

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 3110-2022

Acta de la Sesión Ordinaria 3110-2022 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 24 de agosto del 2022.

Se inicia la sesión a las 16 horas con 10 minutos con el quórum de ley, la señora Gaudy Fernández Soto, Delegada de la Señora Ministra de Salud preside la sesión al estar ausente el Presidente Luis Amador Jiménez y la Vicepresidenta Joselyn Chacón Madrigal titular.

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

Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.

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

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

Ana Mariela Abarca Restrepo	Delegada de la Señora Ministra de Educación
Yorlene Víquez Estevanovich	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales
Gaudy Fernández Soto	Delegada de la Señora Ministra de Salud
Freddy Carvajal Abarca	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos

Presidente ausente: El Ing. Luis Amador Jiménez, Ministro de Obras Públicas y Transportes se ausenta de la sesión por atender asuntos propios de su cargo.

Vicepresidenta ausente: La señora Joselyn Chacón Madrigal se ausenta a la sesión por atender asuntos propios de su cargo.

Participan igualmente de manera virtual:

Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva
Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal Institucional
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Lic. Sergio Valerio Rojas	Director Financiero
Licda. Laura Ugalde Delgado	Dirección Ejecutiva
Lic. Esteban Guevara Rojas	Unidad de Planificación
Licda. Jeannette Masis Chacón	Unidad de Planificación

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

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

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

La señora Gaudy Fernández Soto, Delegada de la Señora Ministra de Salud y Vicepresidenta de la Junta Directiva en ejercicio, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

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

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: La señora Ana Mariela Abarca Restrepo delegada de la Señora Ministra de Educación, indica que se encuentra sesionando desde la oficina en su casa de habitación, la señora Gaudy Fernández Soto, Delegada de la Señora Ministra de Salud, indica que se encuentra sesionando desde el Despacho Ministerial, la señora Yorlene Víquez Estevanovich, Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales indica que se encuentra sesionando desde la oficina en su casa de habitación en San Joaquín de Flores y el señor Freddy Carvajal Abarca, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, manifiesta que se encuentra en su oficina en Goicoechea San José.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

- II. Aprobación del Orden del Día
- III. Aprobación de las actas:
 - 3108-22 sesión ordinaria.
 - 3109-22 sesión extraordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Oficio DF-2022-0272. Informes mensuales ejecución presupuestaria.
- VII. Informe Ejecución Presupuestaria Julio 2022.
- VIII. Informe de resultados de Seguimiento Recomendaciones y Advertencias de la Auditoría Interna y Externa II Semestre 2021.
- IX. Oficio DE-2022-1734. Aval del Plan de Acción.
- X. Oficio DE-UPI-2022-0292, relacionado con el Informe DE-UPI-2022-0259 sobre el Seguimiento y Evaluación de la ejecución de controles policiales reportados por la Dirección General de la Policía de Tránsito, en el periodo que va del 01 de enero al 31 de marzo del 2022.

- XI.** Respuesta AL-CE23167- 0082-2022 Expediente N° 23.114 “Fortalecimiento de Competencias y Rendición de Cuentas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- XII.** Asuntos de Director Ejecutivo.
- Plan Nacional para la atención integral de los vehículos detenidos.
- XIII.** CORRESPONDENCIA:
- Oficio DM-2022-1840-consulta dietas.
 - Carta remitida por la Asociación Preserve Planet al Ing. Luis Amador Jiménez, Ministro de Obras Públicas y Transportes.
 - Comunicado Ingresos Corrientes 2022.
 - Oficio 7782 (DJ-1029), en el cual la Contraloría General de la República remite con carácter preventivo documento relacionado con el régimen de incompatibilidades y sus efectos establecido en la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en Función Pública (Ley n.° 8422) y su Reglamento.
 - Notificación oficio CNC-ST-OF-0247-2022, Posible Concesión para resolver problemática de los depósitos de vehículos detenidos COSEVI-DGPT-MOPT.
- XIV.** Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 2.1 Se aprueba el orden del día.

Se declara acuerdo firme.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación de las actas:

- 3108-22 sesión ordinaria.
- 3109-22 sesión extraordinaria.

El Ing. Freddy Carvajal Abarca del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, solicita se indique que se abstuvo de votar la aprobación de las actas 3106-22 ordinaria y 3107-22 extraordinaria, dado que no había sido nombrado en la Junta Directiva.

La señora Gaudy Fernández Soto, Suplente de la Señora Ministra de Salud, solicita se verifique en la sesión 3107-22 de la sesión extraordinaria, el momento de ingreso de la Ministra, Joselyn María Chacón Madrigal, para constatar la participación que cada una tuvo en dicha sesión.

La secretaria procede a tomar nota e indica que se procederá con la incorporación de lo indicado.

Se resuelve:

- 3.1 Se aprueban las actas 3108-2022 ordinaria, y 3109-2022 sesión extraordinaria con las observaciones indicadas por los señores miembros.

Se declara acuerdo firme.

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen Asuntos de la Presidencia

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

El señor Freddy Carvajal Abarca, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, externa un comentario que escuchó en los medios, en la parte televisiva, ya que vio algunos representantes de las empresas que comercializan vehículos, que los están inscribiendo ante el Registro Nacional, diciendo que estaban durando mucho, una hora, más de 30 minutos. Considera que eso es un proceso normal ya que se está empezando a brindar el servicio, por lo que solicita a la Directora Ejecutiva que más adelante se refiera a ese proceso que sabe está bien planificado, es decir ¿cómo está el proceso?, con esos servicios que se están dando a nivel de revisión en Alajuelita.

Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, indica que con gusto en su apartado se referirá al tema.

ARTICULO SEXTO

Oficio DF-2022-0272. Informes mensuales ejecución presupuestaria.

Se recibe el señor Lic. Sergio Valerio Rojas Director Financiero, quien procede a realizar la presentación del Oficio DF-2022-0272. Informes mensuales ejecución presupuestaria, con el documento que se aporta:



Antecedentes

Mediante oficio DVA-DF-2022-189 del 18 de mayo del 2022, el Lic. Francisco Molina Salas, Director Financiero del MOPT, solicita que se incluya en la primera sesión de juntas directivas de cada mes, la presentación de un informe con el estado de la ejecución mensual, en aras de que se conozcan los avances en esta materia para un seguimiento del cumplimiento de los objetivos institucionales, de conformidad con instrucción emitida por el señor Luis Amador Jiménez, Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Para cumplir con esa instrucción, los informes deberían ser presentados de la siguiente forma:

Mes de ejecución presupuestaria	Primera sesión Junta Directiva mes siguiente	Días hábiles para elaborar el informe (remitiéndolo el día antes de la Sesión de JD)
mayo 2022	1 de junio 2022	0
junio 2022	6 de julio 2022	3
julio 2022	7 de agosto 2022	4
agosto 2022	7 de septiembre 2022	4
septiembre 2022	5 de octubre 2022	2
octubre 2022	2 de noviembre 2022	1
noviembre 2022	7 de noviembre 2022	4
diciembre 2022	4 de enero 2022	2

 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Solicitud

Resulta materialmente imposible cumplir con ese lineamiento, dado que el Departamento de Presupuesto requiere de al menos 5 días hábiles posteriores al cierre de cada mes, para poder elaborar el Informe de Ejecución Presupuestaria.

Lo anterior debido a que el COSEVI no cuenta con un sistema Integrado para la administración y control de los registros presupuestarios y financieros, por lo que los mismos son realizados utilizando la herramienta Excel, lo que implica que cada mes sea necesario efectuar cierres manuales de esos registros, por cada subpartida, para cada una de las 20 Unidades Ejecutoras con que cuenta la Institución, el cual se inicia aproximadamente el segundo día hábil de cada mes, una vez que se han conciliado, también de forma manual, los registros de los pagos efectuados por el Departamento de Tesorería.

Se solicita que la presentación de los informes de ejecución presupuestaria mensual del COSEVI, sean sometidos a conocimiento de la Junta Directiva, en la segunda sesión de cada mes, según el siguiente cronograma:

Mes de ejecución presupuestaria	Segunda sesión Junta Directiva mes siguiente	Fecha de remisión del informe (5 días hábiles)
mayo 2022	8 de junio del 2022	7 de junio 2022
junio 2022	13 de julio 2022	7 de julio 2022
julio 2022	10 de agosto 2022	5 de agosto 2022
agosto 2022	14 de setiembre 2022	7 de setiembre 2022
septiembre 2022	12 de octubre 2022	7 de octubre 2022
octubre 2022	9 de noviembre 2022	7 de noviembre 2022
noviembre 2022	14 de noviembre 2022	7 de noviembre 2022
diciembre 2022	11 de enero 2022	6 de enero 2022

 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Muchas Gracias

Una vez finalizada la presentación, el expositor consulta a los señores miembros si tienen alguna consulta:

La señora Ana Mariela Abarca Restrepo, Delegada de la Señora Ministra de Educación, indica que le parece que son muy artistas, no se imagina el gran trabajo que llevan al hacer eso a pie, con la cantidad de celdas y datos que están manejando y en lo personal indica le queda totalmente claro.

El expositor indica que cuando quiera le pueden presentar las hojas que se llevan en el Departamento porque es bastante complejo y explica que la ejecución presupuestaria lleva muchas cosas y señala que la gente cree que es nada más meter la partida e ir sacando el gasto, pero son compromisos, lo que son reservas, registrar factura por factura, trasladar recursos de una partida a otra partida, adicionalmente llevar el control de las cuotas presupuestarias.

Indica que por eso es que se solicita y a pesar de que los compañeros de Presupuesto son muy aplicados en esa materia, los registros son muy exactos, eso lo demuestra las Auditorías que les hacen, que todos desean tener ese sistema, que se desarrolló una sesión de trabajo por semana durante un periodo largo de tiempo, y comenta que el detalle de los requerimientos estaban a la medida para que todo funcionara perfectamente e indica que en ese momento les frenaron todas las intenciones.

La señora Ana Mariela Abarca Restrepo, Delegada de la Señora Ministra de Educación, indica que no tiene observaciones.

La señora Gaudy Fernández Soto, Delegada de la Señora Ministra de Salud indica que no tiene comentarios.

El señor Freddy Carvajal Abarca, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, indica que sí acepta los argumentos técnicos en este caso de COSEVI, ya que no pueden tener esa información, tal y como lo explica el Director Financiero en la fecha en que se está solicitando por el Director Financiero del MOPT, y como Junta Directiva se le da todo el respaldo a él, en cuanto a la fecha, ya que el mismo sí se va a presentar oportunamente.

El expositor agradece la respuesta.

Se resuelve:

- 6.1 Se tiene por conocido y discutido el oficio DF-2022-0272. Informes mensuales ejecución presupuestaria.
- 6.2 Se aprueba la propuesta para que los informes de ejecución presupuestaria mensual del Consejo de Seguridad Vial, sean sometidos a conocimiento de la Junta Directiva, en la segunda sesión de cada mes, y no en la primera como lo solicita la Dirección Financiera del MOPT.

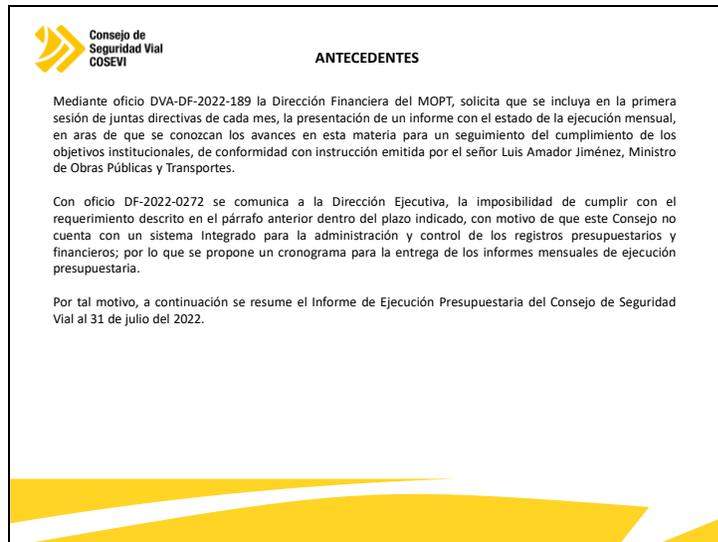
Se declara acuerdo firme.

El señor Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, mantiene en la sesión para presentar el siguiente tema:

ARTICULO SÉTIMO

Informe Ejecución Presupuestaria Julio 2022.

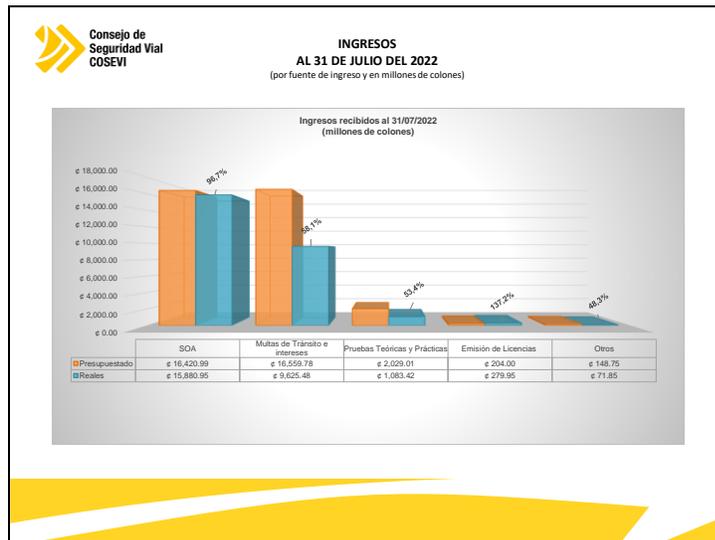
El señor Lic. Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, quien procede a realizar la presentación del Informe Ejecución Presupuestaria Julio 2022, con el documento que se aporta:



Consejo de Seguridad Vial COSEVI

**INGRESOS
AL 31 DE JULIO DEL 2022**
(por fuente de ingreso y en millones de colones)

Fuente	Ingresos Presupuestados		Ingresos Reales		Diferencia	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
Ingresos Corrientes						
Impuestos Específicos a los Servicios de Transporte (Permisos de Transporte de Carga Liviana)	€ 5,5	0,02%	€ 3,2	57,65%	-€ 2,3	-42,3%
Servicios de Transporte por Carretera (Acarreo de Vehículos detenidos)	€ 14,0	0,04%	€ 3,0	21,33%	-€ 11,0	-78,7%
Otros servicios financieros y de seguros (SOA)	€ 16.421,0	46,43%	€ 15.881,0	96,71%	-€ 540,0	-3,3%
Otros Alquileres (Custodia de Vehículos)	€ 94,3	0,27%	€ 27,9	29,59%	-€ 66,4	-70,4%
Venta de Otros Servicios (Alquiler de Soda, fotocopias, certificaciones, etc.)	€ 11,4	0,03%	€ 6,7	58,71%	-€ 4,7	-41,3%
Derechos Administrativos a los Servicios de Educación (Matricula Exámenes Teóricos y Pruebas Prácticas)	€ 2.029,0	5,74%	€ 1.083,4	53,40%	-€ 945,6	-46,6%
Otros Derechos Administrativos a Otros Servicios Públicos (Emisión de Licencias de Conducir)	€ 204,0	0,58%	€ 279,9	137,23%	€ 75,9	37,2%
Intereses sobre Cuentas Corrientes y otros Depósitos en Bancos Estatales	€ 3,3	0,01%	€ 8,7	264,00%	€ 5,4	164,0%
Multas de Tránsito	€ 14.263,0	40,33%	€ 8.165,9	57,25%	-€ 6.097,1	-42,7%
Otros Intereses Moratorios (sobre multas de tránsito)	€ 2.296,8	6,49%	€ 1.459,6	63,55%	-€ 837,2	-36,5%
Ingresos Varios no Especificados (Depósitos por incumplimiento contractual e ingresos no identificados)	€ 20,2	0,06%	€ 22,3	110,60%	€ 2,1	10,6%
Total	€ 35.368,0	100,0%	€ 26.941,7	76,2%	-€ 8.426,3	-23,8%

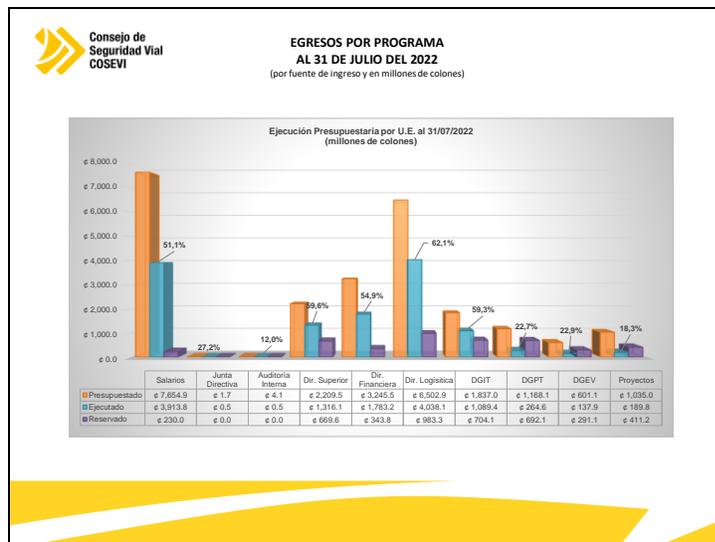


Consejo de Seguridad Vial COSEVI

EGRESOS POR PROGRAMA
AL 31 DE JULIO DEL 2022
 (por fuente de ingreso y en millones de colones)

Unidad Ejecutora	Presupuesto Total		Total Ejecutado		Reservado		Saldo	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%
Programa 1 "Administración Superior"	€ 18.263,5	75,3%	€ 10.364,2	56,7%	€ 2.225,0	12,2%	€ 5.674,4	31,1%
Salarios Programa 1	€ 6.299,9	26,0%	€ 3.226,0	51,2%	€ 228,2	3,6%	€ 2.845,8	45,2%
Junta Directiva	€ 1,7	0,0%	€ 0,5	27,2%	€ 0,0	0,0%	€ 1,2	72,8%
Auditoría Interna	€ 4,1	0,0%	€ 0,5	12,0%	€ 0,0	0,0%	€ 3,6	88,0%
Dirección Superior	€ 2.209,5	9,1%	€ 1.316,1	59,6%	€ 669,6	30,3%	€ 223,9	10,1%
Dirección Financiera	€ 3.245,5	13,4%	€ 1.783,2	54,9%	€ 343,8	10,6%	€ 1.118,5	34,5%
Dirección de Logística	€ 6.502,9	26,8%	€ 4.038,1	62,1%	€ 983,3	15,1%	€ 1.481,5	22,8%
Programa 2 "Administración Vial"	€ 5.996,1	24,7%	€ 2.369,6	39,5%	€ 2.100,3	35,0%	€ 1.526,3	25,5%
Salarios Programa 2	€ 1.354,9	5,6%	€ 687,9	50,8%	€ 1,8	0,1%	€ 665,3	49,1%
Ingeniería de Tránsito	€ 1.837,0	7,6%	€ 1.089,4	59,3%	€ 704,1	38,3%	€ 43,5	2,4%
Policia de Tránsito	€ 1.168,1	4,8%	€ 264,6	22,7%	€ 692,1	59,2%	€ 211,4	18,1%
Educación Vial	€ 601,1	2,5%	€ 137,9	22,9%	€ 291,1	48,4%	€ 172,0	28,6%
Proyectos	€ 1.035,0	4,3%	€ 189,8	18,3%	€ 411,2	39,7%	€ 434,0	41,9%
Total	€ 24.259,7	100,0%	€ 12.733,8	52,5%	€ 4.325,2	17,8%	€ 7.200,6	29,7%

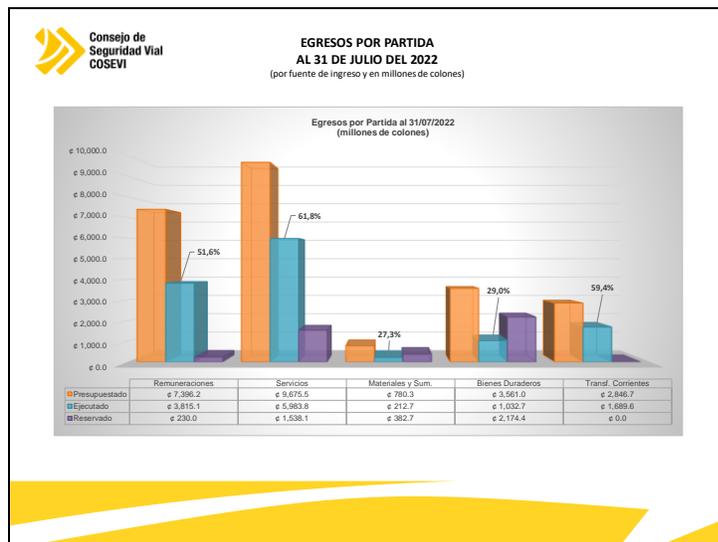
Nota: El rubro de Salarios incluye Remuneraciones, Cargas Sociales, Contribución estatal al seguro de pensiones y Prestaciones Legales.



Consejo de Seguridad Vial COSEVI

EGRESOS POR PARTIDA
AL 31 DE JULIO DEL 2022
 (por fuente de ingreso y en millones de colones)

Partida	Presupuesto Total		Total Ejecutado		Reservado		Saldo	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%
Remuneraciones	€ 7.396,2	30,5%	€ 3.815,1	51,6%	€ 230,0	3,1%	€ 3.351,1	46,5%
Servicios	€ 9.675,5	39,9%	€ 5.983,8	61,8%	€ 1.538,1	15,9%	€ 2.153,7	29,9%
Materiales y Suministros	€ 780,3	3,2%	€ 212,7	27,3%	€ 382,7	49,0%	€ 184,9	2,6%
Bienes Duraderos	€ 3.561,0	14,7%	€ 1.032,7	29,0%	€ 2.174,4	61,1%	€ 353,9	4,9%
Transferencias Corrientes	€ 2.846,7	11,7%	€ 1.689,6	59,4%	€ 0,0	0,0%	€ 1.157,1	16,1%
Total	€ 24.259,7	100,0%	€ 12.733,8	52,5%	€ 4.325,2	17,8%	€ 7.200,6	29,7%





Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

REGLA FISCAL 2022

Mediante oficio DM-1144-2021 del 27 de octubre del 2021, el Ministro de Hacienda comunica que, en aplicación del artículo 11, inciso d), del Título IV de la Ley N° 9635, se establece un techo de crecimiento para el gasto del período 2022, de 1,96%, el cual debe ser aplicado al gasto total del período 2021.

Por tal motivo, el gasto presupuestario máximo autorizado para el período 2022 se establece en la suma de € 22.143.375.638,03, como resultado de aplicar el porcentaje de crecimiento autorizado (1,96%) al gasto total ejecutado durante el período 2021 (€ 21.717.708.550,44).

Lo anterior significa que, independientemente de que el Presupuesto aprobado al Consejo de Seguridad Vial para el período 2022 sea por la suma total de € 24.259.650.115,00, únicamente es posible ejecutar un monto máximo de € 22.143.375.638,03.

A efectos de cumplir con la regla fiscal establecida para el año en curso, se reservaron recursos por un monto total de € 2.116.274.476,97, que representan un 8,7% del Presupuesto total aprobado para el año 2022; por lo que, el porcentaje máximo de ejecución presupuestaria que se podría alcanzar durante el presente ejercicio presupuestario sería del 91,3%.



Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

CONCLUSIONES

Las principales conclusiones resultantes del análisis efectuado son las siguientes:

1. El monto total de ingresos efectivamente recibidos al 31 de julio del 2022 (€ 26.941,7 millones), supera el gasto máximo autorizado al Consejo de Seguridad Vial para el período 2022 (€ 22.143,4 millones), lo que significa que una porción significativa de los ingresos del Fondo de Seguridad Vial que se perciban durante el presente año, serán destinados a la atención de actividades ajenas al Consejo de Seguridad Vial, tal y como se informó por medio del oficio DF-2022-0241 del 6 de mayo anterior.
2. El porcentaje de ejecución presupuestaria al finalizar el mes de julio del 2022 es del 52,5%, mientras que el porcentaje de recursos que se encuentran reservados para respaldar procedimientos de contratación administrativa que se encuentran en desarrollo es del 17,8%, lo que significa que, en caso de que esos procedimientos de contratación resulten adjudicados de forma satisfactoria, la ejecución presupuestaria podría ascender a un porcentaje de 70,3%.
3. Adicionalmente se espera que se ejecuten en su mayor parte, los saldos disponibles en las partidas de Remuneraciones y Transferencias Corrientes, que corresponden al 18,6% del Presupuesto Total.
4. En caso de que se cumpla con lo indicado en los numerales 2 y 3 anteriores, se podría alcanzar una ejecución presupuestaria del 88,9% al finalizar el período 2022, del porcentaje máximo que se podría alcanzar durante el presente ejercicio presupuestario del 80,2%, con motivo de la aplicación de la regla fiscal explicada anteriormente.
5. El porcentaje restante (11,1%) corresponde a saldos disponibles en las partidas de Servicios, Materiales y Suministros y Bienes Duraderos, que no han sido reservados por las Unidades Ejecutoras.



Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

RECOMENDACIONES

En aras de procurar el mayor porcentaje de ejecución presupuestaria posible durante el año 2022, se recomienda agilizar el desarrollo de los procedimientos de contratación administrativa que se encuentran en proceso de ejecución, así como instar a las Unidades Ejecutoras para que procuren la ejecución de los saldos disponibles en las partidas de Servicios, Materiales y Suministros y Bienes Duraderos que aún no han sido reservados.

Es importante recordar que el gasto presupuestario máximo anual se determina de conformidad con la ejecución presupuestaria del año anterior, lo que reafirma la importancia de alcanzar el máximo porcentaje de ejecución presupuestaria posible durante el año 2022, con el propósito de generar la mínima afectación a la ejecución presupuestaria del período 2023.



Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

Muchas Gracias

El expositor finaliza la presentación y consulta a los señores miembros ¿si tienen alguna duda?

La señora Ana Mariela Abarca Restrepo, Delegada de la Señora Ministra de Educación, indica que no, que las pocas dudas que le surgieron las explicó con la presentación y todo le quedó muy claro y agradece al expositor.

El señor Freddy Carvajal Abarca, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, consulta si ese 76% que indica a julio 2022 que se tiene como ingresos, ¿está bien institucionalmente?, ¿es lo que se esperaba?, sobre ese monto en particular reitera ¿es un monto esperado en las proyecciones de la institución a nivel de ingresos?

El expositor responde que ellos hacen las proyecciones a nivel de ingresos sustentados en históricos y tiene un desfase de aproximadamente medio año, ya que primero hacen una proyección de ingresos en marzo, en donde proyecta en marzo 2022 los ingresos para el 2023.

Explica que esa proyección que hace en marzo, la hace con el histórico 2021, entonces están proyectando ingresos del 2023 con información del 2021 e indica que después hacen una definitiva en julio y que en esa sí se toma en cuenta el primer semestre del 2022, pero aún sí menciona tienen un desfase de las situaciones que pasen en ese medio año y vuelve a mostrar el cuadro:

Unidad Ejecutora	Presupuesto Total		Total Ejecutado		Reservado		Saldo	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%
Programa 1 "Administración Superior"	€ 18.263,5	75,3%	€ 10.364,2	56,7%	€ 2.225,0	12,2%	€ 5.674,4	31,1%
Salarios Programa 1	€ 6.299,9	26,0%	€ 3.226,0	51,2%	€ 228,2	3,6%	€ 2.845,8	45,2%
Junta Directiva	€ 1,7	0,0%	€ 0,5	27,2%	€ 0,0	0,0%	€ 1,2	72,8%
Auditoría Interna	€ 4,1	0,0%	€ 0,5	12,0%	€ 0,0	0,0%	€ 3,6	88,0%
Dirección Superior	€ 2.209,5	9,1%	€ 1.316,1	59,6%	€ 669,6	30,3%	€ 223,9	10,1%
Dirección Financiera	€ 3.245,5	13,4%	€ 1.783,2	54,9%	€ 343,8	10,6%	€ 1.118,5	34,5%
Dirección de Logística	€ 6.502,9	26,8%	€ 4.038,1	62,1%	€ 983,3	15,1%	€ 1.481,5	22,8%
Programa 2 "Administración Vial"	€ 5.996,1	24,7%	€ 2.369,6	39,5%	€ 2.100,3	35,0%	€ 1.526,3	25,5%
Salarios Programa 2	€ 1.354,9	5,6%	€ 687,9	50,8%	€ 1,8	0,1%	€ 665,3	49,1%
Ingeniería de Tránsito	€ 1.837,0	7,6%	€ 1.089,4	59,3%	€ 704,1	38,3%	€ 43,5	2,4%
Policía de Tránsito	€ 1.168,1	4,8%	€ 264,6	22,7%	€ 692,1	59,2%	€ 211,4	18,1%
Educación Vial	€ 601,1	2,5%	€ 137,9	22,9%	€ 291,1	48,4%	€ 172,0	28,6%
Proyectos	€ 1.035,0	4,3%	€ 189,8	18,3%	€ 411,2	39,7%	€ 434,0	41,9%
Total	€ 24.259,7	100,0%	€ 12.733,8	52,5%	€ 4.325,2	17,8%	€ 7.200,6	29,7%

Nota: El rubro de Salarios incluye Remuneraciones, Cargas Sociales, Contribución estatal al seguro de pensiones y Prestaciones Legales.

El expositor señala, que ahí se puede ver en dónde se está teniendo mayor déficit y en multas de tránsito indica, que la proyección se hace con el histórico del año anterior pero el apartado depende mucho del comportamiento de los conductores, de los operativos que realice la Policía que es muy variable, que en años anteriores en un año lograron tener ingreso del 99%, pero los últimos dos años debido a la pandemia y a otras variaciones que se han presentado ha variado.

Señala que la matrícula de exámenes teóricos y pruebas prácticas está en 53%, eso depende de otras situaciones ajenas al Consejo de Seguridad Vial, ya que dependen de la operatividad de la Dirección General de Educación Vial, pero sí se considera razonable aunado a como les indicó, ya se recibió el ingreso que se requiere para operar, se pueden ejecutar máximo 22 mil millones, y ya recibieron casi 27 mil millones, entonces señala, que de los 22 mil en adelante todo es ganancia para el Ministerio de Hacienda pero indica que sí se considera razonable la recaudación hasta esta fecha.

El señor Freddy Carvajal Abarca, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, consulta si el Programa Dos que se refiere a las Direcciones técnicas, Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito, Educación Vial y Proyectos, ¿van a salir bien a pesar de que hay una subejecución en este 2022?, ya que son importantes todos esos proyectos.

El expositor responde que ellos tienen un problema que acarrea la Institución, principalmente con las Direcciones externas, explica que las Direcciones que están en el área 2, tienen recursos, pero que son Direcciones que dependen del MOPT, salvo la Dirección de Proyectos, por lo que el nivel de autoridad por decirlo así, y de exigencia que puede establecer la Dirección Ejecutiva con respecto a esas Direcciones, es diferente, a las que se establecen con respecto a las demás Direcciones.

Señala que esto ha sido un problema de siempre, esas Direcciones se matan solas, por decirlo de alguna manera, ya que solo le hacen caso al Ministro y no a nosotros, ahí ya se genera un problema, otro de los problemas es que ellos presupuestan cosas por el MOPT, y presupuestan cosas por el COSEVI, entonces cuando ya compraron algo por el MOPT, le indican a COSEVI que ya no ocupan la plata, y eso genera subejecuciones presupuestarias, aunado a deficiencias operativas.

Por ejemplo, señala que la Policía de Tránsito, tiene una ejecución del 22%, pero tiene mucho dinero para reparar vehículos y compra de repuestos y nunca lo ejecutaron, y que hace un par de meses tuvieron una reunión para mover unos dineros, a principio de años se les hizo la observación y se les volvió a hacer ahora, y lo que indicaron en la reunión es que si iban a ejecutar y a enviar todos los carros.

Reitera que es complicado ese rubro con la Policía.

Seguidamente indica, que con la Dirección de Ingeniería lo complicado es que hay proyectos que se “caen”, como por ejemplo un proyecto de fotovoltaicos que se espera que se ejecute y le comienzan a meter recursos y recursos y a final de año indica no se logró ejecutar, recuerda que hay un proyecto que es como de 50 millones que ya no se va a hacer, ya se sabe que esos 50 millones no se van a ejecutar, explica que no es por inoperancia del Consejo de Seguridad Vial sino que en algunos casos es por inoperancia de las Direcciones y en otras situaciones externas.

Los proyectos de Educación Vial que son grandes y les ponen un recurso y ya por entrar un recurso en un proyecto grande y tener que resolverse por la Contraloría, es fatal.

De ahí que la ejecución de ellos de la Policía y de Ingeniería si están un poquito complicadas, que esperan que se sigan haciendo los esfuerzos para que se ejecute al máximo posible, indica que la parte de Proyectos muy probablemente sí, ya que ellos tienen mucho dinero reservado que es para campañas, y a la parte fuerte de ellos de campañas es a fin de año, son campañas que están contratadas con el SINART, de ahí que eso sí posiblemente se ejecute.

En Educación Vial también tienen recursos reservados y cuando se reúnen señala, ellos sí tienen la expectativa de que sí se ejecuten, pero indica que sí se puede presentar una subejecución importante en las otras dos Direcciones.

La Directora Ejecutiva indica a don Freddy, que para que tenga en conocimiento, el Ministro en atención a eso, acaba de realizar un cambio en la encargada administrativa de la Policía de Tránsito, espera que eso les genere alguna ventaja, ya que la funcionaria que puso es experta en Contratación Administrativa, y en ejecución presupuestaria, por lo que esperan que eso ayude un poco en ese tema.

El señor Freddy Carvajal Abarca, agradece la respuesta.

La señora Gaudy Fernández Soto, Delegada de la Señora Ministra de Salud, consulta ¿la no ejecución presupuestaria es cerca de un 9%?, no es nada despreciable, se está hablando de casi un 10% de un presupuesto gigante, aparte de lo que ya comentó la señora Coto y de lo que has comentado de la Policía de Tránsito, y otros actores de este presupuesto como tal y de esta subejecución, consulta ¿hay acciones concretas, progresivas a mediano plazo, o a largo plazo?, para ir disminuyendo este 9%.

Se refiere a que generalmente instituciones, llámese públicas o privadas, al final de la historia, siempre buscan disminuir el porcentaje de áreas de mejora, eso indica es conocido por todos los financieros y reitera ¿ustedes manejan acciones concretas?, ¿tienen alguna visualización de objetivos, de acciones o plan para que esto se vaya haciendo menor?, ya que señala que en el contexto socioeconómico nacional, principalmente en la función pública, esto es como un punto de dolor principalmente para todas las instituciones, por lo que le gustaría saber ¿si efectivamente han contemplado un plan a corto o mediano plazo?, entendiéndose en el marco de estos 4 años que es lo que les compete, el tema de hacer una disminución.

El expositor responde, que tradicionalmente la ejecución en la institución ha rondado el 92% y el 93 %, pero que hay años en que sí ha sido más baja y recuerda puntualmente por los fotovoltaicos, ya que era un proyecto que tenía mucho dinero y se “caía”, pero normalmente señala, la ejecución ha andado por ahí.

Explica ¿cómo disminuyen ese porcentaje?, un porcentaje que no pueden ejecutar, nace entre la diferencia entre el presupuesto aprobado y el gasto que se tiene autorizado.

¿Cómo disminuir ese porcentaje?, indica que, procurando la mayor ejecución presupuestaria, para lo que la Institución tiene una Comisión llamada Comisión Plan Presupuesto, que esa Comisión analiza la formulación presupuestaria y durante el año cada 15 días se reúne para analizar movimientos presupuestarios, con el fin de lograr eso, pero reitera que ellos hacen el ejercicio y cuando están presupuestando les cuestionan a las Direcciones, les consultan ¿para qué lo ocupan?

Indica que la compañera Jeannette Masis encargada de Planificación, lidera ese tema y ella tiene enlaces con todas las Direcciones, y a la hora de formular el plan operativo indica que sí son bastante estrictos en eso, pero es complicado, ya que a principio de año cuando vieron el presupuesto, se le dijo a la Policía de Tránsito que ellos no iban a ejecutar la plata en reparaciones tomando en cuenta parámetros de años anteriores, el compañero de la Policía le objetó y peleó y ahora que hicieron la última reunión dijeron es cierto no lo vamos a ejecutar.

Entonces indica es complicado a veces ese ejercicio, señala que la acción de mejora, para lograr minimizar ese porcentaje es lograr la máxima ejecución presupuestaria, en cada año, para que el año siguiente les afecte lo menos posible, señala que de los 22 mil 143 millones que pueden ejecutar este año, espera se ejecuten todos, para que les aplique el crecimiento sobre ese porcentaje, pero señala que sí se hacen acciones, las acciones que se implementan reitera es ser bastante estrictos.

El presupuesto lo hacen apegado a la realidad, tomando históricos de años anteriores, le cuestionan bastante a las unidades, hacen un seguimiento permanente, pero a veces la falta de seguimiento por parte de las Direcciones ajenas

al COSEVI, aunado a lo que son recursos contra las contrataciones, son las que generan esa subejecución y son las que les van generando el monto que no se puede ejecutar.

Seguidamente indica en cuanto al porcentaje de ejecución, que el Ministerio de Hacienda está aplicando algo mal, ya que indica que a final de año van a decir que el Consejo de Seguridad Vial ejecutó un 80%, pero se está ejecutando un 80 sobre un 93 que podía ejecutar y no sobre un 100, por lo que cree que el Ministerio de Hacienda al momento de establecer el gasto presupuestario, que se establece en el mes de enero ya cuando tiene la liquidación anterior, lo que debería decir es que el Consejo de Seguridad Vial no puede ejecutar los 1.116 millones y disminúyalos mediante un decreto.

Indica que si lo disminuyen les afecta, e igual van a ejecutar el mismo monto, o sea llegar a ejecutar los mismos 20 mil, pero esos 20 mil van a representar, un 80% sobre el monto total que se tiene ahora, en vez de representar el 88%, 89%, que sería lo real.

Considera que sí hay una mecánica incorrecta de parte del Ministerio de Hacienda, y va a reflejarse en las subejecuciones de todas las instituciones, que esas son las reglas del juego y sobre eso deben de correr, pero sobre su consulta puntual indica sí se da el seguimiento y se intenta todo el tiempo, que disponen de menos cantidad de modificaciones presupuestarias, ya que ahora van ligadas a decretos, pero aun así procuran mover todo lo que sea posible para maximizar la ejecución presupuestaria mediante el año y se utiliza la figura de modificación presupuestaria que va por decreto y se usan otras figuras que tiene implementada la institución que se denomina traslado de fondos y control de cambios y por medio de esos mecanismos se trata de lograr la mayor ejecución del año, pero hay situaciones ajenas que son las que generan mayor afectación.

La señora Gaudy Fernández Soto, Delegada de la Señora Ministra de Salud, agradece la explicación.

La señora Yorlene Víquez Estevanovich, Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales, felicita al expositor porque lo hacen todo a pie e imagina llevan las hojas como se llevaban hace unos años, ya que no tienen ese sistema que le parece les está urgiendo, y consulta ¿si hay alguna medida o se ha generado alguna articulación con las diferentes personas a cargo de elaborar los presupuestos individuales?, para que no se repita año con año lo mismo, porque no ejecutan, da el ejemplo del Ministerio de Educación, si en una escuela no ejecutan le quitan la plata, ya que no se hizo nada, el problema aquí no es tanto que se lo quiten, por ejemplo a la Policía si no arreglan los carros o no arreglan las patrullas, es que cada día se va poniendo todo peor, y cuesta más cuando se vuelve a presupuestar y cuesta más ya que es más dinero, y consulta ¿han hecho alguna reunión de manera que se les prevenga a ellos indicando que se les va a reducir todos los años el presupuesto si no se va a ejecutar?

El expositor responde que eso de prevenirlos y que se les va a recortar si depende mucho de la máxima autoridad administrativa de COSEVI, que es la Dirección Ejecutiva, la forma en la que actúe con cada Dirección.

Indica que doña Cindy ya conoce y en años anteriores se ha aplicado, que se hacen reuniones con los encargados, previo a la formulación se hace una reunión con todos los encargados, que es bastante extensa la Guía que se elabora y se les hace esa previsión, con la advertencia que no se le van a asignar recursos sí es un poco más complicado, que se valora en la Comisión y se puede tomar la recomendación, y doña Cindy está presente aquí, pero menciona que es más complicado decirle a la Policía que no se les va a asignar recursos porque entonces van a alegar que no pueden hacer operativos porque el COSEVI no les da plata y si aumenta el nivel de muertes en carretera indican que COSEVI no les reparó los carros, es decir ellos no van a decir que fue que durante 3 y 4 años no ejecutaron el dinero, y si el próximo año no les dan la plata para reparar carros y eso es lo que van a decir, lo mismo Ingeniería y Educación Vial, por lo que reitera es complicado y se puede valorar la recomendación, que sí se hacen ese tipo de advertencias y no así tan puntuales, pero que durante el año se les van diciendo y en los documentos que mandan también.

Reitera se hacen reuniones con los encargados administrativos de formular, una vez que está la formulación se hacen reuniones, hay un Comité que se llama Comité Gerencial y ese Comité Gerencial sí tiene participación de todos los Directores, tanto del COSEVI como de las Direcciones del MOPT, y en ese Comité Gerencial sí se hace y ahí es donde indican que no se le quite plata de aquí o de allá, que queda plasmado en acuerdo y en la última minuta del Comité Gerencial que fue antes de que ingresara doña Cindy, se les cuestionó dado que ellos hacen los números basados en históricos, él le indicó a Educación Vial que ellos no iban a ejecutar esa plata y la señora representante dijo que iba a ejecutar todo, ahí quedó constando y solicitó que quedara en actas, precisamente por eso, ya que a fin de año sí se puede cuestionar o gestionar algún tipo de llamado de atención, si no es posible por parte de COSEVI, entonces por medio del MOPT, indicando que en la reunión de julio la señora de Educación Vial indicó que lo iba a ejecutar todo y no permitió que se le tocara la plata, y a hoy ejecutó el 60 % por ejemplo.

Señala que eso sí se puede hacer, que sí se ha hecho ahí van tratando de que ellos colaboren, como bien lo mencionó doña Cindy el hecho de que entre una nueva persona con la Policía es un gran avance ya que con la Policía es una de las más complicadas, con ella ganamos, con Educación Vial indica que movieron al otro compañero que tenía mayor conocimiento, entonces más bien se ha trabado un poco el asunto, pero que ahí van y es parte de lo que tienen.

Reitera a lo interno no es tan crítica la situación, como les comentó la situación más crítica es esa, con Ingeniería de Tránsito, comenta que a pesar de que los administrativos sí le dan bastante seguimiento al asunto, las situaciones sí son más ajenas a ellos y a nosotros, como lo son los recursos contra las instituciones, pero sí se hacen esos ejercicios.

No hay más consultas.

Al ser las 17 horas con 15 minutos el señor Sergio Valerio Rojas, Director Financiero, se retira de la sesión.

Se resuelve:

- 7.1 Se tiene por conocido y discutido el informe de Ejecución Presupuestaria del Consejo de Seguridad Vial, correspondiente a Julio 2022, presentado mediante oficio CSV-DF-0461-2022 de la Dirección Financiera el cual se aprueba.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO OCTAVO

Informe de resultados de Seguimiento Recomendaciones y Advertencias de la Auditoría Interna y Externa II Semestre 2021.

La Directora Ejecutiva la Licda. Cindy Coto Calvo, realiza una introducción indicando que doña Laura Ugalde es la encargada de un proceso que se llamaba aquí "Seguimiento Recomendaciones y Advertencias de la Auditoría Interna y Externa", comenta que ahora que ella ingresó le hizo una modificación para que ella englobe todos los procedimientos a todos los órganos fiscalizadores internos y externos para que se pueda tener el control de cómo se avanza en el cumplimiento de las advertencias y cosas pendientes ya que le parece mejor aprovechar el recurso humano para que ahí se le dé seguimiento a la Contraloría, a la Defensoría, Auditoría Externa e Interna.

Señala que van a ver que el informe que se les va a presentar ahora, el informe tal cual lo tenía porque es el informe del segundo semestre del año pasado, que ya lo vio con Laura Ugalde ya que en realidad no le ve un insumo de valor para Ustedes a ese informe, porque es demasiado genérico, por lo que indica que el próximo informe que va a ser el del primero semestre podrán observar que tiene cambios porque va a ser, un informe cualitativo corto donde grafique la

cantidad de advertencias y además puedan de forma rápida, ver el avance que han tenido y en una matriz, se les va a montar un Excel donde diga por temas, y no describir toda la advertencia.

Por ejemplo, el tema al que se refiere, ejemplo depuración multas de tránsito, para que vean de cuándo es el informe de la Auditoría y la fecha en la que se emitió, el seguimiento que se le dio y por qué sigue pendiente, además del nombre del funcionario que tiene a cargo la acción y la jefatura inmediata para que sea un insumo de valor para la toma de decisión.

Manifiesta que ella ya que ella revisó el informe y lamentablemente por competencia no puede hacerle modificaciones a éste, pero en realidad le parece que es poco lo que les aporta, para que ustedes puedan tener una foto de cómo se van atendiendo las advertencias, por lo que dicho esto van a ver que a futuro los informes van a tener una variación, para que ustedes puedan verlo, probablemente en el informe cualitativo si sea más rápido para que vean cuáles son las áreas más problemáticas en la institución, pero además un Excel que a detalle les permita ver a ciencia cierta, que se está incumpliendo, para que vean si es financiero, si es en el Departamento de Proyectos, que ahí se va a poder ver temas propios de las Direcciones externas, para ir avanzando.

Señala que es una introducción para que ustedes lo tengan en cuenta.

Se recibe a la Licda. Laura Ugalde Delgado de la Dirección Ejecutiva, quien procede a presentar el tema referente Informe de resultados de Seguimiento Recomendaciones y Advertencias de la Auditoría Interna y Externa II Semestre 2021, mediante el documento que se aporta.



El presente informe responde al seguimiento que realiza el Equipo de Trabajo de Seguimiento de Informes de Auditoría Interna y Externa (SIAI) sobre las recomendaciones y advertencias, producto de los Informes de Auditoría Interna y Externa, en cumplimiento del acuerdo de Junta Directiva JD-2021- 0385 de fecha 6 de agosto de 2021, correspondiente al informe de Auditoría Interna AI-INF-AA-2021-13.



Laura Ugalde Delgado
Equipo de Trabajo SIAI
Dirección Ejecutiva
Teléfono: (506) 2522-0630
San José, Costa Rica



Recomendaciones y advertencias pendientes acumuladas a diciembre de 2021.

Durante ese año se trabajó con la idea de dinamizar el seguimiento de recomendaciones y advertencias producto de los informes de Auditoría Interna y Externa, conduciendo el seguimiento de manera eficaz y oportuna, generando un alcance mayor en la implementación de dichas recomendaciones y advertencias, mediante un asesoramiento y acompañamiento a las Unidades Ejecutoras, a través de correo electrónico, oficios, reuniones presenciales, llamadas telefónicas y la Plataforma Teams.



Recomendaciones y advertencias pendientes acumuladas a diciembre de 2021.

Recomendaciones	Advertencias	Total
400	45	445

En el siguiente cuadro, se detallan los oficios remitidos a la Auditoría Interna por parte de las Unidades Ejecutoras

Unidad Ejecutora	Informes
Asesoría en Tecnología de la Información	3
Comisión Institucional de Teletrabajo	3
Departamento de Contabilidad	1
Departamento de Contabilidad y Presupuesto	1
Departamento de Gestión y Desarrollo Humano y Departamento de Contabilidad	1
Departamento de Proceduría	4
Departamento de Servicio al Usuario	4
Dirección de Logística	3
Dirección Ejecutiva	1
Equipo de SIAT	6
Unidad de Administración de Bienes	4
Unidad de Placas y Vehículos Detenidos	1
Unidad de Planificación Institucional	2
Total general	34

Unidad Ejecutora	Advertencias
Departamento de Servicio al Usuario	1
Dirección Ejecutiva	4
Departamento de Servicios Generales	1
Total general	6



Conclusiones.

1. Se insta a las Unidades Ejecutoras responsables a la implementación de las recomendaciones pendientes productos de Informe de Auditoría Interna y Externa a analizar e implantar de inmediato las observaciones, recomendaciones y disposiciones formuladas por la Auditoría Interna, Externa y otros órganos de control; todo ello, considerando los mecanismos de control propuestos, los cuales no son suficientes ni válidos para solventar las deficiencias susceptibles contenidas en las recomendaciones y advertencias de los informes de Auditoría Interna y Externa.; resultando como efecto la posibilidad de ocurrencias de riesgos que impactarían el cumplimiento de los objetivos institucionales.
2. Se evidencia el esfuerzo por parte de la Administración y las Unidades Ejecutoras sobre el avance para la implementación de las recomendaciones y advertencias productos de informes de Auditoría Interna y otros entes. En coordinación con la Auditoría Interna se realiza una retroalimentación para el progreso de la atención de dichos hallazgos.
3. Se está a la espera de la respuesta al oficio DE-SIAI-2022-00014, que ya, es relevante para el Equipo de Trabajo SIAI conocer el estado de las recomendaciones y advertencias para así brindar un seguimiento real y efectivo.
4. Cumplir con la estrategia propuesta en implementar la mayor cantidad posible de recomendaciones en las cuales se solicitan Manuales de Procedimientos y Valoraciones de Riesgos, temas que van a tener prioridad en las mesas de trabajo programadas con las Unidades Ejecutoras.



Conclusiones.

5. Cumplir con los planes de acción propuestas por los responsables de las Unidades Ejecutoras para la atención de las recomendaciones y advertencias, considerando que las medidas de control implementadas sean efectivas y a la luz de los objetivos y de los recursos disponibles; además, que permitan responder oportunamente a la disposiciones emitidas por la Auditoría Interna, sin alargar los plazos de ejecución y que el responsable se obligue a que las medidas de control contenidas en los planes, responda a los riesgos que pretende administrar.



Gracias



Notas

Oficio DE-SIAI-2022-00014, sobre consulta al informe AI- INFAA-2021-35.

El 22 de febrero de 2022, se efectuó una reunión virtual por medio de la plataforma Microsoft Teams, en la cual participaron Sharon Segura, Vannesa Orozco y Ruddy Salazar funcionarios de la Auditoría Interna, Edwin Herrera y Laura Ugalde funcionarios de la Dirección Ejecutiva, la cual tenía como objetivo consultar sobre aspectos detectados en el Informe AI-INF-AA-2021-35, sin embargo, la Licenciada Orozco mencionó que de acuerdo al procedimiento establecido las consultas se debían realizar por escrito.

Plantear estrategia para el primer semestre del año 2022 (enero a junio) para implementar la mayor cantidad posible de recomendaciones.

Durante el seguimiento se ha dejado claro la importancia de llevar a cabo acciones que aseguren los resultados deseados en forma y tiempo previstos para la atención de los informes generados por la Auditoría Interna y Externa. Como es el caso de las recomendaciones en las que se solicitan Manuales de Procedimientos y Valoraciones de Riesgos, es por esto que, el Equipo de Trabajo SIAI implementa la estrategia de atender en el I Semestre de 2022, a mayor cantidad posible de recomendaciones producto de Informes de Auditoría Interna y Externa relacionadas con procedimientos y valoraciones de riesgos incentivando en las mesas de trabajo para que las Unidades Ejecutoras responsables remitan en el menor tiempo posible, tanto las matrices como las observaciones generadas a la Unidad de Planificación Institucional para su pronta aprobación.



No hay comentarios al respecto.

Se resuelve:

- 8.1** Se tiene por conocido el Informe de resultados de Seguimiento Recomendaciones y Advertencias de la Auditoría Interna y Externa II Semestre 2021 para conocimiento de los miembros de la Junta Directiva.

Se declara acuerdo firme.

La Licda. Laura Ugalde Delgado de la Dirección Ejecutiva se mantiene en la sesión para presentar el siguiente punto de la agenda.

ARTICULO NOVENO

Oficio DE-2022-1734. Aval del Plan de Acción.

La Directora Ejecutiva brinda una introducción respecto al tema e indica que la Contraloría de Servicios depende por normativa de la Junta Directiva, por lo que van a ver que los informes y los hallazgos que hace la Contraloría de Servicios, van directamente a la Junta Directiva y el aval de los planes de acción y demás en este tema también son presentados ante ustedes para que lo tengan en cuenta.

Agrega que aquí opera exactamente lo mismo que mencionó en el punto anterior, ya que para ella están redactados de forma tan genérica que a ustedes les imposibilita seguirlos, lo que sucede es que este tema está también dentro de los que modificaron, ya que modificaron todos, Auditoría Interna, Externa, la Contraloría General de la República, Defensoría de los Habitantes, y Contraloría de Servicios, para que lo tengan en cuenta.

A continuación, la Licda. Laura Ugalde Delgado de la Dirección Ejecutiva, procede a desarrollar el tema referente al Oficio DE-2022-1734. Aval del Plan de Acción, mediante la presentación que se aporta:



Informe Anual de Gestión de la
Contraloría de Servicios 2020

Aval del Plan de Acción

Recomendación

“Se instruya a la Dirección Ejecutiva para que se analice y elabore un plan de acción con el fin de atender las deficiencias institucionales señaladas en el presente informe, mismo que sea presentado para su aval a la Junta Directiva en el tiempo razonable que así lo determine.”

PLAN DE ACCIÓN JUNTA DIRECTIVA					
Informe	Recomendación	Responsable	Seguimiento	Plazo	Responsable
Informe Final de Gestión de la Comisión de Servicios 2022	Revisar la información contenida en el informe final de los servicios generados para tener presente, como parte de los procesos administrativos, el rol de los actores involucrados en el proceso de atención al usuario, así como, el rol de las unidades con atribuciones en los procesos de atención al usuario, para mejorar los índices cualitativos de los servicios.	Departamento de Servicios Generales	Mediante oficio 001-2022-0089 del 24 de agosto de 2022, el Consejo de Seguridad Vial pide al Departamento de Servicios Generales que presente un informe de seguimiento al comité a través de trabajo.	Setiembre - Octubre 2022 Noviembre 2022	Informe de la Dirección de Logística Dirección Ejecutiva y encargada de SGE
Informe Final de Gestión de la Comisión de Servicios 2022	Revisar la información contenida en el informe final de los servicios generados para tener presente, como parte de los procesos administrativos, el rol de los actores involucrados en el proceso de atención al usuario, así como, el rol de las unidades con atribuciones en los procesos de atención al usuario, para mejorar los índices cualitativos de los servicios.	Dirección de Logística Departamento de Servicios Generales	Mediante oficio 001-2022-0089 del 24 de agosto de 2022, el Consejo de Seguridad Vial pide al Departamento de Servicios Generales que presente un informe de seguimiento al comité a través de trabajo.	Setiembre - Octubre 2022 Noviembre 2022	Informe de la Dirección de Logística y Departamento de Servicios Generales Dirección Ejecutiva y encargada de SGE
Informe Final de Gestión de la Comisión de Servicios 2022	Revisar la información contenida en el informe final de los servicios generados para tener presente, como parte de los procesos administrativos, el rol de los actores involucrados en el proceso de atención al usuario, así como, el rol de las unidades con atribuciones en los procesos de atención al usuario, para mejorar los índices cualitativos de los servicios.	Dirección de Logística Departamento de Servicios Generales	Mediante oficio 001-2022-0089 del 24 de agosto de 2022, el Consejo de Seguridad Vial pide al Departamento de Servicios Generales que presente un informe de seguimiento al comité a través de trabajo.	Setiembre - Octubre 2022 Noviembre 2022	Informe de la Dirección de Logística y Departamento de Servicios Generales Dirección Ejecutiva y encargada de SGE
Informe Final de Gestión de la Comisión de Servicios 2022	Revisar la información contenida en el informe final de los servicios generados para tener presente, como parte de los procesos administrativos, el rol de los actores involucrados en el proceso de atención al usuario, así como, el rol de las unidades con atribuciones en los procesos de atención al usuario, para mejorar los índices cualitativos de los servicios.	Dirección de Logística Departamento de Servicios Generales	Mediante oficio 001-2022-0089 del 24 de agosto de 2022, el Consejo de Seguridad Vial pide al Departamento de Servicios Generales que presente un informe de seguimiento al comité a través de trabajo.	Setiembre - Octubre 2022 Noviembre 2022	Informe de la Dirección de Logística y Departamento de Servicios Generales Dirección Ejecutiva y encargada de SGE

Informe Final de Gestión de la Comisión de Servicios 2022	Revisar la información contenida en el informe final de los servicios generados para tener presente, como parte de los procesos administrativos, el rol de los actores involucrados en el proceso de atención al usuario, así como, el rol de las unidades con atribuciones en los procesos de atención al usuario, para mejorar los índices cualitativos de los servicios.	Dirección de Logística Departamento de Servicios Generales	Mediante oficio 001-2022-0089 del 24 de agosto de 2022, el Consejo de Seguridad Vial pide al Departamento de Servicios Generales que presente un informe de seguimiento al comité a través de trabajo.	Setiembre - Octubre 2022 Noviembre 2022	Informe de la Dirección de Logística y Departamento de Servicios Generales Dirección Ejecutiva y encargada de SGE
Informe Final de Gestión de la Comisión de Servicios 2022	Revisar la información contenida en el informe final de los servicios generados para tener presente, como parte de los procesos administrativos, el rol de los actores involucrados en el proceso de atención al usuario, así como, el rol de las unidades con atribuciones en los procesos de atención al usuario, para mejorar los índices cualitativos de los servicios.	Dirección de Logística Departamento de Servicios Generales	Mediante oficio 001-2022-0089 del 24 de agosto de 2022, el Consejo de Seguridad Vial pide al Departamento de Servicios Generales que presente un informe de seguimiento al comité a través de trabajo.	Setiembre - Octubre 2022 Noviembre 2022	Informe de la Dirección de Logística y Departamento de Servicios Generales Dirección Ejecutiva y encargada de SGE

Al ser las 17 horas con 35 minutos se retira de la sesión la Licda. Laura Ugalde Delgado de la Dirección Ejecutiva.

La señora Ana Mariela Abarca Restrepo, Delegada de la Señora Ministra de Educación consulta a la Directora Ejecutiva ¿son 400?

La Directora Ejecutiva indica que si vieron el informe, ella también se sorprendió, dedicó un día, porque hay temas tan simples, que ya ni siquiera son aplicables, pero hay que darle un seguimiento.

Por ejemplo señala que hay una recomendación que obedece a los superávits institucionales que ya los tienen, lo que pasa es que entre todo lo macro que se ve, probablemente estos temas administrativos son menos, pero que como ella es abogada, esto le alarma, ya que sin ninguna necesidad se hace ruido, y la ventaja indica es que ella es bastante activa y Laura Ugalde entró de golpe a que cambiaran la metodología, pero que ella va a entrar de lleno a ver esto y sabe que tienen áreas conflictivas en la institución para el seguimiento, pero que están iniciando y al principio todo mundo se alinea, pero que una de las áreas más problemáticas es Servicios Generales y cuando ella llegó comenta que tenían 18 quejas particulares de Servicios Generales y al día de hoy todas están atendidas, por lo que cree es un tema de acercamiento y van a ver cómo les va, pero efectivamente hay que entrarle con amor, que el oficio inicial ella lo depuró ya que lo que les enviaban a ustedes era la cantidad de oficios, por ejemplo les decían 18 oficios a Servicios Generales y eso a ustedes no les aporta nada, más que la inoperancia de todos, porque se siguen mandando oficios y en 18 veces no han hecho caso.

Por esa razón indica, estos son informes que tienen que venir, pero desde ya les está diciendo que ya ella cambió el procedimiento y lo avalaron con la UPI, e indica que ya cambiaron las funcionarias, de hecho señala habían dos funcionarias antes en este proceso, pero cambió a una, ya que ella lo va a trabajar directamente con la muchacha, y sí reitera son bastantes los temas pendientes en los seguimientos, pero son muchas que son de depurar.

La señora Ana Mariela Abarca Restrepo, Delegada de la Señora Ministra de Educación, señala que le llamó mucho la atención, en menor escala pero en su área en el Ministerio de Educación también se encontró con una serie de Auditorías Internas y de la Contraloría General de la República que están corriendo en paralelo, que no tenían mucho seguimiento y el Excel que cree que fue doña Cindy la que lo elaboró.

Le llamó mucho la atención porque se parece muchísimo al Excel que ella también elaboró, más, menos, indica que una columna es exactamente lo mismo, por lo que indica que encontró totalmente alineada su propuesta, con lo que siente es importante poner un poco de orden en algunos procesos, de sistematizar las cosas, y sí le parece importantísimo darle el seguimiento oportuno, y felicita a la Directora Ejecutiva.

La Directora Ejecutiva, agradece la respuesta.

El señor Freddy Carvajal Abarca, Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos le indica a la Directora Ejecutiva, que cuenta con el apoyo de la Junta Directiva, que están iniciando y son todos un equipo de trabajo, doña Cindy conoce la Institución ya que tiempo atrás también estuvo y le indica que siga adelante, reitera su apoyo y espera que la gente que tiene al lado le responda.

La Directora Ejecutiva, agradece el comentario.

ARTICULO DÉCIMO

Oficio DE-UPI-2022-0292, relacionado con el Informe DE-UPI-2022-0259 sobre el Seguimiento y Evaluación de la ejecución de controles policiales reportados por la Dirección General de la Policía de Tránsito, en el periodo que va del 01 de enero al 31 de marzo del 2022.

La Directora Ejecutiva señala para que lo tengan en cuenta, aquí van a ver lo que don Sergio explicó anteriormente reflejado en otra perspectiva.

Señala que doña Jeannette Masis Chacón es la jefa de la Unidad de Planificación y el Lic. Esteban Guevara Rojas es el encargado para que le de seguimiento a la ejecución, planificación y todos los temas de la Policía, de ahí que todas las dudas que tengan respeto a eso, Esteban Guevara Rojas es el designado para eso, en eso trabaja, en darle seguimiento a los temas de la Policía.

A continuación, se recibe al Lic. Esteban Guevara Rojas y a la Licda. Jeannette Masis Chacón Unidad de Planificación, quienes proceden a desarrollar el tema referente al oficio DE-UPI-2022-0292, relacionado con el Informe DE-UPI-2022-0259 sobre el Seguimiento y Evaluación de la ejecución de controles policiales reportados por la Dirección General de la Policía de Tránsito, en el periodo que va del 01 de enero al 31 de marzo del 2022, mediante la presentación que se aporta:



 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Ejecución Controles Policiales
I Trimestre 2022

Preámbulo

La Dirección General de Policía de Tránsito (DGPT) programó dentro de la meta 1.36.1 del año 2022, el desarrollo de controles policiales generales con énfasis en mejorar la seguridad vial de los usuarios de las vías públicas del país, considerando para ello la vulnerabilidad de quienes poseen mayor grado de riesgo.

Se recomendó que dichos controles policiales se pudieran ejecutar en las zonas y rutas de alta accidentabilidad, en factores de riesgo tales como exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, no utilización del casco de motociclistas, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños.

La programación anual es por 832 controles policiales, distribuidos entre las seis Regiones de Tránsito a nivel nacional, con un presupuesto asignado por €926.932.605,00.

La verificación de controles policiales se da en atención de recomendaciones de Auditoría vinculadas al informe AI-AO-10-22 "revisión del pago de viáticos a Técnicos de Administración Vial de la Dirección General de Policía de Tránsito".



Justificación del informe

Como parte del proceso de control, seguimiento y evaluación que la Unidad de Planificación Institucional del Cosevi tiene, está la de verificar la ejecución de proyectos de seguridad vial financiados a la Dirección General de la Policía de Tránsito, meta 1.36.1 año 2022.



Objetivo del informe

Verificar el cumplimiento de la ejecución de los controles policiales que utilizaron el formulario DPA-839 "Rol de Servicio para Controles y Operativos Especiales", y reportados por la Dirección General de la Policía de Tránsito mediante el informe de evaluación del Plan Operativo-Presupuesto del periodo que va del 01 de enero al 31 de marzo del año 2022.



Principales restricciones o limitaciones

Reducir significativamente la realización de giras durante el año 2022, ante el alza en el precio internacional de los hidrocarburos y las limitaciones presupuestarias existentes. Oficio DE-2022-1478.

Carecer de la información de la programación de controles policiales por delegación o corredor de tránsito (sólo por región).

No recolección de evidencia de ejecución de controles policiales en las Delegaciones de Santa Cruz y Cañas, por la ausencia de la persona delegada de tránsito u oficial encargado, al momento de la visita. Esto, a pesar de haberse comunicado con la suficiente antelación la fecha y hora de la visita.



Resultados

RESUMEN GENERAL CONTROLES POLICIALES POR FACTOR DE RIESGO I TRIMESTRE 2022	
FACTOR DE RIESGO	CANTIDAD
Implementos de seguridad	37
Alcohol	38
Velocidad	51
TOTAL	126

Resultados

COSTO TOTAL GIRAS DE VERIFICACIÓN	
RUBRO	TOTAL
Costo salarial total	¢ 766.387,92
Costo total alimentación y hospedaje	¢ 184.800,00
Costo total equipo de transporte	¢ 187.770,96
Costo total	¢ 1.138.958,88

Resultados

Las situaciones comúnmente descritas por delegados de tránsito, son:

- 1-Sin espacio físico para custodiar vehículos detenidos.
- 2-Asignación de citas de mantenimiento de patrullas es muy lento.
- 3-El servicio de mantenimiento de motocicletas BMW es muy lento y de baja prioridad en el taller del contratista.
- 4-Las cuotas de combustible dadas por el MOPT se han reducido significativamente.
- 5-Disminución de personal policial por motivo de pensión y/o renuncia.
- 6-Órdenes sanitarias vigentes.



Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

Ejecución Controles Policiales
I Trimestre 2022

Recomendaciones

Se instruya a la DGPT para que, a través de su Unidad de Planificación, en un plazo de diez días hábiles, suministre a la Unidad de Planificación de Cosevi la información detallada de la distribución de los 832 controles policiales programados para la meta 1.36.1 del año 2022, por cada delegación y/o corredor de tránsito.

Se instruya a la DGPT para que, la información de distribución de controles policiales detallada por delegación y/o corredor de tránsito, para periodos posteriores al 2022, sea suministrada a la Unidad de Planificación de Cosevi cuando se requiera y se solicite.

 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Ejecución Controles Policiales
I Trimestre 2022

Recomendaciones

Que toda variación en la distribución de controles policiales, sea por circunstancias que surjan en el contexto de la operación policial u otro, en cualquier momento o periodo, debe señalarse de forma clara a través de los informes de evaluación trimestral del Plan Operativo Presupuesto de esa Dirección Policial.

Instruir a la DGPT para que, cuando la Unidad de Planificación del Cosevi requiera utilizar técnicas de verificación escrita y/o documental (constancia, correo electrónico, pdf, fotografía, otro) para ejecutar el seguimiento y evaluación del cumplimiento del programa, proyecto, meta o acción de inversión pública que se financia a esa Dirección, obligatoriamente se atiendan conforme se solicita.

 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Ejecución Controles Policiales
I Trimestre 2022

Recomendaciones

Instruir a la DGPT para que, a través de su Departamento Administrativo, en un plazo de diez días hábiles, comunique a este Consejo las gestiones que en materia de contratación administrativa y de valoración del riesgo prevé aplicar ante el pronto acaecimiento de los contratos vinculados a la Licitación Pública N°2017LN-00005-0058700001, y que brinde seguridad para:

 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Ejecución Controles Policiales
I Trimestre 2022

Recomendaciones

- 1-No dejar descubierta la atención de necesidades de mantenimiento y reparación de vehículos propiedad de Cosevi, a préstamo con esa Dirección Policial.
- 2-Evitar que se generen solicitudes de pago por servicios de mantenimiento y reparación de vehículos prestados fuera de plazo de contrato.
- 3- Tener por adjudicado un nuevo procedimiento de compra para la prestación de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos en el año 2023.
- 4-Evitar afectación en la prestación del servicio público por la posibilidad de tener vehículos policiales fuera de servicio.

 Consejo de Seguridad Vial
COSEVI

Ejecución Controles Policiales
I Trimestre 2022

Recomendaciones

Instruir a la DGPT para que, en un plazo de un mes calendario, rinda un informe sobre la manera en que se han gestionado durante el año 2022, las necesidades de mantenimiento y reparación de equipo de transporte, preventivo y correctivo de patrullas, grúas, motocicletas y otros propiedad del Consejo y que se encuentran a préstamo a esa Dirección Policial por medio de Convenio.

Los señores miembros agradecen a los expositores y señalan que no tienen consultas.

El Señor Freddy Carvajal Abarca señala que es muy importante esa coordinación institucional, ya que existe un contacto directo, en este caso de la Unidad de Planificación de COSEVI con la Policía de Tránsito.

Indica que le queda muy clara la exposición y la logística es importante que se siga, pero por ejemplo señala esos datos, esa información, esos insumos, que mostraron de la información que se obtiene en los operativos, consulta si ¿esa información se está logrando técnicamente, está como parte de las políticas de seguridad vial del país, ¿dónde se enlaza a la Policía de Tránsito con COSEVI?, ¿esa información se está utilizando como tal?

La expositora Masís Chacón indica, que en este momento se está en la formulación del Plan Estratégico 2022-2030, se está en ese proceso de la identificación primero de las acciones estratégicas, y comenzar a trabajar con cada una de las unidades sustantivas que conforman la seguridad para incorporar las acciones, ya que son prácticamente 8 años de programación que se tiene, también vinculados con lo que es el plan del decenio, sin dejarlo de lado, el mismo Plan Estratégico del Ministerio de Transportes que es otra de las materias importantes, a parte del Plan Nacional de Desarrollo, ya que con el ingreso del nuevo gobierno, se trabajó en mayo parte de las acciones estratégicas que van a formar parte del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública, entre ellas está la reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de Tránsito.

A nivel del sector, se logró posicionar que esta es una acción que debe ser sectorial, ya que estaba planteada solo para el Consejo de Seguridad Vial, pero en realidad es una tasa de resultado país, de acciones estratégicas de una política nacional país y precisamente con el trabajo realizado, se logró que MIDEPLAN lo analizara y a nivel del sector se tomara como una acción del sector como tal.

Señala que están trabajando en ello y dando los primeros pasos para la formulación, pero sí, se va a avanzando con el tema y esperan la apertura de las unidades sustantivas, para trabajar con ellos, ya que se les brindan bastantes insumos documentales y estadísticos a nivel de zonas de donde se está presentando la mayor accidentabilidad, de ahí la importancia y qué factores de riesgo son los que más se afectan con toda la accidentabilidad que se presenta en carretera de ahí que indica es parte de lo que están elaborando, y que en los próximos meses se lo estarán presentando formalmente para su valoración.

Seguidamente indica, que como parte de estas acciones se tuvo que hacer un análisis del anterior Plan Estratégico del Consejo que se terminó en el 2020, de ahí que esas acciones también están sido retomadas como líneas a valorar para incorporarlo en este nuevo Plan.

El Señor Freddy Carvajal Abarca, agradece la respuesta.

Al ser las 18 horas con 16 minutos el Lic. Esteban Guevara Rojas y la Licda. Jeannette Masís Chacón Unidad de Planificación se retiran de la sesión.

Se resuelve:

- 10.1** Se tiene por recibido y discutido el oficio DE-UPI-2022-0292, relacionado con el Informe DE-UPI-2022-0259 sobre el Seguimiento y Evaluación de la ejecución de controles policiales reportados por la Dirección General de la Policía de Tránsito, en el periodo del 01 de enero al 31 de marzo del 2022 y sus recomendaciones, el cual se aprueba en todos sus extremos.
- 10.2** Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que comunique a la DGPT para que, a través de su Unidad de Planificación, en un plazo de diez días hábiles suministre a la Unidad de Planificación de Cosevi la información detallada de la distribución de los 832 controles policiales programados para la meta 1.36.1 del año 2022, por cada delegación y/o corredor de tránsito.

- 10.3** Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que comunique a la DGPT para que la información de distribución de controles policiales detallada por delegación y/o corredor de tránsito, para periodos posteriores al 2022, sea suministrada a la Unidad de Planificación de Cosevi cuando se requiera y se solicite.
- 10.4** Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que comunique a la DGPT que toda variación en la distribución de controles policiales, sea por circunstancias que surjan en el contexto de la operación policial u otro, en cualquier momento o periodo, debe señalarse de forma clara a través de los informes de evaluación trimestral del Plan Operativo Presupuesto de esa Dirección Policial.
- 10.5** Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que comunique a la DGPT para que cuando la Unidad de Planificación del Cosevi requiera utilizar técnicas de verificación escrita y/o documental (constancia, correo electrónico, pdf, fotografía, otro) para ejecutar el seguimiento y evaluación del cumplimiento del programa, proyecto, meta o acción de inversión pública que se financia a esa Dirección, obligatoriamente se atiendan conforme se solicita.
- 10.6** Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que comunique a la DGPT para que, a través de su Departamento Administrativo, en un plazo de diez días hábiles, comunique a este Consejo las gestiones que en materia de contratación administrativa y de valoración del riesgo prevé aplicar ante el pronto acaecimiento de los contratos vinculados a la Licitación Pública N°2017LN-00005-0058700001, y que brinde seguridad para:
- 10.6.1** No dejar descubierta la atención de necesidades de mantenimiento y reparación de vehículos propiedad de Cosevi, a préstamo con esa Dirección Policial.
- 10.6.2** Evitar que se generen solicitudes de pago por servicios de mantenimiento y reparación de vehículos prestados fuera de plazo de contrato.
- 10.6.3** Tener por adjudicado un nuevo procedimiento de compra para la prestación de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos en el año 2023.
- 10.6.4** Evitar afectación en la prestación del servicio público por la posibilidad de tener vehículos policiales fuera de servicio.
- 10.7** Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que comunique a la DGPT para que en un plazo de un mes calendario, rinda un informe sobre la manera en que se han gestionado durante el año 2022, las necesidades de mantenimiento y reparación de equipo de transporte, preventivo y correctivo de patrullas, grúas, motocicletas y otros propiedad del Consejo y que se encuentran a préstamo a esa Dirección por medio de convenio.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO UNDÉCIMO

Respuesta AL-CE23167- 0082-2022 Expediente N° 23.114 "Fortalecimiento de Competencias y Rendición de Cuentas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La Directora Ejecutiva explica a los señores miembros el oficio AL-CE23167- 0082-2022 referente al Expediente N° 23.114 "Fortalecimiento de Competencias y Rendición de Cuentas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mediante el documento que se aporta a continuación:

CSV-DE-3487-2022

Al contestar por favor refiérase a este oficio

Señora

Cinthya Díaz Briceño

Jefa de Áreas de Comisiones

Asamblea Legislativa

Su despacho

Estimada señora:

En respuesta a su oficio AL-CE23167- 0082-2022 del día 28 de julio anterior y la prórroga luego otorgada, me permito externar el siguiente criterio institucional sobre el proyecto de ley que se tramita ante la Asamblea Legislativa en la Comisión Especial de Reforma del Estado, bajo el expediente N° 23.114 y denominado "FORTALECIMIENTO DE COMPETENCIAS Y RENDICIÓN DE CUENTAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, procedo a indicar lo siguiente.

Primero: El proyecto de ley que nos ocupa, se fundamenta en una serie de premisas, de las cuales destacamos estas afirmaciones:

(...) La función rectora del MOPT, es dada por los reglamentos orgánicos del Poder Ejecutivo y no por ley. El MOPT posee seis órganos desconcentrados, a saber: el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo de Transporte Público (CTP), el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) y Tribunal Administrativo de Transporte Público.

(...)

Particularmente al sector transporte e infraestructura se le endilgan importantes rezagos, que han impactado negativamente la competitividad, además de mostrar grandes desventajas comparativas con otros países; ocupando la posición 123 entre 137 países en el estado de las carreteras, ferrocarriles y puertos del país, según el ranking del World Economic Forum (World Bank Group, 2017).

(...)

El ordenamiento jurídico vigente contempla la desconcentración como una técnica de distribución y cambio de competencias de la Administración Pública, la cual puede darse en grado máximo o mínimo. La desconcentración se encuentra regulada en el artículo 83 de la Ley General de Administración Pública. Según señala el dictamen de la PGR-188-2018 de agosto de 2018, la desconcentración modifica la relación de dependencia entre el órgano desconcentrado y el jerarca, porque mediante ley, una potestad del Estado le es trasladada y asignada específicamente a un órgano menor, para que la ejerza de manera directa, especializada y bajo su propia responsabilidad. Además, indica el dictamen que los órganos desconcentrados en todo momento están sujetos a la potestad de dirección del Estado.

(...)

La CGR ha señalado en las Memorias Anuales del 2011 y 2012, que la proliferación de órganos creados por ley, adscritos a los distintos ministerios, concediéndoles desconcentración máxima y mínima, conducía a incongruencias y problemas con control presupuestario, la función de direccionamiento propia del Poder Ejecutivo, y una consecuencia menos visible del modelo actual y que en la práctica genera ineficiencia en el ejercicio del control que es la duplicidad de esfuerzos y recursos.

Señalaba la CGR que se sustrajo del control presupuestario a cargo de la Asamblea Legislativa una gran cantidad de funciones propias de la Administración Central, ahora encargadas a órganos desconcentrados, pero esenciales para la satisfacción de intereses públicos básicos, permitiendo una considerable dispersión de competencias y funciones y en algunos casos duplicidades.

(...)

Asimismo, la CGR señala que con la creación de tales órganos y la separación presupuestaria que operaba respecto de sus respectivos ministerios debilita -en la práctica- la función de direccionamiento propia del Poder Ejecutivo, en concreto del ministro respectivo, pues gran parte de los órganos tienen el mayor grado de libertad, al punto de que pueden resolver sus asuntos de manera definitiva y no se les pueden girar órdenes, instrucciones, ni circulares. La posición de la CGR es que esa función de dirección puede desempeñarse de mejor manera si el presupuesto de los órganos desconcentrados es integrado al presupuesto de cada ministerio, que, en conjunto con sus órganos desconcentrados en cualquier grado, ha de cumplir los cometidos asignados por ley

y en ese tanto, el presupuesto final debe presentarse como un producto consensuado, coordinado y completo.

En este contexto, es importante indicar que este fortalecimiento de la dirección política de los ministerios, posibilita la definición-en los más altos niveles de gobierno- de políticas presupuestarias globales para el sector público que enmarquen y otorguen direccionalidad y coherencia a la acción de los órganos desconcentrados, en función de los objetivos y políticas de desarrollo económico y social; además al integrarse y centralizarse las informaciones que produzcan los órganos desconcentrados, permiten una evaluación del cumplimiento de la política presupuestaria pública y la adopción de las decisiones correspondientes en el momento oportuno.

(...)

Siguiendo la cita anterior, queda en firme que la figura de la desconcentración rompe el poder de jerarquía, que se manifiesta mediante el giro de órdenes por parte de un jerarca directo o indirecto a su subalterno, en lo referido a la competencia desconcentrada. De esta manera, queda claro que es necesario en el caso del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, considerar las implicaciones funcionales, prácticas y operativas que tiene la desconcentración en el ejercicio y cumplimiento de sus responsabilidades.

Es por tanto que, el presente proyecto de ley pretende eliminar la figura de la desconcentración en los siguientes órganos desconcentrados, a saber: el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo de Transporte Público (CTP), el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), y devuelve en su totalidad e integralidad estas competencias al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Segundo: Siendo contestes con que el proyecto de ley es formulado por el jerarca institucional y que los objetivos finales del mismo se dirigen a vincular de forma más cercana la rectoría del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, sobre las funciones que desempeñan en la actualidad los órganos desconcentrados aludidos en el texto, de modo que retoma las mismas como propias, ello no obsta para señalar algunos aspectos para su mejoría, que van desde la técnica legislativa, hasta la debilidad de tratar los Consejos involucrados de la misma forma, sin un análisis histórico de los mismos y su quehacer.

Además, no es correcto el enunciado de que se elimina la figura de la desconcentración de los órganos mencionados en el proyecto, sino que los mismos como tales desaparecen y no su naturaleza jurídica.

Tercero: Sobre este último aspecto, tenemos que el Consejo de Seguridad Vial fue creado por la Ley de Administración Vial N° 6324 del 24 de mayo del año 1979.

La concentración en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes de las competencias conferidas por la Ley N° 6324 “Ley de Administración Vial” al Consejo de Seguridad Vial y sobre todo lo que pareciera inferirse, conferirle al Director General de Ingeniería de Tránsito la ejecución de la seguridad vial, es volver a una visión reducida y limitada de la planificación, programación y ejecución de la seguridad vial en el país.

El abordaje de la seguridad vial ha evolucionado en los últimos 18 años, desde que la Organización Mundial de la Salud en su Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (2004, pág. 2), declaró la siniestralidad vial como un problema de salud pública, instando a todos los países y organismos multilaterales a priorizar aquellas acciones necesarias para mejorar la seguridad vial de todos los usuarios de sus sistemas viales, con especial énfasis en los más vulnerables: ancianos, niños y personas con alguna discapacidad. (OMS, 2004, págs. 12, 41) a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

La reducción del riesgo en los sistemas viales requiere el compromiso y la adopción de decisiones fundamentadas (enfoque multidisciplinario) por parte del gobierno, el sector industrial, las organizaciones no gubernamentales y los organismos internacionales, y la participación de profesionales de muchas disciplinas diferentes, como ingenieros viales, diseñadores de vehículos motorizados, agentes encargados de la aplicación de la ley y personal de salud, así como grupos comunitarios.

Por lo anterior, se ha venido adoptando en el abordaje de la seguridad vial, soluciones integrales desde el punto de vista de la salud pública e integradas a otros campos como el sistema de transporte y movilidad, en busca de una mayor efectividad en las medidas y soluciones a desarrollar.

Para ello, en el mundo se han venido desarrollando e implementando algunas visiones que permiten abordar la problemática con sus particularidades, pero siempre de forma integral, no fragmentada como fueron las primeras experiencias en su abordaje.

Para el correcto funcionamiento del sistema vial no solo basta la implementación de medidas de ingeniería para solucionar las posibles fallas que se manifiesten en el mismo.

Es imprescindible considerar varios aspectos que van más allá, desde una educación vial en la cual el usuario sea capaz de analizar y comprender los riesgos que conlleva una mala conducción, pasando por un control riguroso y eficaz de las normas viales por parte de las fuerzas de orden público competentes, hasta un diseño seguro de los vehículos el cual disminuirá las posibilidades de muerte o lesión en caso de accidente. (Gómez Tarrado, 2012, pág. 10)

De ahí, que la aplicación de un sistema seguro ha sido la forma en que se ha venido planificando e interviniendo la seguridad vial en el país y que son prácticas o medidas excelentes promovidas por los países de avanzada en seguridad vial.

Este sistema tiene una concepción diferente a la concepción tradicional de la seguridad vial, por lo tanto, en el análisis de la seguridad vial y el estudio de accidentes de tránsito, son posibles dos enfoques, el enfoque tradicional que tiene una perspectiva retrospectiva, en donde se realiza el análisis estándar de causalidad para comprender los factores involucrados en el accidente que ocurrió, con el fin de sugerir formas en que dicho choque pudo haberse evitado y, por otra parte, la perspectiva prospectiva que es la base de un sistema seguro, en donde se identifican las posibles formas en que se pueden prevenir los accidentes que pueden ocurrir en un futuro (según se cita por el ITF, 2016, pág. 26). La siguiente tabla ilustra las principales diferencias entre los dos enfoques.

Tabla 1. Comparativo entre el Enfoque Tradicional de Seguridad Vial y el Sistema Seguro.

Aspecto	Política tradicional de seguridad vial	Sistema Seguro
¿Cuál es el problema?	Tratar de prevenir todos los choques.	Evitar que los accidentes tengan víctimas fatales y heridos graves.
¿Cuál es el objetivo apropiado?	Reducir el número de muertes y	Cero víctimas fatales y heridos graves.

	heridos graves.	
¿Cuáles son los principales enfoques de planificación?	Reactivos a los incidentes. Enfoque gradual para reducir el problema.	Focalizar y tratar el riesgo proactivamente. Enfoque sistemático para construir un sistema vial seguro.
¿Qué causa el problema?	Usuarios de la vía no respetuosos de las normas.	Las personas cometen errores y son físicamente frágiles/vulnerables en. La variabilidad existente en la calidad y diseño de la infraestructura y en las velocidades de operación hacen que los usuarios reciban orientación contradictoria respecto a qué es un comportamiento seguro.
¿Quién es el responsable último?	El usuario de la vía pública.	Responsabilidad compartida entre los individuos y los diseñadores del sistema.
¿Cómo funciona el sistema?	Se compone de intervenciones aisladas.	Los diferentes elementos de un Sistema Seguro se combinan para producir un efecto global mayor que la suma de los tratamientos individuales, de manera que si una parte del sistema falla, las otras partes otorgan protección (Sistema Holístico).

Fuente: Elaboración propia de la Unidad de Planificación Institucional del

Cosevi, con datos de ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries:

Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing,

Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en>

Según se observa en este comparativo, los sistemas tradicionales se centran en que el conductor es el responsable de los accidentes de tránsito, mientras que el Sistema Seguro se enfoca en que el usuario de carretera es responsable de cumplir las reglas para el uso seguro del sistema y comportarse de manera adecuada, esto debido a que los ciudadanos tienen derecho a una movilidad segura (ITF, 2016).

Según cita el *World Resource Institute* (2018, pág. 16), el enfoque de Sistema Seguro está basado en la noción de que los seres humanos son falibles y los errores son esperables, este sistema se basa en los siguientes principios:

1. Las personas cometen errores que pueden resultar en siniestros de tránsito.
2. El cuerpo humano tiene una habilidad limitada para tolerar las fuerzas de un impacto antes de que ocurra una lesión.
3. Las personas que diseñan, construyen, operan y usan las vías y los vehículos, y aquellas que brindan cuidados después de los siniestros, comparten la responsabilidad de evitar siniestros que resulten en lesiones graves o muertes.
4. En un sistema de movilidad ninguna muerte ni lesión grave es aceptable. La falta de seguridad vial no debe ser una compensación por una movilidad más rápida. Por el contrario, el sistema de movilidad tiene que ser tanto seguro como eficiente.
5. Debe adoptarse un enfoque proactivo para lograr un sistema de movilidad seguro, en lugar de esperar a que sucedan las cosas para luego reaccionar. Es necesario fortalecer todas las partes del sistema para multiplicar sus efectos, pues en caso de que alguna parte falle, los usuarios viales aún estarán protegidos.

Este sistema se centra en que el ser humano puede cometer errores y el sistema debe diseñarse de manera tal que, en caso de ocurrir, se minimice la posibilidad de que ocurra un siniestro vial o se reduzca el nivel de gravedad, si se presentan.

Se enfoca en carreteras que perdonan por los elementos de seguridad que tienen, pues los errores que se comentan en estas, no deben penalizarse con lesiones graves o la muerte.

El Sistema Seguro plantea que la seguridad vial es una responsabilidad compartida de todos los actores del sistema de tránsito, no solo la de los usuarios de la carretera. Por lo

tanto, todos los elementos del sistema de tránsito deben unirse para implementar medidas que permitan evitar un siniestro o heridos graves, en caso de que llegue a ocurrir, incluso si uno o más elementos fallan (ITF, 2016).

Dado que el Sistema Seguro es un enfoque más amplio, que considera muchos factores, los sistemas de urbanización de los países, también tienen un impacto sobre la movilidad en las ciudades y, por tanto, sobre estos.

Según el reporte 2018 de las perspectivas de la urbanización mundial de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el 55% de las personas en el mundo viven en ciudades y se estima que para el año 2050, el 68% de la población vivirá en zonas urbanas, es por esto que el desarrollo sostenible dependerá en gran medida de la gestión apropiada del crecimiento urbano, en especial en países de ingresos medio y bajos que lideran esta tendencia. Según estos datos, América Latina y el Caribe se encuentra como la segunda región más urbanizada con un 81%, por debajo de América del Norte.

Históricamente, la transición urbana se ha relacionado estrechamente con el desarrollo económico. Al ofrecer las ciudades oportunidades de empleo y educación, en sectores como la industria y los servicios, atraen más pobladores, lo que aumenta la concentración en zonas urbanas. Aunado a esto, la urbanización generalmente ha colaborado en el crecimiento económico, la reducción de la pobreza y el desarrollo humano, según los datos de la ONU, aproximadamente el 80% del producto interno bruto (PIB) mundial, se genera en las ciudades (como se cita en Organización de las Naciones Unidas, 2018, pág. 3).

Según se cita en el informe del Estado de la Nación (2019), en Costa Rica no se ha considerado el transporte y la movilidad, como parte del crecimiento urbano, el cual, ha sido desordenado, pues no presenta un ordenamiento territorial o planificación de largo plazo, tampoco ha considerado criterios de sostenibilidad, sino que ha respondido a la demanda del mercado.

Asimismo, el centro de San José tiene el 98% de la superficie urbanizada y la mayoría de los distritos que se encuentran relacionados a las 10 zonas con mayores congestionamientos viales, presentan más del 80% de esta superficie, por lo tanto, la posibilidad de realizar cambios en la infraestructura vial en estas zonas, es muy baja.

De acuerdo con ONU-Habitat, las ciudades son uno de los factores que más contribuye al cambio climático, debido a su dependencia de los combustibles fósiles, estas consumen el 78% de la energía mundial y producen más del 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero, a pesar de que abarcan menos del 2% de la superficie de la Tierra (ONU, s.f.).

El Plan Nacional de descarbonización de Costa Rica, 2018-2050 establece 10 ejes de la descarbonización, en donde, en su primer eje se menciona el desarrollo de un sistema de movilidad basado en transporte público seguro, eficiente y renovable, y en esquemas de

movilidad activa, que buscan mejorar la movilidad y reducir la contaminación, a través de los medios de transporte masivo (visión de transformación de este eje), se proyecta que para el año 2050 se habrán consolidados Ciudades Compactas en principales zonas urbanas de la GAM y principales ciudades secundarias del país, con incremento de un 10% en los desplazamientos en modos no motorizados (Gobierno de Costa Rica, 2020).

La implementación de un enfoque basado en el Sistema Seguro, también aporta a la mejora de otros problemas relacionados con el medio ambiente, la sociedad o la salud, ya que promueve el uso de medios de transporte público, la bicicleta o el caminar, que ayudan a mitigar los efectos negativos del uso de combustibles fósiles, mejorando la calidad del aire, pues reduce las emisiones de dióxido de carbono; así como, colabora con una mejora en la salud y calidad de vida de las personas, al aumentar la actividad física.

Promover un mayor uso de la bicicleta, mediante el establecimiento de condiciones seguras, reduciría las emisiones de dióxido de carbono en 10% para el 2050, en un entorno mundial; así mismo, el cambio hacia un sistema vial compuesto principalmente por un transporte público que utilice energías limpias y medios no motorizados, reduciría las emisiones del transporte público en 40% para el 2050 (tal como se cita en el Instituto de Recursos Mundiales (WRI), 2018, pág. 24)

Debido a los problemas que se afrontan hoy en día en cuanto a la urbanización y el cambio climático; la gestión de la seguridad vial y movilidad activa, toman gran relevancia para ayudar a la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, Según indica el informe de la Organización Mundial de la Salud (2018), el número de muertes por siniestros viales ha aumentado constantemente y para el año 2016 alcanzó 1,35 millones de muerte por año. Los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte para personas de todas las edades y la primera para niños y jóvenes entre 5 y 29 años. Además, el 54% de las personas que mueren en las carreteras del mundo, son usuarios vulnerables de la vía, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

De acuerdo esta realidad, es de gran valor para la seguridad de los usuarios de la carretera, el desarrollo de acciones que ayuden a afrontar la problemática, pues de lo contrario, se prevé que para el año 2030, los siniestros viales representen la séptima causa de muerte en el mundo (Organización Mundial de la Salud, 2015).

En Costa Rica, la realidad para los usuarios vulnerables también es desfavorable, pues según los datos registrados por el Cosevi, sobre la cantidad de personas accidentadas, en el periodo 2014-2018; el promedio de fallecidos en sitios en accidentes de tránsito fue de 66% y corresponden a ciclistas y pasajeros de bicicleta, peatones, motociclistas y pasajeros de motocicleta; asimismo, para ese periodo el 69% de estos usuarios sufrió heridas graves (Consejo de Seguridad Vial, 2019).

Aunado a lo anterior, Sánchez et al. señala en su informe del 2015, sobre el Costo de los choques viales en Costa Rica, que en el año 2011 el costo económico de las colisiones viales representó más del 10% del PIB y estos incidentes tienen consecuencias que se pueden desglosar en demoras, años productivos de vida perdidos, pagos de entidades aseguradoras y servicios médicos no cubiertos por las pólizas de seguros, que son asumidos por la CCSS (como es citado en Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible, 2018, pág. 242)

Existen grandes problemas de movilidad, que provocan pérdidas económicas y perjudican la seguridad de los usuarios de las vías, por lo tanto, acciones como la promulgación en la Ley N°9660 y su reglamento; Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista, son de suma importancia para lograr una mejora en la movilidad activa del país, al enfocar esfuerzos en la forma en que se realizan los desplazamientos de este grupo de población, de manera tal que se pueda alcanzar un cambio de paradigma en los medios de transporte que se utilizan para el traslado hacia el lugar de trabajo o para recreación, por lo tanto, la implementación de acciones en este tema, son vitales para la seguridad de los usuarios.

La Ley N°9660, incluye los principios de la pirámide invertida de la movilidad, que establecen una prioridad en el uso de los espacios públicos; así como, los medios y modos de transporte dentro de estos. La pirámide jerarquiza en primer lugar a los peatones, en segundo a los medios de movilidad activa (patinetas, bicicletas, sillas de rueda, patines, entre otros) y, en tercero y cuarto lugar, al transporte público y, otros medios y modos de transporte (vehículo privado, motocicletas, entre otros), respectivamente.

También, considera el principio de pacificación del tránsito que busca reducir las velocidades de circulación de los automotores en los centros de las ciudades, con el fin de proteger y dar prioridad a los peatones y demás usuarios de medios de movilidad activa, dentro de las vías públicas (Ley 9660, 2019).

Todo ello es posible sobre la base de lo definido primero en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la Organización Mundial para la Salud, dentro de sus cinco pilares de acción, donde el primero de ellos se enmarca en lo que se denominó la Gestión de la Seguridad Vial.

El contenido básico de ese pilar, fijaba que se debía Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

Como actividad 1 para el desarrollo de ese Pilar 1, se instaba a:

Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores, mediante:

- la designación de un organismo coordinador y el establecimiento de una secretaría conexas;
- el fomento del establecimiento de grupos de coordinación;
- la elaboración de programas de trabajo básicos.

El Consejo de Seguridad Vial desde mucho antes de los alcances de la Declaración del Decenio 2011-2020 con su creación pionera en el año 1979 ya había asumido dicho rol, siendo un referente en América Latina, motivando a otros países a crear organismos similares.

Para el Plan Mundial Decenio 2021-2030, se establece en la Meta 1, que para el 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional sobre la seguridad vial, este plan deberá comprender todos los aspectos que mencionamos del Sistema Seguro e involucrar a todos los sectores, con metas fijas a plazos definidos.

Esta primera meta se fijó en el Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, pero se incluye de nuevo en este Plan Mundial del Segundo Decenio 2021 – 2030 para que los países que no lograron cumplirla continúen trabajando y puedan alcanzarla.

En el caso de Costa Rica, el Consejo de Seguridad Vial sobradamente dio cumplimiento al tema del Pilar N° 1 de la Gestión de la Seguridad Vial, con la existencia a nivel de ley del Consejo de Seguridad Vial y todas sus metas fijadas en el Plan Nacional de Desarrollo, con una importante base y experticia técnica.

Lamentablemente en el proyecto de ley, con la reforma propuesta, ese rol se diluye totalmente, dejando mal situado al país de cara a la comunidad internacional y los compromisos adquiridos a ese nivel y poniendo en riesgo la trascendencia del tema en la gestión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Cuarto: Ahora bien, analizando en detalle el proyecto de ley, primero tenemos que al modificarse la Ley N° 7762, Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos del 22 de mayo de 1968 y sus reformas, en su artículo 9 se crea lo que se denomina La Jefatura Nacional de Concesiones, con funciones específicas.

Luego, en lo que atañe al Consejo Nacional de Vialidad, el proyecto establece en su artículo 2: Modifíquese el título de la Ley N° 7798, Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), y sus

reformas, para que en su lugar se lea Ley de Creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DINAVI).

Es decir, el otrora Consejo Nacional de Vialidad, se convierte en una Dirección Nacional de Vialidad.

Similar situación acontece con el artículo 3 del proyecto de ley, que indica: Deróguense los artículos 10, 11, 12, 14 y 15 de la Ley N° 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi del 22 de diciembre de 1999 y sus reformas.

Además acto seguido, se establece una reforma al artículo 13, denominado Perfil del Director General de Transporte Público.

Derivase de tal afirmación, que habrá una Dirección General de Transporte Público, en lugar del Consejo de Transporte Público.

Sin embargo, rompiéndose la paridad del proyecto de ley, en el caso del Consejo de Seguridad Vial, desoyendo los compromisos internacionales y la importancia histórica que ha tenido en el país, en el artículo 4 del proyecto se derogan una serie de artículos de la Ley de Administración Vial N° 6324, pero se sustrae la existencia jurídica a la institución, pues a acto seguido no se le menciona ni como Jefatura, ni como División Nacional, ni como División General, tal y como acontece respecto de los otros Consejos actualmente existentes.

Luego se mantiene todo lo relativo a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, Dirección General de la Policía de Tránsito y Dirección General de Educación Vial, que es una reiteración de las normas vigentes, por lo que su mención es innecesaria.

Es decir, se mantienen oficinas de rango menor a lo que es hoy el Consejo de Seguridad Vial, sin tan siquiera otorgarle por ejemplo el rol de una Dirección General de Seguridad Vial.

Y es que no se trata de un aspecto puramente teórico, porque el proyecto de ley, olvida también una serie de funciones establecidas en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 atinentes a lo que se denomina la gestión de la infracción, que trascienden la Ley N° 6324 y deben ser previstas en su ejecución.

Hacemos referencia a la anotación de la boleta de citación confeccionada por el oficial de tránsito (artículo 162), trámite de la impugnación a las boletas de citación (artículo 163 y siguientes), pago y cobro de multas (artículos 192 y siguientes).

Ninguno de esos aspectos, son solucionados ni contemplados en el proyecto de ley, para lo que se requiere una estructura de base hoy existente.

Como tampoco se contempla los temas de la custodia de los vehículos detenidos (artículo 150), la devolución de placas y vehículos detenidos (artículos 151 y 152) y la disposición de vehículos no reclamados (artículo 155).

De igual manera, se margina el tema del Capítulo IV Sistema de Estadística en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial, visible en el artículo 223 de la Ley N° 9078, que es un aspecto vital en lo que respecta a la Gestión de la Seguridad Vial.

Sin una previsión legislativa, desde el proyecto de ley, consideramos que son temas que deben quedar visibilizados a ese nivel y no mediante oficinas menores a crear vía decreto ejecutivo, por el rol que deben tener en las grandes decisiones involucradas y las dotaciones presupuestarias respectivas.

Por lo tanto, es nuestro criterio, que debe dejarse a nivel de ley, la creación de una Dirección General de Movilidad y Seguridad Vial o bien, siendo más ambiciosos un desarrollo de División de Movilidad y Seguridad Vial, si nos atenemos a la actual estructura ministerial.

Para tal fin y en una falencia de orden legislativo, se observa que el proyecto de ley se ocupa de derogar y/o reformar hasta el artículo 21 de la Ley de Administración Vial N° 6324.

Sin embargo, dicha ley contempla un artículo 22 relativo a la Dirección Ejecutiva subordinada a la Junta Directiva que ya no existiría, un artículo 23 con las atribuciones de la Dirección Ejecutiva que tampoco existiría salvo que se esté concibiendo la Dirección General que mencionamos, un artículo 24 con los requisitos para ser director ejecutivo del Cosevi, un artículo 25 que regula los Recursos Administrativos en contra de las resoluciones o los acuerdos de la Junta Directiva del Cosevi que ya no existiría y un artículo 26 que regula el derecho a recibir dietas, que no son abordados en el proyecto de ley.

Se sugiere, que esos numerales sean aprovechados para regular la creación de la Dirección General de Seguridad Vial y Movilidad o una División de Movilidad y Seguridad Vial, la instauración del titular de cualquier de esas figuras que se elija y sus requisitos.

Así se dará respuesta al rol que se ha desarrollado desde el año 1979 hasta la fecha, enmarcándose en las adaptaciones que propone el proyecto de ley.

Esos contenidos, podrán ser sugeridos por el Consejo de Seguridad Vial, si es requerido por dicha Comisión.

Estimamos que no se debe dejar al desarrollo de la habilitación amplia que prevé el artículo 3 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N°3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas que indica:

Artículo 3º.- Para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo, mediante decreto creará las Direcciones y Dependencias necesarias para la mejor organización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En este tema, no se debe dejar a la suerte de los vaivenes propios de las decisiones políticas el tema, al haberse procurado que la seguridad vial sea un tópico técnico.

Atentamente;

Licda. Cindy Coto Calvo

Directora Ejecutiva

Consejo de Seguridad Vial

Los señores miembros postergan la votación del mismo para la próxima sesión, para contar con más tiempo para analizarlo.

La Directora Ejecutiva señala que no hay problema en que lo voten la próxima sesión, y que por ello solicitó otra prórroga a la Asamblea Legislativa, ya que la idea es que lo puedan ver inclusive estructuralmente con sus jerarcas.

Se resuelve:

- 11.1 Se da por recibido el documento de respuesta al oficio AL-CE23167-0082-2022 referente al proyecto de ley tramitado bajo el Expediente N° 23.114 "Fortalecimiento de Competencias y Rendición de Cuentas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y se posterga la votación del mismo para la próxima sesión.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO

Asuntos de Directora Ejecutiva.

Plan Nacional para la atención integral de los vehículos detenidos.

A continuación, en este punto de la sesión la Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, procede a explicar el Plan Nacional para la atención integral de los vehículos detenidos, mediante el documento que se aporta a continuación:



lunes, 22 de agosto de 2022

CSV-DE-3537-2022

Al contestar por favor reférase a este oficio

Señores (as)
**Miembros de Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial**

Asunto: Plan de Intervención de Depósitos de Vehículos Detenidos

Estimados(as) señores(as):

Reciban un cordial saludo. El Consejo de Seguridad Vial durante los últimos años ha venido enfrentando una saturación crítica de vehículos detenidos, esto sin tomar en consideración el lapso sin ejecutar donaciones, que ha tenido la institución, conforme se expondrá más adelante, lo cual aumenta la problemática a nivel nacional.

Además, conviene precisar que el Consejo de Seguridad Vial por disposición legal, es la institución competente para custodiar los vehículos detenidos por las autoridades policiales por sanciones de multa fija debido a quebrantos a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, razón por la cual, se reciben numerosas solicitudes de Dirección General de la Policía de Tránsito y las Policías Municipales de todo el país, para que se custodien los vehículos detenidos, ya que los denominados "patios" a su cargo se encuentran saturados, asimismo, solicitan a esta institución desocupar los patios a cargo del MOPT tras las órdenes sanitarias giradas por las diferentes áreas Rectoras del Ministerio de Salud, sin pasar por alto las solicitudes provenientes de policías municipales de tránsito.

Tomando en consideración esta problemática, la propuesta es hacer un abordaje a nivel nacional de todos los Depósitos de Vehículos Detenidos de la institución, así como de las Delegaciones de la Policía de Tránsito y Depósitos Municipales, con el Plan de Intervención de Depósitos de Vehículos Detenidos que desea desarrollar esta Dirección Ejecutiva en conjunto con la Dirección de Logística, de conformidad con las estimaciones que se presentan a continuación, para su valoración y análisis:

Consejo de Seguridad Vial

San José, La Uruca, contiguo al Banco Nacional. Apartado postal: 745-1150
La Uruca, San José, Costa Rica. Tel: (506) 2522-0900
www.csv.go.cr



1. Contratación de empresas para el desarme, separación y gestión de residuos debidamente autorizadas para el tratamiento de los vehículos y sus partes, que fueron detenidos por multa fija, conforme a los artículos 155, 155bis y 156 de la ley de tránsito n°9078 y sus reformas.

Dentro de los alcances se pretende adjudicar una empresa gestora ambiental debidamente autorizada por el Ministerio de Salud para que se encargue de la recolección, desensamblaje y desmantelamiento, así como del tratamiento ambiental correspondiente, reciclaje y manejo de material proveniente de los vehículos, sus partes y su chatarra, los cuales fueron detenidos por multa fija y gestionados como residuos por el COSEVI, conforme lo definido en el inciso a) del artículo 155BIS de la Ley de Tránsito N°9078 vigente y sus reformas, los cuales no fueron reclamados en su oportunidad.

Actualmente dicha contratación se encuentra en una fase final de revisión técnica y jurídica, y se estima su publicación para los primeros cinco días de setiembre del presente año.

Los plazos de ejecución se estarán desarrollando una vez se cuente con la confirmación por parte del Departamento de Proveduría Institucional respecto a los recursos de objeción al cartel que se reciban.

Esta contratación servirá como base dentro del Plan de Intervención de Depósitos de Vehículos Detenidos.

2. Cronograma de inspección y determinación inicial.

Esta Dirección Ejecutiva en conjunto con la Dirección de Logística requiere llevar a cabo las siguientes visitas de campo a efectos de determinar el estado actual de los Depósitos de Vehículos Detenidos a nivel nacional, y con ello perfilar el desarrollo del presente plan.

Fecha	Zona
05-06 setiembre 2022	Guanacaste
12-13 setiembre 2022	Región Huetar Norte
20-21 setiembre 2022	Atlántica
26-27-28 setiembre 2022	Región Brunca
03 octubre 2022	Pacífico Central
04-05-06 octubre 2022	Gran Área Metropolitana



Dentro de los requerimientos para el desarrollo de estas visitas de campo es necesaria la participación de funcionarios de la Dirección Ejecutiva, así como de la Dirección de Logística, además del presupuesto para los viáticos correspondientes.

3. Cronograma de intervención.

Para el desarrollo del Plan de Intervención de Depósitos de Vehículos Detenidos, se establece el cronograma adjunto (ver anexo 01), el cual procura abordar y desocupar en la medida de las posibilidades de manera cíclica dichos Depósitos, con base en criterios de oportunidad y urgencia, según el siguiente detalle:

Durante el último trimestre del 2022 y enero 2023 se intervendrá la Gran Área Metropolitana, cuyos Depósitos cuentan con gran cantidad de ordenes sanitarias a causa de la saturación excesiva de vehículos detenidos.

En febrero y marzo 2023 se continua con la zona de Guanacaste, y para el segundo trimestre la Región Huetar Norte.

Durante el tercer trimestre del mismo año se pretende intervenir la zona Atlántica, y en el cuarto trimestre la Región Brunca.

Finalmente, para el primer trimestre del 2024 se concluirá con el abordaje del Pacífico Central.

Es importante resaltar tal y como se indicó supra, que el abordaje de estos Depósitos se llevará a cabo de manera cíclica, lo que se traduce en que cada uno de los Depósitos a intervenir se reducirá de manera significativa, situación que a su vez representa un ahorro para la Administración, por cuanto se reduce la cantidad de propiedades requeridas para la custodia de vehículos detenidos.

Dentro de los requerimientos para el desarrollo de esta etapa se requiere la colaboración por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes donde se facilite la prestación de funcionarios operativos para la movilización de los vehículos detenidos.

4. Donación de vehículos detenidos por Multa Fija.

Conforme los registros que lleva esta oficina, y con base en lo indicado en el oficio CSV-DL-1008-2022 suscrito por la Licenciada Mariela Carballo



Ledezma, Directora a.i. de la Dirección de Logística, se desprende que durante los años 2020, 2021 y 2022 no se efectuaron procesos de donaciones que incidieran significativamente en la reducción del inventario de vehículos detenidos por multa fija.

A la fecha se ha donado un total de 4750, según la información suministrada en el oficio CSV-DL-1008-2022 suscrito por la Licenciada Mariela Carballo Ledezma, Directora a.i. de la Dirección de Logística, conforme el cuadro que se detalla a continuación:

AÑO	CANTIDAD
2019	4242
2020	0
2021	508
2022	0
Total	4750

Dicha situación comporta que se desarrollen acciones de manera inmediata para reanudar el proceso de donación de vehículos detenidos por multa fija, al tenor de lo establecido en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, que en su artículo 155 señala que la autoridad competente procederá cuando el valor de Hacienda del vehículo no retirado sea superior a tres y menor a seis salarios base, definidos en la Ley 7337, de 5 de mayo de 1993, se procurará en primer término la donación al Ministerio de Seguridad Pública, al Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), al Benemérito Cuerpo de Bomberos o a alguna organización de bienestar social, a escuelas o colegios públicos o a municipalidades. Para tales efectos, la autoridad administrativa aplicará el trámite establecido para dar de baja bienes del Estado, según lo normado por la Ley 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001, y la normativa complementaria.

Cabe recordar que la reforma a los artículos 155 y 156 y la adición del artículo 155 bis a la Ley N° 9078 denominada Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial del 04 de octubre del 2012, fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 83 en fecha 30 de abril del 2021, lo que representa un esquema completamente distinto a la forma en la que se tramitaban las donaciones de vehículos detenidos por multa fija en esta institución.



22 de agosto de 2022
CSV-DE-3637-2022
Página 6 de 8

Tal situación comportó que se actualizara y se ajustaran los procedimientos y criterios de selección para los vehículos susceptibles de ser donados, normativa que a la fecha se encuentra actualizada y revisada por la Unidad de Planificación Institucional.

Bajo este escenario se pretende maximizar la utilización de los recursos disponibles mediante la conformación de expedientes de donación previo a la intervención de cada uno de los Depósitos de Vehículos Detenidos para que con ello las donaciones resultantes se lleven a cabo una vez intervenidos estos.

Por lo anteriormente expuesto, se solicita respetuosamente a los Miembros de la Junta Directiva el aval para la ejecución del Plan de Intervención de Depósitos de Vehículos Detenidos.

Además, se solicita se sirvan exhortar la colaboración del Ministerio de Salud, para que instruya a las Direcciones Regionales de todo el país se suspendan temporalmente las ordenes sanitarias que pesan sobre los Depósitos de Vehículos Detenidos, sean del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, del Consejo de Seguridad Vial o Municipales, y que se encuentran relacionadas con la saturación de vehículos, y que se tenga como plan remedial el presente Plan de Intervención

La idea es atender, con este Plan de Intervención, el problema de salud pública y muertes en carretera, ya que al tener un adecuado funcionamiento de los Depósitos de Vehículos Detenidos mejora la operatividad y desempeño de los Oficiales de Tránsito de la Dirección General de la Policía de Tránsito, coadyuvando con ello, a lograr una mejor condición y calidad de vida de los habitantes del país.

Sin otro particular, atentamente,

SINDY ROCIO Firmado digitalmente por SINDY ROCIO
COTO CALVO COTO CALVO (FIRMA)
(FIRMA) Fecha: 2022.08.22 16:51:27 -06'00'

Licda. Cindy Coto Calvo
Directora Ejecutiva
DIRECCIÓN EJECUTIVA

C. Licda. Mariela Carballo Ledezma-Directora a.i.-Dirección de Logística
Lic. Sergio Valerio Rojas-Director-Dirección Financiera

Consejo de Seguridad Vial
San José, La Uruca, contiguo al Banco Nacional. Apartado postal: 745-1150 La Uruca, San José, Costa Rica. Tel: (506) 2522-0900
www.csv.go.cr



22 de agosto de 2022

CSV-DE-3637-2022

Página 8 de 8



Lic. Carlos Rivas Fernández-Encargado-Asesoría Legal
Lic. Alfonso Rivera Jara-Encargado-Unidad de Disposición de Vehículos Detenidos
para Gestión de Residuos, Donación y Remate
Archivo



ANEXO 01-CRONOGRAMA

ZONA	LOCALIDAD	GRUPO	PERIODO DE INTERVENCIÓN	
Gran Área Metropolitana	Calle Fallas 1 y 2	[Blue Group]	Noviembre-Diciembre 2022 Enero 2023	
	Cartago			
	San José			
	Escazú			
	La Unión			
	Paraiso			
	San Pedro			
	Santa Ana			
	Moravia			
	Desamparados			
	Guanacaste	Invu Las Cañas		[Yellow Group]
		Guácima		
		Alajuela		
		Heredia		
		Mora		
		San Rafael-Heredia		
Belén				
San Isidro				
Barva				
Santo Domingo				
Guanacaste	Nicoya	[Blue Group]	Febrero-Marzo 2023	
	Santa Cruz			
	Liberia	[Yellow Group]		
	Cañas			
Región Huetar Norte	San Ramón	[Blue Group]	Abril-Mayo-Junio 2023	
	Ciudad Quesada			
	Naranjo			
	La Fortuna	[Yellow Group]		
	Upala			
Los Chiles				



22 de agosto de 2022
 CSV-DE-3637-2022
 Página 8 de 8



ZONA	LOCALIDAD	GRUPO	PERÍODO DE INTERVENCIÓN
Atlántica	Guápiles	A	Julio-Agosto-Setiembre 2023
	Sarapiquí		
	Siquirres		
	Turrialba	B	
	Limón		
	Matina		
Puerto Viejo			
Región Brunca	Corredores	A	Octubre-Noviembre-Diciembre 2023
	Golfito		
	Río Claro	B	
	Pérez Zeledón		
Palmar Norte			
Pacífico Central	Jacó	B	Enero-Febrero-Marzo 2024
	Quepos		
	Parrita		
	Orotina	A	
	Esparza		
	Puntarenas		

	Profesional en Derecho (Randall Flores) Mecánico (Luis Rementería) Funcionario de Vehículos Detenidos (Rebeca Rodríguez)
	Profesional en Derecho (Jennifer Quirós) Mecánico (Esteban Morales) Funcionario de Vehículos Detenidos (Yadir Sherley)

La señora Mariela Abarca Restrepo consulta: ¿cuántos años pueden estar estos vehículos en esos espacios?, ¿hasta que ustedes puedan por ley desecharlos?

La Directora Ejecutiva indica que son tres meses para que estén en disponibilidad del Cosevi, la Ley dice que luego de tres meses los pueden desechar, sin embargo indica que hay algunos que llevan 20 años, pues requieren un proceso de análisis de cada uno.

Señala que la vez pasada sacaron la mayor cantidad de basura por lo que esta vez deben tener un rezago menor, indica que la ventaja es que la vez anterior hicieron el decreto por un procedimiento de emergencia, y el anterior Director Ejecutivo retomó el tema y fueron se imagina que también con don Carlos Rivas a la Asamblea Legislativa, ya que ella no estuvo para ese momento e incorporaron esos temas que se hacían por decreto en la Ley, por lo que ahora señala se tiene la facultad de entregarlos respaldados por Ley, y esto les da un respaldo mayor, pero se supone que en tres meses deberían de estarlos donando.

Indica que la vez anterior fue tan exitoso, que por ejemplo en Calle Fallas 1 y 2, que son patios más pequeños y más controlados, ya habían logrado instalar un sistema informático, donde los campos estaban numerados, de ahí que a la hora de ingresar un vehículo al patio, se incluía en el sistema informático, se sabía cuál era ese vehículo y sin en tres meses ese vehículo no se había movido, el sistema le reportaba a la Unidad de Donaciones para que iniciara con el trámite de desinscripción ya que ella cree que así debe funcionar, ya no se tiene que estar yendo a patios y si en tres meses se dispone del carro, no se hace un foco de contaminación, como tantos que tienen 7, 8 años bajo el agua.

Señala que se está poniendo que le den un puntaje a las máquinas que destrozan, para garantizarse que no van a poner a recircular las motos, ya que lo que pasaba la vez anterior, es que los cortaban a la mitad y desconoce cómo los soldaban y luego lo vendían, y después indica que por recomendación del OIJ en un acercamiento que tuvieron la vez anterior, es que ellos tienen que desarmar en patios, para que salga desarmado y pesado, para que COSEVI sepa cuánto se le da, ya que si no se hace una mampara para los robacarros, ya que lo que hacen ellos cuando llega el OIJ a las chatarrerías a consultar, es que salen con que todo lo que hay ahí se los dio el COSEVI, por eso es que lo que están diciendo es que la empresa tiene que estar en patios, pero un vehículo se supone que no debería estar más de tres meses.

La señora Mariela Abarca Restrepo, señala que alguna fundidora de metales particulares, puede ser alguien a quien le favorezca mucho alguna de estas piezas que pudieran darse, cree que sí hay mercado el asunto es que talvez nunca se ha abierto y nunca ha sido competitivo, y sí está totalmente de acuerdo en que esto es algo que hay que hacer e indica que no tiene más preguntas.

El Señor Freddy Carvajal Abarca, señala que es un tema muy importante y señala a la Directora Ejecutiva que está muy bien que esté retomando estos temas, viendo opciones ya que es un tema que hay que poner casi que en cuidados intensivos, el tema de los vehículos detenidos.

Observando el cuadro de cuando ha habido más donaciones y que en los últimos años prácticamente no hay, considera que efectivamente es de gran apoyo esta propuesta para que sigan realizado todo el planeamiento ya que es el inicio de lo que se sabe va a tener buenos resultados, le parece muy bien y tienen todo el apoyo y hoy sería aprobar este documento como tal, y con ese cronograma se está abarcado todo el país y se van a tener buenos resultados.

La señora Yorlene Víquez Estevanovich, , señala que es un tema muy importante y consulta ¿hay alguna manera de que en algún momento como miembros de Junta puedan realizar alguna visita?, ya que no es lo mismo que se los cuenten a ir y visitarlos, puede ser a alguna de las visitas que contemplan que puedan acompañarlos, le parece que es

muy bueno este proyecto ya que la gente se tiene que acostumbrar a que son tres meses y después ya no va a estar ahí el carro o la moto.

Considera que la gente se acomoda y piensan que en algún momento lo recogen, por lo que considera que limpiar eso va a durar años, pero considera que puede ser pronto.

La Directora Ejecutiva indica que ella les puede compartir el cronograma de las giras y cuando los señores miembros deseen pueden acompañarlos, escojan a donde quieren ir y les pone un vehículo para que puedan ir, les recomienda La Guácima ya que es el patio más bonito, más lleno y queda cerca, señala que el de La Fortuna es de los casos más críticos con los que se cuenta.

Agrega que ella ha trabajado mucho tiempo en el MOPT y con la Policía y sabe que es una necesidad de ellos que les limpien los patios, que ella circula el cronograma y coordina todo lo que ocupan.

La señora Gaudy Fernández Soto, indica que está fascinada con el enfoque que se le ha dado al tema, ya que es un problema de salud pública, que ha sido recurrente en las 9 áreas regionales de salud a lo largo del país.

Indica que principalmente es crítico Guanacaste, hay una proliferación de mosquitos, de vectores, que agravan la situación, inclusive han recibido la solicitud de ver si hay forma expedita de que se realicen por medio de pruebas prácticas no convencionales exámenes de salud con Zika, y diferentes enfermedades que viene a darle un matiz a esta situación que lo permea de todo el sentido de urgencia a la explicación que Usted dio, y tiene total anuencia de acompañarlos a donde elija la mayoría y considera que esto tiene una importancia sumamente alta en este momento, ya que van para la parte más severa de la estación lluviosa, en la cual se van a generar muchos más vectores de tipo respiratorio, epidemiológicamente hablando y le hace el llamado a los compañeros de que lo manejen con sentido de urgencia.

La Directora Ejecutiva indica que efectivamente, y es una de las cosas que más le apasiona, ya que indica no se imagina lo que es tener un botadero así al lado de la casa, y ella piensa en esas personas, además que a los funcionarios les queda muy fácil que los designen en una plaza para estar sentados aquí en la Institución y en realidad en estos tiempos a los que tanto se cuestiona al funcionario público, hay que demostrar que nos ponemos la camiseta y hay que salir, que la vez pasada le dio resultados y sabe que va a dar resultados y ya están trabajando, tienen a un abogado y a la administradora trabajando en el seguimiento del proyecto y considera que el país necesita esto ya que es un gran problema.

Los señores miembros están de acuerdo con la propuesta determinan votar.

Se resuelve:

- 12.1 Se da por recibido y se aprueba la propuesta de Plan Nacional para la atención integral de los vehículos detenidos presentado por la Directora Ejecutiva.
- 12.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que continúe con el trámite correspondiente para su ejecución.

Se declara acuerdo firme.

Punto 8.3 del Acuerdo de Junta Directiva CSV-JD-0275-2022 y oficio No. CSV-JD-0275-2022.

A continuación, en este punto de la sesión la Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, procede a explicar el correo que se detalla a continuación:

Punto 8.3 del Acuerdo de Junta Directiva CSV-JD-0275-2022 y oficio No. CSV-JD-0275-2022

Reenvió este mensaje el Mié 10/8/2022 07:49.

JC Jeannette Masís Chacón
Para: Sofia Varela Zuñiga; Cindy Coto Calvo
CC: Jacqueline Pérez Villalobos; David Madrigal León; Aida Dayanna Rodríguez Avilez
Mié 10/8/2022 07:38

Estimados compañeros:

En correspondencia con el Acuerdo de Junta Directiva CSV-JD-0275-2022 y oficio No. CSV-JD-0275-2022 de fecha 04 de agosto del 2022, específicamente el punto 8.3 Instruir a la Administración, para que la Unidad de Planificación del Cosevi realice los trámites del caso, para formalizar que el Área de fiscalización Técnica Vehicular, en adelante se encuentre bajo la responsabilidad de la Dirección Ejecutiva del Cosevi, les solicito la exposición de motivos o bases presentadas y aprobadas por esa Junta, para sustentar dicho cambio, ya que esas serían las bases fundamentales para sustentar y valorar el trámite de cambio en la ubicación de la estructura organizativa del Proceso de Revisión Técnica Vehicular.

Cordialmente.

 **Licda. Jeannette Masís Chacón; MBA**
Jefatura
Unidad de Planificación Institucional
Dirección Ejecutiva
Teléfono: (506) 2522-0823
San José, Costa Rica

www.csv.go.cr

La Directora Ejecutiva solicita se haga un ajuste a este acuerdo y se indique que se suspende la aplicación del mismo hasta que se tenga el resultado de la reorganización institucional, ya que no cree que sea útil desgastarse en hacer una reorganización parcial con todo que conllevan las Guías de MIDEPLAN y demás en este momento, y ella puede perfectamente liderar el proceso ya que en la práctica así lo está haciendo liderando el equipo de fiscalización técnica que cree que era el objetivo último del Señor Ministro cuando lo presentó, que ella pudiera dirigir directamente, sin tener que acudir a mandos medios.

Agrega que la relación con el Director de Proyectos, que es donde está el Área de fiscalización, es lo suficientemente buena para decirle que ella está liderando el proceso.

Por lo que les solicita a los señores miembros es valorar la posibilidad de dejar suspendido este acuerdo, esto hasta tanto se tenga el resultado de la reestructuración institucional que está liderando el MOPT.

Los señores miembros están de acuerdo en revocarlo, tomando en consideración lo indicado por la Directora Ejecutiva, proceden con la votación.

Se resuelve:

12.3 Analizado lo expuesto por la Directora Ejecutiva, se revoca lo acordado en el numeral 8.3 del Acuerdo de Junta Directiva CSV-JD-0275-2022 de la sesión ordinaria 3106-2022 de fecha 03 de agosto 2022.

Se declara acuerdo firme.

Adenda primera

Convenio entre Radiográfica Costarricense S.A., el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados)

El Asesor Legal Institucional, Dr. Carlos Rivas Fernández procede a dar explicación a la Adenda mediante el documento que se aporta a continuación:

ADENDA PRIMERA

CONVENIO ENTRE RADIOGRÁFICA COSTARRICENSE S.A., EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y EL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA AUTOMATIZACIÓN DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN, EXONERACIÓN, NACIONALIZACIÓN E INSCRIPCIÓN DE MOTOCICLETAS, VEHÍCULOS Y MAQUINARIA (NUEVOS Y USADOS)

Entre nosotros, El MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, representado en este acto por Doctor **LUIS ESTEBAN AMADOR JIMÉNEZ**, mayor, ingeniero, casado, vecino de San José, portador de la cédula de identidad número uno - novecientos treinta y dos – novecientos ochenta y seis, en mi condición de **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**, nombrado según el Acuerdo Ejecutivo No. 001-P del 08 de mayo del 2022, publicado en el Alcance Digital No. 91, a La Gaceta No. 85 del 10 de mayo de 2022, en adelante, EL MOPT, y también ejerciendo su condición de Ministro Rector del Área de Transportes y Seguridad Vial, **CINDY COTO CALVO**, mayor, casada, Abogada, cédula No. uno - mil veinticinco - trescientos noventa y uno, en su condición de Directora Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial (**COSEVI**); y Radiográfica Costarricense S.A., con domicilio en San José, intersección de la calle primera con la avenida quinta, cédula jurídica número 3-101-009059, representada por el señor **MARCO VINICIO MEZA ALTAMIRANO**, mayor, Ingeniero, vecino de San José, cédula de identidad número uno-mil doce-seiscientos setenta y cinco, en su condición de APODERADO GENERALÍSIMO SIN LÍMITE DE SUMA, en adelante denominado “**RACSA**”; y en nombre de nuestras representadas acordamos suscribir la presente **ADENDA** al **CONVENIO** para la Automatización del proceso de importación, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados), de forma

que se administre un expediente único, con fundamento en la Ley No. 449 de Creación del ICE y sus reformas, los artículos 6, 21 y concordantes de la Ley No. 8660 de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector Telecomunicaciones y 111 de su Reglamento, la Ley No. 5695 Ley de Creación del Registro Nacional, la Ley No. 4564 Ley de Aranceles del Registro Público, así como por el antecedente y clausulado que a continuación se describen:

ANTECEDENTES

- I. El 8 de agosto del 2022 las partes suscribieron el Convenio para la Automatización del proceso de importación, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados), de forma que se administre un expediente único.
- II. De conformidad con la reunión celebrada el día 23 de agosto del año en curso, entre la Gerencia de RACSA y la Directora Ejecutiva de COSEVI se planteó la necesidad de que el costo del uso de plataforma TD Car lo asuma el COSEVI-MOPT.
- III. Que el COSEVI-MOPT, plantea que el costo de uso de plataforma se cubra con los ingresos establecidos por cobro de las tarifas de inspección técnica vehicular aprobados por la ARESEP y en concreto la tarifa máxima para el vehículo peso menor 3.5T.
- IV. Que Racsa por medio de la plataforma TD-Car realiza el cobro de las tarifas de inspección técnica vehicular aprobados por la ARESEP.
- V. Que mediante Oficio No 145-543-2022 de fecha 23 de agosto 2022, RACSA remite la oferta comercial sobre el costo de uso de la plataforma TD-Car y demás condiciones.
- VI. La cláusula sexta del convenio en mención plantea que la forma idónea para introducir modificaciones al contrato es por medio de acuerdo previo entre las partes y materializado en una adenda.
- VII. Por tanto, "MOPT", "COSEVI" y "RACSA" acuerdan suscribir la Adenda Primera con el objetivo de establecer las condiciones para el cobro del uso de la plataforma TD-CAR; conforme al siguiente detalle.

CLÁUSULADO

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica la **CLÁUSULA TERCERA “COMPROMISOS DE RACSA”**, en específico se adiciona el inciso 3.8 para que en adelante se lea:

(...)

3.8 Gestionar y recibir los cobros de los costos asociados la inspección previa vehicular y la inspección vehicular mediante la plataforma.

3.9 Realizar las liquidaciones de los ingresos, resultados del cobro del punto 3.8 semanalmente y depositar el remanente si lo hubiese o en su defecto gestionar el cobro una vez que se liquide el costo de uso de la plataforma.

ARTÍCULO SEGUNDO: Se modifica la **CLÁUSULA CUARTA “COMPROMISOS MOPT Y COSEVI”**, en específico se adiciona el inciso 4.6 para que en adelante se lea:

(...) 4.6 Cubrir el costo asociado por el uso de esta plataforma de ₡ 8.125,00 + IVA 13% por cada unidad tramitada, ya sea motocicletas, vehículos y maquinaria nuevos y usados, monto que corresponde a la tarifa máxima para vehículo peso menor 3.5T aprobada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos mediante resolución RE-0087-IT-2022 San José, a las 13:30 horas del 12 de agosto de 2022 y será ajustada según lo defina ARESEP 4.7 Autorizar a RACSA, a realizar las liquidaciones de los ingresos, resultados del cobro del punto 3.8 semanalmente, depositar el remanente si lo hubiese o en su defecto gestionar el cobro una vez que se liquide el costo de uso de la plataforma. En el evento de que sea necesaria realizar algún pago por parte del COSEVI, el mismo será realizado de acuerdo a los plazos establecidos ordinariamente por la Institución.

CLÁUSULA TERCERA: LAS PARTES acuerdan que las demás cláusulas del convenio se mantienen incólumes e invariables.

En fe de lo anterior, una vez leído, el contenido íntegro del mismo, **LAS PARTES** aceptamos lo anterior, y firmamos digitalmente en la ciudad de San José, el día y hora que consta en el respectivo certificado digital de cada uno de los representantes de ambas entidades.

Sr. Luis Amador Jiemenz
MINISTRO
MOPT

Sra. Cindy Coto Calvo
Directora Ejecutiva
COSEVI

Sr. Marco Meza Altamirano
Apoderado Generalísimo
RACSA

Sra. Rosaura Montero Chacón
Directora a.i.
MOPT

Sr. Carlos E. Rivas
Fernández
Asesoría Legal
COSEVI

Sra Illiana Rodríguez Quirós
Directora Jurídica y
Regulatoria
RACSA

Los señores miembros están de acuerdo con lo expuesto y proceden con la votación.

Se resuelve:

- 12.4** Se aprueba el proyecto de Adenda primera. Convenio entre Radiográfica Costarricense S.A., el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial para la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados).
- 12.5** Se autoriza a la Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, para firmar dicho documento.
- 12.6** Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que continúe con el trámite de formalización correspondiente.

Se declara acuerdo firme.

A continuación, la Directora Ejecutiva procede a hacer un breve resumen de la situación en torno a la revisión técnica vehicular, indicando que hoy era de las partes más duras, ya que era salir con los importadores nuevos y usados, que han tenido mil contratiempos, ya que cuando en un primer momento se habló con RACSA, ellos dijeron que iban a estar listos el 29 de setiembre.

Lo que sucede es que cuando les dieron esa fecha, ya el señor Ministro había dicho los flujos en otros tiempos, y que han trabajado sábados y domingos y hoy a las 3:00 am estaban aún conectados con los desarrolladores para ver que todo sirviera y comenta que a las 4:00 am el sistema estaba en producción, y perfecto, lo único indica es que tenían que probar.

Comenta que RACSA hoy empezó a tener el servicio, con 8 funcionarios en el call center y entraron entre 100 y 150 llamadas por hora, de ahí que la gente tenía que esperar demasiado, por eso la gente tenía que esperar 20 minutos, una hora, por más que se les explicó a las personas mediante videos y demás, las personas se fueron para Alajuelita con los carros, incluso llegó una muchacha de la zona sur con el carro para que se lo inspeccionaran hoy en una grúa, tuvieron una manifestación en la mañana, donde llegó canal 7 a grabar, cree que de ahí salieron algunas tomas, ninguno

de los usuarios tenía cita, sí había un problema de espera en RACSA, a las 10:00 am RACSA trajo 7 funcionarios más que esa es la flexibilidad que brinda RACSA que es una empresa privada y ya en la tarde estaban trabajando con 15 funcionarios, lo que sucede es que en RACSA está el call center y son funcionarios que nunca han visto nada que no sea el rótulo de Riteve.

Informa que la gente llama y les dice por ejemplo que tienen un DUA y no le funciona etc., y ellos no saben qué contestar, entonces establecieron una conexión entre el call center y la línea de la Dirección Ejecutiva, y ahí se les están atendiendo las consultas a los usuarios porque las derivan de ahí y en la prensa se indicó el teléfono de la Dirección Ejecutiva ya que tiene que darles a los usuarios una solución, en la tarde se hizo otra manifestación, se enviaron a los abogados y levantaron una lista de todas las personas que estaban en fila y les dijeron que se les iba a programar la cita.

Seguidamente indica que como es un tema de atención al usuario, el día de mañana la secretaria de ella va a estar en Alajuelita, que el día de hoy se imprimieron 1000 folletos con el procedimiento, además mañana se trasladará un agente de seguridad para el acompañamiento.

Agrega que hay un problema y es que en RACSA pueden pagar los importadores que no han pagado los impuestos, pero los que ya pagaron los impuestos no, Hacienda no le está mandando la información a RACSA y que en eso están trabajando.

Posteriormente indica, que alrededor de las 3:30 pm llamó el Ministro, ya que ella ha ido absorbiendo todo, sin embargo, en la parte técnica en las líneas puso a los expertos de COSEVI a fiscalizar, pero el manejo de las líneas lo hace el MOPT y el desarrollo del software se lo dejó el MOPT, y ella indicó que como ella estaba liderando con RACSA, hasta la otra semana la gente del TI del COSEVI iba a asumir el tema de las líneas, y hoy a las 3:30 pm la gente de TI del MOPT le dijo al Ministro que no están listos para mañana, lo que representó un trastorno, ya habían citas programadas para mañana a partir de las 7:00 am y que el software de ellos no lo tienen listo.

Por tanto, don Luis dio la instrucción de cancelar todas las citas indicando el tema del problema informático, y se están reprogramando para el lunes.

Seguidamente doña Cindy pone un audio de un “usuario” que le remitieron, indicando que él saco como 19 citas para Riteve y le dieron todas las citas al 800-navegar. El audio completo se constata en la grabación de la sesión.

Por lo anterior indica que ese es otro problema, ya que ya se arreglaron los que tenían citas, pero ahora están ese tipo de usuarios que hay que contactar, ya que es probable que suceda de nuevo el problema.

Señala que la gente está acostumbrada a la prestación de una empresa privada y pasarlo a nivel micro e institucional eso es lo que sucede, pero considera que no ha estado mal, salvo la situación de TI del MOPT antes mencionada.

Indica que probablemente esto genere quejas, pero se van a atender, rotularon con los accesos para que el usuario este informado.

El señor Freddy Carvajal Abarca indica que nos es fácil y es una situación que se sabe es una transición, y agradece todos los comentarios, externa el apoyo y es importante dar a conocer las cosas reales ya que los medios y la prensa siempre dicen lo que ellos quieren y posteriormente cuando ya entre la empresa ya autorizada vendrá esa transición y lo que se requiera de la Junta tiene el apoyo.

Los demás señores miembros no tienen comentarios y externalan el apoyo a la Directora Ejecutiva.

ARTICULO DÉCIMO TERCERO

CORRESPONDENCIA

Oficio DM-2022-1840-consulta dietas.

Carta remitida por la Asociación Preserve Planet al Ing. Luis Amador Jiménez, Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Comunicado Ingresos Corrientes 2022.

Oficio 7782 (DJ-1029), en el cual la Contraloría General de la República remite con carácter preventivo documento relacionado con el régimen de incompatibilidades y sus efectos establecido en la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en Función Pública (Ley n.º 8422) y su Reglamento.

Notificación oficio CNC-ST-OF-0247-2022, Posible Concesión para resolver problemática de los depósitos de vehículos detenidos COSEVI-DGPT-MOPT.

Se aportan los documentos de correspondencia para conocimiento de los señores miembros de la Junta Directiva.

Se dan por recibidos los documentos contenidos en el apartado de correspondencia y se posterga la votación de los mismos para la próxima sesión, para analizar los documentos con mayor detenimiento.

Se resuelve:

- 13.1 Se dan por recibidos los documentos contenidos en el apartado de correspondencia y se posterga la votación de los mismos para la próxima sesión.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO DÉCIMO CUARTO

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

Se pasa lista de los presentes.

Se cierra la sesión a las 19 horas con 31 minutos.