos proporcionó ningún documento donde se evidencie que se da una planificación adecuada y se establezcan de previo la cantidad de citas para cada apertura.

En este sentido las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información, establecen en cuanto a la planificación, lo siguiente:

“1.6 Decisiones sobre asuntos estratégicos de TI

El jerarca debe apoyar sus decisiones sobre asuntos estratégicos de TI en la asesoría de una representación razonable de la organización que coadyuve a mantener la concordancia con la estrategia institucional, a establecer las prioridades de los proyectos de TI, a lograr un equilibrio en la asignación de recursos y a la adecuada atención de los requerimientos de todas las unidades de la organización.”

Por su parte las Normas de Control Interno para el Sector Público, aportan en este particular lo siguiente:

“5.6 Calidad de la información

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo.” (El resaltado no es del original).

Podemos señalar una serie de beneficios que conllevan una buena planificación y por supuesto la necesidad de que la misma esté bien documentada, así mismo la carencia o mala planificación afectará el buen funcionamiento de las unidades y su ausencia facilitará el mal manejo de todos los recursos involucrados (materiales, tecnológicos y humanos).

2.2 Diferencias de registro de apertura de campos (citas) para pruebas prácticas.

El Departamento de Evaluación de Conductores de la Dirección General de Educación Vial, es la unidad que realiza y registra la apertura de las citas prácticas a nivel nacional para la mayoría de tipos de licencia (cuando nos referimos al mayor tipo de licencias se debe a que la apertura para las citas de las licencias de carácter especial “tipo D”, son realizadas por ATI). Por otro lado, en visita efectuada el 16 de junio 2014, para conocer el proceso de apertura de citas se nos entregó el oficio VTSV-0193-22014(7), del Viceministro de Transportes, Ing. Sebastián Urbina Cañas; donde instruye al Director de Educación Vial, para que ese día se realizara la apertura de “todas” las citas disponibles para el mes de julio 2014.

Dicho día (16/6/2014), se realizó la observación del proceso de la apertura de los campos para citas prácticas. Una vez finalizado el proceso (11 a.m. aproximadamente), la jefe del Departamento de Evaluación de Conductores, se comunicó telefónicamente con la Asesoría de Tecnologías de Información, para conocer la cantidad específica de las aperturas realizadas para julio 2014, y nos manifestó que era la siguiente:

- Pruebas prácticas para licencias b y c 14.021.
- Pruebas prácticas para motos 2.718.
- Pruebas prácticas para equipo especial 2.376.

Un día después (17 de junio 2014) procedimos a solicitar al Departamento de Desarrollo de la ATI el reporte de la cantidad de cupos abiertos para el mes de julio 2014 indicando los siguientes resultados:

- Pruebas prácticas para licencias b y c 14.167.
- Pruebas prácticas para motos 2.748.
- Pruebas prácticas para equipo especial 3.696.

De igual modo, el día 2 de julio 2014, el Departamento de Desarrollo de la ATI nos remite el reporte de la cantidad de cupos abiertos para julio 2014, indicando los siguientes resultados:

- Pruebas prácticas para licencias b y c 14.372.
- Pruebas prácticas para motos 2.590.
- Pruebas prácticas para equipo especial 3.696.

Como se puede observar el siguiente cuadro comparativo (ver cuadro n° 1), existen diferencias en las cantidades (principalmente en los que respecta a las pruebas para licencias b, c y motos), en los diferentes momentos en que se nos proporcionaron los datos.

Cuadro N°1

Comparativo de datos de apertura de campos para pruebas prácticas para el mes de julio 2014

Tipo	Reporte del 16 de junio	Reporte del 17 de junio	Reporte del 2 de julio
Licencias b y c	14.021	14.167	14.372
Motos	2.718	2.748	2.590
Equipo especial	2.376	3.696	3.696

En este sentido las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información establece con respecto a la buena administración de los datos lo siguiente:

“4.3 Administración de los datos.

*La organización debe asegurarse de que los datos que son procesados mediante TI corresponden a transacciones válidas y debidamente autorizadas, que son **procesados en forma completa, exacta y oportuna**, y transmitidos, almacenados y desechados en forma íntegra y segura.”* (El resaltado no es del original).

Por su parte las Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República, establecen en cuanto a la calidad de la información, lo siguiente:

- ***“5.6.1 Confiabilidad.***

La información debe poseer las cualidades necesarias que la acrediten como confiable, de modo que se encuentre libre de errores, defectos, omisiones y modificaciones no autorizadas, y sea emitida por la instancia competente.”

▪ **“5.6.2 Oportunidad.**

Las actividades de recopilar, procesar y generar información, deben realizarse y darse en tiempo a propósito y en el momento adecuado, de acuerdo con los fines institucionales.”

Así las cosas, las diferentes diferencias antes indicadas denotan que existe manipulación y carencia de control en el uso del sistema y que el mismo evidentemente es modificado regularmente.

2.3 Falta de reportes de los resultados del proceso de apertura de citas para pruebas prácticas.

Tanto para el caso de apertura de citas como para las modificaciones realizadas en algún determinado momento, se corroboró que no existe ni se confecciona ningún reporte de respaldo de dicho proceso.

En este sentido las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información establece con respecto a la buena administración de los datos lo siguiente:

“4.3 Administración de los datos.

*La organización debe asegurarse de que los datos que son procesados mediante TI corresponden a transacciones válidas y debidamente autorizadas, que son **procesados en forma completa, exacta y oportuna**, y transmitidos, almacenados y desechados en forma íntegra y segura.”* (El resaltado no es del original).

Por su parte las Normas de Control Interno para el Sector Público, emitidas por la Contraloría General de la República, establecen en cuanto a la calidad de la información, lo siguiente:

“5.6.1 Confiabilidad

*La información debe poseer las cualidades necesarias que la acrediten como confiable, de modo que se encuentre libre de errores, defectos, **omisiones** y modificaciones no autorizadas, y sea emitida por la instancia competente.”* (El resaltado no es del original).

Evidentemente no existe la buena práctica de obtener y documentar los resultados de las transacciones, como lo establecen las normas. La carencia en este sentido facilitaría que se pudiese manipular el sistema y abrir o eliminar citas cuando así lo deseen; además como se señaló en un resultado 2.1 del presente informe, es evidencia de una inadecuada planificación.

2.4 Falta de seguridad para ingresar al sistema.

Se pudo determinar que el sistema tiene una debilidad en cuanto a la seguridad para su ingreso siendo esto una oportunidad de mejora, ya que el sistema cuenta con acceso por medio de usuario y contraseña para el sistema de conductores, esto de forma independiente al Directorio Activo de Windows (Active Directory) medio por el cual se logra una correcta autenticación dentro de la red institucional para el sistema operativo Windows.

Los usuarios al ingresar al sistema ingresan el usuario asignado por ATI (cédula o formato preestablecido) y luego su contraseña, con lo cual podrían ingresar al sistema independientemente del equipo de cómputo que se utilice y el lugar donde se encuentren.

Las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información, establece en este particular lo siguiente:

“1.4.5 Seguridad en las operaciones y comunicaciones

La organización debe implementar las medidas de seguridad relacionadas con la operación de los recursos de TI y las comunicaciones, minimizar su riesgo de fallas y proteger la integridad del software y de la información. Para ello debe:

a. Implementar los mecanismos de control que permitan asegurar la no negación, la autenticidad, la integridad y la confidencialidad de las transacciones y de la transferencia o intercambio de información.”

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, establecen prevenir estas situaciones en cuanto a la confiabilidad de la información, tal y como lo señala la siguiente norma:

“5.6.1 Confiabilidad.

La información debe poseer las cualidades necesarias que la acrediten como confiable, de modo que se encuentre libre de errores, defectos, omisiones y modificaciones no autorizadas, y sea emitida por la instancia competente.”

Esta situación eventualmente podría facilitar que una tercera persona, con el conocimiento de un usuario y la contraseña respectiva, efectuó transacciones mal intencionadas en cualquier otro equipo independientemente de la autenticación del

Windows, y además de las consecuencias que pueda ocasionar en este sentido, dificultaría poder identificar quien verdaderamente sería él o los responsables.

2.5 Carencia de validaciones dentro del sistema de conductores.

No se cuenta con las suficientes validaciones dentro del sistema de conductores, derivado de este problema se permite la duplicidad de datos permitiendo que se utilicen recursos (aulas, profesores, horarios, equipos) más de una vez, con lo cual se pierde la integridad permitiendo con esto la manipulación errónea de los datos.

Es importante señalar lo que establecen las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información en este sentido, tales como las relativas al modelo de la arquitectura de la información, la definición y administración de acuerdos de servicios, y administración de los datos, las cuales se transcriben a continuación:

- **“2.2 Modelo de arquitectura de información.**

La organización debe optimizar la integración, uso y estandarización de sus sistemas de información de manera que se identifique, capture y comunique, en forma completa, exacta y oportuna, sólo la información que sus procesos requieren.”

- **“4.1 Definición y administración de acuerdos de servicio.**

Inciso a: Tener una comprensión común sobre: exactitud, oportunidad, confidencialidad, autenticidad, integridad y disponibilidad.”

- **“4.3 Administración de los datos.**

La organización debe asegurarse de que los datos que son procesados mediante TI corresponden a transacciones válidas y debidamente autorizadas, que son procesados en forma completa, exacta y oportuna, y transmitidos, almacenados y desechados en forma íntegra y segura.”

Tal deficiencia se pudo evidenciar en la realización de una de las pruebas de recopilación de datos (para el caso de las pruebas teóricas) realizada en la Dirección General de Educación Vial, donde el usuario podía hacer la apertura de cursos, reutilizando recursos (un mismo instructor para dos grupos diferentes en un mismo horario), llevando con esto a error y afectación de la integridad de la información, asimismo violentando las normas de control interno correspondientes.

2.6 Vulnerabilidad de la continuidad del portal web.

Otra situación identificada fue la existencia de vulnerabilidad de la continuidad del portal web. Podemos entender por vulnerabilidad en la continuidad del portal web el riesgo existente en que el portal web como tal se vea interrumpido en algún

momento. Si por ejemplo se da la apertura de las citas para un determinado día y el sitio web no está disponible por que en el edificio de ATI existe un problema de conexión a internet; el servicio de matrícula de citas por medio de la web estaría inhabilitado.

Esta situación puede suceder en nuestro portal web debido a que el mismo está siendo administrado y publicado dentro del Departamento de Base de Datos y Servidores del COSEVI; y en el momento que se dé alguna falla de comunicación dentro de las instalaciones del Cosevi, se vería afectada la continuidad del portal web.

Las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información, en su acápite 4.2 Administración y operación de la plataforma tecnológica, inciso b; establece que la organización debe mantener la plataforma tecnológica en óptimas condiciones y minimizar su riesgo de fallas, para lo cual debe:

*“Vigilar de manera constante la **disponibilidad, capacidad, desempeño y uso de la plataforma, asegurar su correcta operación** y mantener un registro de sus eventuales fallas.”* (El resaltado no es del original).

No se pudo determinar ningún elemento que garantice razonablemente la continuidad del servicio web, como por ejemplo la existencia de un sitio alternativo; quedando al descubierto tanto la eficiencia en el servicio y el detrimento de la imagen institucional, en el caso de que se materialice una situación de este tipo.

2.7 Deficiencias en el sistema de respaldo de transacciones.

En visitas realizadas los días 5, 8, y 11 de agosto 2014 al Área de Servidores y Base de Datos de la ATI constatamos que el servicio de respaldo no estaba trabajando bien, solicitamos un reporte de movimiento de transacciones de usuarios de servidores, empero en ninguna de esas oportunidades se nos suministró dicho reporte. Según nos manifestó el encargado de la seguridad, dicho reporte no fue proporcionado debido a que la herramienta respectiva (*Sistema de Monitoreo de Base de Datos de McAfee*) generó error en ambas oportunidades.

Con lo anterior se pudo corroborar que la herramienta de respaldo de las transacciones de los usuarios tanto a nivel administrativo como de producción del sistema no estaba trabajando correctamente, por lo cual no se facilitó el reporte en el momento en que se solicitó.

En este sentido las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información, en su capítulo IV, Prestación de servicios y mantenimiento, punto 6, especifica lo relativo a la administración de servicios prestados por terceros y señala que se debe asegurar que dichos servicios satisfagan los requerimientos en forma

eficiente. Específicamente para la situación antes descrita, establece a la Administración que debe:

- *“c. Vigilar que los servicios contratados sean congruentes con las políticas relativas a calidad, seguridad y seguimiento establecidas por la organización.”*
- *“d. Minimizar la dependencia de la organización respecto de los servicios contratados a un tercero.”*

Así las cosas, esta situación no garantiza la factibilidad de obtener la información específica y oportunamente, además del debilitamiento del control interno.

2.8 Deficiencias en la administración de usuarios.

Otro aspecto que se pudo determinar, fue que se manejan una serie de perfiles de usuarios clasificados como activos e inactivos. Los activos suman 229; de los cuales 62 usuarios fueron identificados como funcionarios del Cosevi (según la planilla de la primera quincena de agosto 2014); 77 pertenecen a la Dirección General de Educación Vial (según archivo de perfiles de usuarios proporcionado por el Área de base de datos y servidores del Cosevi); 64 se “desconoce” a ciencia cierta a donde pertenecen, y 19 usuarios que se pueden designar como genéricos.

De los 64 “desconocidos”, de acuerdo a la información del Área de Base de datos y servidores, en teoría están ubicados en:

- Cosevi:16(pero según oficio DGDH-2130-2014, del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, 8 son ex funcionarios y los 8 restantes no han sido funcionarios de esta institución).
- Dirección General de Educación Vial: 15,
- Banco de Costa Rica: 4,
- Consejo de Transporte Público: 6,
- Policía de Transito: 9,
- ATI: 2,
- Impugnaciones: 1 y
- Otras regionales: 11.

Los 19 usuarios genéricos están identificados de la siguiente manera:

- “Netcom”:9,
- “Página web”:2,
- “Nombre completo”:2,
- “Licencia impugnación”:1,
- “Matrícula web”: 1,
- “Usuario portal”: 1,
- “Pruebas prácticas hh”:1,
- “Usuario sistema”: 1,
- “Rentacar”:1.

Además de la lista de usuarios activos totales hay dos usuarios repetidos, Daniel Aguilar Fernández, ubicado en el Cosevi y en el MOPT; y el usuario Antonio Guasch, ubicado en el Cosevi y sede central. Cabe mencionar que estos dos funcionarios nunca han formado parte de la planilla del Cosevi.

De los 64 usuarios “desconocidos” se tomó una muestra de 10 usuarios para ver los movimientos en el sistema. Se identificó que uno de ellos (Genaro Blanco Rojas) presentó movimientos en el sistema recientemente (31 julio 2014); otro usuario (José Edgardo Sánchez Jiménez), presentó movimientos por última vez en noviembre 2012, y los 8 restantes no presentan movimientos desde su creación.

Las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información, respecto al control de acceso (1.4.5) establece que la organización debe proteger la información de accesos no autorizados, y para el caso que nos ocupa podemos señalar específicamente los incisos a y d, los cuales señala que debe:

- *“a. Establecer un conjunto de políticas, reglas y procedimientos relacionados con el acceso a la información, al software de base y de aplicación, a las bases de datos y a las terminales y otros recursos de comunicación.”*
- *“d. Establecer procedimientos para la definición de perfiles, roles y niveles de privilegio, y para la identificación y autenticación para el acceso a la información, tanto para usuarios como para recursos de TI.”*

Es evidente que la inobservancia por parte de esta unidad (Área de base de datos y servidores) dio a pie a la condición antes descrita, y ha facilitado que un número importante de usuarios estén en condición de activos pese a que no es necesario, ni conveniente, que los mismos continúen habilitados.

La situación antes descrita podría facilitar el uso indebido del sistema y de la información que contiene, por personas que actualmente están habilitadas y que en realidad no existe una justificación para que las mismas continúen autorizados lo cual debilita el control interno y la calidad de la información.

2.9 Documentación respaldo para la creación de usuarios.

Luego de la evaluación del listado de usuarios, otro aspecto relacionado con este tema es la creación de los diferentes usuarios del sistema, la cual según la revisión efectuada carece de documentación de respaldo.

Para la creación de un usuario la Directora de ATI recibe la solicitud del interesado y una vez lo autoriza, mediante oficio le solicita al jefe del Área de base de datos la creación del mismo. Por lo anterior, se le solicito al jefe del Área de base de datos la documentación soporte de los usuarios que presentan la condición de activos;

empero, dicha documentación no se encontraba a la mano e incluso al momento de la finalización del estudio, no nos había sido proporcionada la misma.

En este sentido las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información establece lo siguiente:

“4.3 Administración de los datos.

La organización debe asegurarse de que los datos que son procesados mediante TI corresponden a transacciones válidas y debidamente autorizadas, que son procesados en forma completa, exacta y oportuna, y transmitidos, almacenados y desechados en forma íntegra y segura.” (El resaltado no es del original).

Por su parte las Normas de Control Interno para el Sector Público establecen en cuanto a la custodia de la documentación lo siguiente:

“5.4 Gestión documental.

*El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información propicien una debida gestión documental institucional, mediante la que se ejerza control, se **almacene y se recupere la información en la organización, de manera oportuna y eficiente,** y de conformidad con las necesidades institucionales.”* (El resaltado no es del original).

Esta falta de obediencia a las normas indicadas no garantiza que la creación ni verificación de los usuarios sea razonable; y en nuestro caso nos imposibilitó establecer la idoneidad del proceso.

2.10 Pérdida de trazabilidad de la información en los casos de Netcom.

Se pudo identificar en revisión realizada al servicio de centro de llamadas y reportes solicitados a la ATI, que hay dificultad para poder dar un seguimiento al proceso total que realiza un usuario para la obtención de la cita. Por ejemplo, una llamada puede ser atendida por alguno de los diez agentes disponibles en Netcom, pero una vez que llega al servicio web ofrecido por el COSEVI esto se ve reducido a un solo usuario, debido a que todas las transacciones están registradas del web service a la base de datos con un único usuario.

Esta es una situación que contempla la norma 2.2 del Manual de Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de Información, que literalmente señala:

“2.2 Modelo de arquitectura de información.

*La organización debe optimizar la integración, uso y estandarización de sus sistemas de información de manera que se **identifique, capture y comunique, en forma completa, exacta y oportuna, sólo la información que sus procesos requieren.*** (El resaltado no es del original)

El no contemplar lo que sugiere la norma antes mencionada dificulta el poder identificar de forma adecuada que sucede con una transacción realizada por medio de Centro de llamadas, desde el momento que es atendida por una agente o EIVR, hasta que es registrada en la base de datos. Cabe destacar que la afectación de esta deficiencia es solamente para el Cosevi, no así para la empresa Netcom, ya que esta sí tiene una trazabilidad que identifica cual es el agente que ejecuta una transacción. El problema se da debido a que una vez que pasa el web service, todas las transacciones para el Cosevi provienen de un único usuario.

3- CONCLUSIONES

- 3.1 No existe una planificación adecuada, ni se documenta el resultado de la apertura de campos para de las pruebas prácticas; así como tampoco las modificaciones a dichos campos. (Ver resultado 2.1)
- 3.2 Debido a la falta de controles existen diferencias en el sistema con respecto a la cantidad de campos disponibles para las pruebas prácticas para el mes de julio 2014, en las consultas que se le realizaron en tres días diferentes (16 junio 2014, 17 junio 2014 y 2 de julio 2014). (Ver resultado 2.2)
- 3.3 Se carece de los reportes respectivos una vez concluido los procesos de apertura de citas o modificación, lo que a su vez impide que se dé un adecuado seguimiento sobre los movimientos que se realizan en el proceso. (Ver resultado 2.3)
- 3.4 Existe una debilidad en cuanto a la seguridad para su ingreso, debido a que el sistema cuenta con acceso por medio de usuario y contraseña independiente. (Ver resultado 2.4)
- 3.5 Hay un riesgo de duplicidad de información e integridad de la misma ya que el sistema no cuenta con validaciones en relación con los recursos que se utilizan, lo cual faculta la manipulación errónea de los datos. (Ver resultado 2.5)
- 3.6 Existe un riesgo de vulnerabilidad en la continuidad el portal web ante alguna eventual situación de interrupción o falla de comunicación. (Ver resultado 2.6)
- 3.7 Se identificó que la herramienta de transacciones presentó dificultades en tres ocasiones diferentes para proporcionar la información o el reporte de movimientos de transacciones de servidores, lo cual no garantiza la oportunidad de esta información. (Ver resultado 2.7)

- 3.8 Existen deficiencias en la administración de usuarios, la identificación de usuarios activos y el control de dicha condición en usuarios que no tienen o han dejado de tener uso del sistema. (Ver resultado 2.8)
- 3.9 No existe la disponibilidad de la documentación que respalda la creación de los usuarios, lo que no permite verificar el debido proceso de creación y habilitación de usuarios. (Ver resultado 2.9)
- 3.10 Existe dificultad para poder dar un seguimiento al proceso total (trazabilidad) que realiza un usuario para la obtención de la cita por medio del centro de llamadas, debido a que todas las transacciones están registradas del web service a la base de datos con un único usuario.(Ver resultado 2.10) “ (SIC)

El Director Ejecutivo indica, que el día que se presentó el informe a la Administración, estuvieron presentes funcionarios de la Dirección General de Educación Vial, ATI. Expresa que el sistema en este momento no tiene forma de hacer un registro de la autorización de la cantidad de citas que se están habilitando, quién las habilitó y por qué las habilitó, puede ser que haya alguna justificación, pero al no quedar registrado en el sistema no habría mecanismo para saber a ciencia cierta una modificación autorizada, razonada y con una justificación válida o no. Esa es una debilidad del sistema.

El Presidente de la Junta Directiva recomienda al Director Ejecutivo, conversar con los personeros de Gobierno Digital, MICIT o el Instituto Tecnológico de Costa Rica para que nos faciliten una asesoría en vulnerabilidad en seguridades y recomendaciones de seguridad dentro del sistema, ya que las recomendaciones incluidas en el informe no son específicas del sistema y propone modificar las recomendaciones 4.3 y 4.4 del informe, en el sentido de instruir al Director Ejecutivo buscar alianzas con otras instituciones y solicitar a Educación Vial una justificación del porqué el sistema permito el uso duplicado de los recursos, como se indica en la recomendación 4.4.

Se resuelve:

Acuerdo Firme:

- 7.2.1 Se da por recibido el oficio No. AI.14-541, de la Auditoría Interna, donde se adjunta el Informe AI.ATI.-14-22 “Evaluación del Sistema de Citas para las Pruebas Teóricas y Prácticas de Conductores” y se acogen parcialmente las recomendaciones incluidas en el mismo.
- 7.2.2 Remitir una cordial instancia al Señor Viceministro de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, con el fin de que gire instrucciones a la Dirección General de Educación Vial para que:

- a. Realice y documente una adecuada planificación (propuesta de cantidades) previamente para las aperturas de campos para las pruebas tanto teóricas como prácticas que se van a habilitar.
 - b. Solicite y establezca que el sistema una vez que efectuó la apertura de campos o alguna actualización para las pruebas tanto teóricas como prácticas, genere el respectivo reporte, el cual como mínimo indique: totales de citas de acuerdo para cada regional, total de citas de acuerdo al tipo de licencia en caso de las pruebas prácticas, y total de cursos en el caso de las pruebas teóricas; la persona que lo realiza; fecha y hora de comienzo y finalización, observaciones donde se indique la justificación del proceso.
- 7.2.3 Encomendar a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Asesoría en Tecnologías de Información para que realice las siguientes acciones:
- a. Solicitar a los encargados del sistema de seguridad, realizar un respaldo semanal de los reportes de movimientos de transacciones de servidores, que se pueden generar por el sistema de monitoreo, con el fin de no estar a expensas de la herramienta de respaldo, en que en caso de que el sistema falle y no se puede obtener información precisa y oportuna.
 - b. Solicitar a los encargados del Área de Base de Datos y Servidores lo siguiente:
 - Establecer y documentar las acciones preventivas que aseguren razonablemente la continuidad del sitio web, considerando la prevaleciente necesidad no solventada del establecimiento de un sitio alternativo que en reiteradas ocasiones ha sido señalado por esta Auditoría Interna.
 - Verificar si es necesario que los usuarios que actualmente presentan la condición de “activos” continúen habilitados y requieran el uso del sistema para el desarrollo de sus funciones, de lo contrario deshabilitarlos de inmediato.
 - Corregir la situación encontrada en cuanto a la no disponibilidad de la documentación que respalda la creación de los usuarios y mantener un archivo de dicha información, así como la correspondiente a la desactivación de los usuarios del sistema.
 - Notificar a la empresa Netcom S. A. que tienen a su disposición diez usuarios identificados en el sistema con el fin de que esta organización pueda hacer una distribución oportuna en su sistema permitiendo con esto una mayor trazabilidad de la información.

- 7.2.4 Encomendar a la Dirección Ejecutiva para buscar asesorías con Gobierno Digital, el MICIT o el Instituto Tecnológico de Costa Rica, a fin de que brinden asesoría en vulnerabilidad en seguridades y recomendaciones de seguridad dentro del sistema.
- 7.2.5 Instruir a la Dirección Ejecutiva para que solicite a la Dirección General de Educación Vial una justificación del porqué el sistema de citas permite el uso duplicado de los recursos.
- 7.2.6 Solicitar a la Secretaria de Actas que comunique al Señor Auditor Interno la modificación que se realizó a las recomendaciones 4.3 y 4.4 del Informe originalmente presente, de acuerdo a las valoraciones de los Señores Miembros de la Junta Directiva y las explicaciones de la Administración.

ARTÍCULO OCTAVO

Entrega del documento Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central

Para conocimiento y estudio de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. DE-2014-2894(2), suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual hace entrega del proyecto de Reglamento para el Registro y Control de Bienes de la Administración Central.

Se toma nota de la información entregada por el Director Ejecutivo.

ARTÍCULO NOVENO

Entrega del documento Reglamento del Consejo de Seguridad Vial para el cobro Administrativo Judicial de las Multas por Infracciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad vial No. 9078

Para conocimiento y estudio de esta Junta Directiva, se conoce oficio No. JD-2014-00568, suscrito por el Ing. Germán Valverde González, Director Ejecutivo, mediante el cual remite el Proyecto de Reglamento del Consejo de Seguridad Vial para el cobro Administrativo Judicial de las Multas por Infracciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad vial No. 9078.

Se toma nota de la información entregada por el Director Ejecutivo.

ARTÍCULO DÉCIMO

Asuntos Presidencia Junta Directiva

El Señor Presidente consulta en qué trámite se encuentra el Convenio Interinstitucional de Cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo de Seguridad Vial y Correos de Costa Rica.

El Director Ejecutivo responde que el mismo fue aprobado por esta Junta Directiva y se remitió a las autoridades de Correos de Costa Rica, con el fin de que éste lo sometan a su vez a la aprobación de su Junta Directiva. Si no hay observaciones, se procederá a su rúbrica y posterior ejecución.

Se toma nota de la información suministrada por la Administración.

Se levanta la sesión al ser las 20:05 horas.