

DOCUMENTO DEFINITIVO

Sesión Ordinaria 3140-2023

Acta de la Sesión Ordinaria 3140-2023 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 29 de marzo del 2023.

Se inicia la sesión a las 16 horas con 05 minutos con el quórum de ley. La Licda. Gaudy Fernández Soto es quien preside la sesión.

ARTICULO 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.

Yorlene Víquez Estevanovich	Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales
Gaudy Fernández Soto	Delegada Suplente del Ministerio de Salud
Freddy Carvajal Abarca	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Mauricio Donato Sancho	Representante del Ministerio de Educación Pública

Presidente Ausente: El Ing. Luis Amador Jiménez, por atender asuntos propios a su cargo.

Participan igualmente de manera virtual:

Dr. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal
Licda. Cindy Coto Calvo	Directora Ejecutiva
Sra. Kattia Ortega Fallas	Secretaría de Actas de Junta Directiva
Lic. Steven Calderón Fonseca	Asistente de Junta Directiva
MBA. Silvia Salas Vásquez	Auditora Interna
Licda. Sharon Retana	Auditoría Interna
Lic. Sergio Valerio	Director Financiero
Ing. Roy Rojas Vargas	Director de Proyectos
Ing. José Manuel Chaves Cordero	Encargado UFTV
Ing. Junior Araya Villalobos	Director General DGIT
Licda. Jackeline Ruiz Araya	Directora General DGEV
MBA. Gabriela Montero Flores	Encargada Administrativa DGEV
Lic. Jeannethe Masis Chacón	Jefe Unidad de Planificación Institucional
Licda. Maribel Bolaños García	Unidad de Planificación
MBa. Gabriela Montero Flores	Jefe Depto. Administrativo Financiero DGEV

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, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores.

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 Gaudy Fernández Soto, representante del Ministerio de Salud, indica que se encuentra desde la casa de habitación, la señora Yorlene Víquez Estevanovich, delegada de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, indica que se encuentra sesionando desde San Joaquín de Flores en su oficina en su casa de habitación, el señor Freddy Carvajal Abarca representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, indica que se encuentra sesionando desde las instalaciones de su oficina en Goicoechea en San José; y el señor Mauricio Donato Sancho, representante del Ministerio de Educación Pública, indica que se encuentra en San Pedro de Montes de Oca en la casa de habitación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
 - 3140-23 sesión ordinaria
- IV. Asuntos de Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- VI. Informe CSV-AI-INF-AO-2023-05 Evaluación de la Confección y Registro de Boletas de Citación.
- VII. Política Monitoreo de Ejecución Presupuestaria.
- VIII. Oficio CSV-DE-1148-2023 con relación al oficio DVT-DGPT-A-TEM-2023-179 contratación sin contenido presupuestario para la compra de zapatos tácticos.
- IX. Respuesta al oficio ECA-G-2023-11 acreditación de empresa DEKRA.
- X. Convenio de cooperación PJ-COSEVI-DEKRA.
- XI. Oficio CSV-DE-1159-2023 Proyecto 2+1 Postes Abatibles.
- XII. Evaluación anual de la Dirección General de Educación Vial.

XIII. Asuntos de Directora Ejecutiva.

- Solicitud de tiempo extraordinario infracciones web.
- Oficia DEKRACR-2023-0050.
- Propuesta de estrategia para la elección de nuevos prestatarios revisión vehicular.

XIV. CORRESPONDENCIA:

XV. 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.

ARTICULO TERCERO

- **Aprobación del acta 3139-23**

No hay observaciones.

Se resuelve

Acuerdo:

3.1 Se aprueban el acta de la sesión ordinaria 3139-23.

Se declara acuerdo en firme.

ARTÍCULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen asuntos de la presidencia.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los directores de Junta Directiva

No se conocen asuntos de los directores de la Junta Directiva.

ARTICULO SEXTO

Informe CSV-AI-INF-AO-2023-05 Evaluación de la Confección y Registro de Boletas de Citación

Al ser las 16 horas y 12 minutos ingresan la Licda. Silvia Salas Vásquez, Auditora del COSEVI y la Licda. Sharon Retana Morales funcionaria de la Auditoría del COSEVI, para realizar la respectiva presentación del informe.

2022-2026
COSTA RICA
TRABAJANDO, DECIDIENDO, MEJORANDO

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Consejo de Seguridad Vial COSEVI

INFORME CSV-AI-INF-AO-2023-05
Evaluación de la Confección y Registro de las Boletas de Citación

AUDITORÍA INTERNA

2022-2026
COSTA RICA
TRABAJANDO, DECIDIENDO, MEJORANDO

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Consejo de Seguridad Vial COSEVI

1. INTRODUCCIÓN

 1. TIPO AUDITORÍA Operativa	 2. ALCANCE Estudio CI, sobre evaluación de la confección y registro de boletas de citación periodo 2021.	 3. EQUIPO TRABAJO Auditoría Interna	 4. CRITERIOS <ul style="list-style-type: none">• LGCI 8292• Lineamientos internos sobre la materia objeto de examen.
---	--	---	--

2
AUDITORÍA INTERNA



1.INTRODUCCIÓN

GENERALIDADES

En cumplimiento de las Normas para el ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público y las Normas Generales de Auditoría, se procedió a evaluar el periodo 2021.

ORIGEN DEL ESTUDIO

Este informe corresponde a un estudio del Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna para el año 2023.



1.INTRODUCCIÓN

OBJETIVO GENERAL

Evaluar la confección y registro de boletas de citación digitales y manuales archivadas, la descarga en los sistemas y traslado físico según corresponda, con el propósito de determinar el cumplimiento de la normativa aplicable.

METODOLOGÍA

Se aplicaron técnicas de auditoría comúnmente aceptadas, tales como: entrevistas, verificaciones de campo, consultas vía correo electrónico y plataforma Microsoft Teams. Lo anterior, con el fin de obtener la evidencia necesaria para respaldar los hallazgos determinados, así como emitir las conclusiones y recomendaciones que permitan fortalecer el Sistema de Control Interno Institucional.



LIMITANTE

Debido a que, el Consejo de Seguridad Vial, no tiene injerencia sobre los funcionarios que ejecutan labores de confección de boletas de citación, de los diferentes cuerpos policiales conformados por: Dirección General de Policía de Tránsito, Municipalidades, Fuerza Pública, Universidad de Costa Rica y el Instituto Tecnológico de Costa Rica; se presentó como limitante, el acceso a información sobre dicha actividad, específicamente en cuanto a existencia y aplicación de procedimientos y controles internos, valoración de riesgos, así como, el establecimiento y evaluación de indicadores que permitan determinar la eficiencia y eficacia de la misma.

Por lo cual, los resultados del presente informe, se basan solamente en información suministrada por las unidades y departamentos del Cosevi, relacionados con la actividad supra.



RESULTADOS

HALLAZGOS





2.1. Boletas de citación archivadas en el Sistema Integrado de Infracciones

2.2 Inconsistencias detectadas en la confección de boletas de citación

CONDICIÓN

Durante el periodo 2021 se archivó un total de 8.849 boletas de citación por multa fija; lo que equivale al monto aproximado de ₡780.000.000.

Motivos de archivo:

- Errores en la confección (según Resoluciones de la Unidad de Impugnaciones).
- Prescripción (acción administrativa excedió los 2 años, sin que el expediente fuera resuelto).
- Caducidad (acción administrativa paralizada por más de 6 meses).
- Desestimación Administrativa.
- Inconsistencias Resoluciones Departamento de Servicio al Usuario.

De la revisión de boletas, se determinaron errores frecuentes en la confección tales como:

Errores:

- Omiten indicar las calidades o información del usuario.
- Indican en la descripción del vehículo, "otra" o "Desconocida".
- No consignan, el número de VIN o chasis para vincularlo al número de placa.
- Errores en los números de placas.
- No detallan el lugar de los hechos, donde ocurre la infracción.



La falta al debido cuidado en la confección de boletas, así como a la deficiente resolución de expedientes de impugnación, genera errores o inconsistencias en la información que custodia el Cosevi, relativa a infracciones a la Ley de Tránsito N°9078, impidiendo contar con datos fidedignos y confiables, para efectos de control interno, rendición de cuentas y fiscalización, así como la evidente afectación a la Hacienda Pública.



RECOMENDACIONES

4.1 A la Junta Directiva

Instar al Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que:

4.1.1 Establezca a la brevedad posible, la obligatoriedad de uso de los dispositivos Hand Held, para todos los oficiales de los cuerpos policiales (Dirección General de la Policía de Tránsito, Municipalidades, Fuerza Pública y Universidades), que cuentan con código para confeccionar boletas de citación por infracciones a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad Vial N° 9078, con el fin de minimizar errores e inconsistencias en dicha confección, así como afectación a la Hacienda Pública. **(Resultado 2.2)**

4.1.2 Le instruya formalmente, a la Dirección General de la Policía de Tránsito, la obligatoriedad de que los oficiales de tránsito realicen con el debido cuidado, la confección de Boletas de Citación; con el fin de cumplir con la normativa aplicable y evitar afectación a la Hacienda Pública **(Resultado 2.1 y Resultado 2.2)**

9

AUDITORÍA INTERNA



RECOMENDACIONES

4.2 A la Dirección Ejecutiva


Girar instrucciones a la Dirección de Logística para que el Departamento de Servicio al Usuario:

4.2.1 Establezca en un plazo de dos meses, un plan de acción que contemple fecha de inicio y finalización y acciones a realizar para la resolución de expedientes de impugnación pendientes, con el fin de minimizar el riesgo de archivo de boletas de citación, por solicitud de prescripción o caducidad, así como afectación a la Hacienda Pública. **(Resultado 2.1)**


4.2.2 Defina formalmente en un plazo no mayor a un mes, la elaboración y periodicidad de remisión de reportes a las jefaturas que conforman los diferentes cuerpos policiales de tránsito (policía de tránsito, municipales y otros), con el detalle de los funcionarios, los errores y omisiones que más fallan los oficiales de tránsito en la confección de Boletas de Citación, con el propósito de mejorar y fortalecer el Sistema de Control Interno institucional y minimizar la afectación a la Hacienda Pública en reprocesos y corrección de boletas. **(Resultado 2.1)**

10


AUDITORÍA INTERNA



2.3 Solicitudes de aclaración y/o corrección de boletas de citación



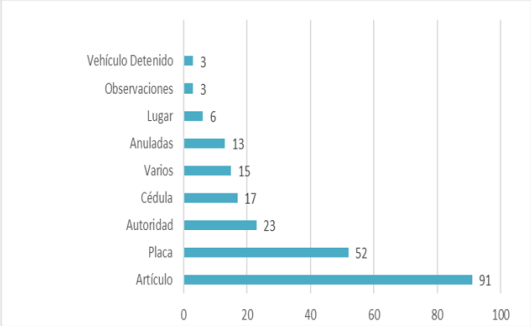
CONDICIÓN



La URMA, realizó durante el 2021, la corrección o aclaración de 6.275 boletas de citación, de las cuales se revisaron 223 Formularios de Aclaración y/o Corrección de Boletas de Citación que presentaron las siguientes debilidades de CI:

- Sellos de la delegación de tránsito, ausente o ilegible.
- No se indica la fecha de solicitud en el documento.
- Se omite el número de código del oficial.
- La solicitud de aclaración y/o corrección incluía un monto mayor al que fue informado al infractor o conducta señalada no estipulada en la Ley N°9078.
- Firmas no visibles de los oficiales de tránsito que los confeccionaron.
- Se hace referencia a una misma boleta de citación, haciendo incurrir a los funcionarios de la URMA, en doble trabajo.

Conductas modificadas con mayor frecuencia:



Condición	Frecuencia
Vehículo Detenido	3
Observaciones	3
Lugar	6
Anuladas	13
Varios	15
Cédula	17
Autoridad	23
Placa	52
Artículo	91

Fuente: Registro de Ampos de solicitudes de corrección / URMA

11
AUDITORÍA INTERNA







Los errores y omisiones generados por los oficiales de tránsito, de los diferentes cuerpos policiales que confeccionan boletas de citación, ocasionaron que durante el periodo 2021, la URMA, realizara en el Sistema Integrado de Infracciones, la modificación de 6.275 boletas, mediante los Formularios de Aclaración y/o Corrección, haciéndola incurrir, en un gasto de tiempo y recursos, los cuales son escasos, en detrimento del logro eficiente de los objetivos y metas institucionales.



RECOMENDACIÓN

4.1 A la Junta Directiva

Instar al Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que:

4.1.1 Le instruya formalmente, a la Dirección General de la Policía de Tránsito, la obligatoriedad de completar con el debido cuidado, los Formularios de Aclaración y/o Corrección de Boletas de Citación, que se envían al Departamento de Servicio al Usuario del Consejo de Seguridad Vial; con el propósito de minimizar errores y coadyuvar a fortalecer el Sistema de Control Interno y el logro de los objetivos institucionales. **(Resultado 2.3)**

13

AUDITORÍA INTERNA



2.4 Recepción de las boletas de citación

CONDICIÓN

Se determinó que, la obligatoriedad de uso del módulo denominado "Recepción de Boletas" en el Sistema Integrado de Infracciones, el cual se utiliza para consignar las boletas de citación entregadas por los oficiales de tránsito; no ha sido formalmente establecida, por parte de la jefatura del Departamento de Servicio al Usuario, a los funcionarios que, en sus labores diarias deben emplearlo, por lo que, en su lugar, utilizan diferentes controles creados en cada regional.

La no comunicación formal y obligatoriedad de uso de dicho módulo, genera que el mismo, este subutilizado y que no se lleve un adecuado control del cumplimiento de los plazos formalmente establecidos a los oficiales de tránsito, para la entrega de boletas de citación.

14

AUDITORÍA INTERNA



RECOMENDACIÓN

4.2 A la Dirección Ejecutiva

Girar instrucciones a la Dirección de Logística para que el Departamento de Servicio al Usuario:

4.2.3 Establezca y comunique formalmente en un plazo no mayor a un mes, a los encargados de las sedes regionales del Consejo de Seguridad Vial y de la Unidad de Registro de Multas y Accidentes, la obligatoriedad de uso, del módulo de recepción de boletas del Sistema Integrado de Infracciones, con el fin de minimizar la subutilización del mismo, así como, llevar un mejor control de las boletas de citación que ingresan y de las que están pendientes de entrega, por parte de los oficiales de tránsito; fortaleciendo con esto, el Sistema de Control Interno Institucional. **(Resultado 2.4)**

15

AUDITORÍA INTERNA



2.5 Indicadores para medir y evaluar la eficiencia y eficacia

CONDICIÓN

La Unidad de Registro de Multas y Accidentes cuenta con el siguiente indicador:


“Procesamiento y trámite del 88,37% de las boletas de citación, tanto descargadas mediante Hand Held como digitadas manualmente, de multa fija y accidentes y todos aquellos cambios de estado, rectificaciones y otros necesarios”.

Sin embargo, el mismo es insuficiente, a pesar, de haber sobrepasado la meta establecida con un 107.47%, debido, a que éste se limita a una medición o evaluación, cuantitativa y no cualitativa.

El establecimiento de indicadores que se avocan, a medir y evaluar la gestión institucional, en aspectos solamente cuantitativos, incide negativamente en su mejora continua, afectando la calidad con que se ejecuta la gestión y por ende, en la eficiencia y eficacia del servicio brindado por el Cosevi.

16

AUDITORÍA INTERNA




RECOMENDACIÓN

4.2 A la Dirección Ejecutiva

Girar instrucciones a la Dirección de Logística para que el Departamento de Servicio al Usuario:

4.2.4 Establezca en un plazo de tres meses, indicadores que permitan medir y evaluar no solo la cantidad sino la calidad de las rectificaciones y/o modificaciones de las boletas de citación en el Sistema Integrado de Infracciones, con el fin de minimizar la ocurrencia de errores que debiliten el Sistema de Control Interno Institucional. **(Resultado 2.5)**

17
AUDITORÍA INTERNA



CONDICIÓN

2.6 Valoración de riesgos y mecanismos de control

La identificación y evaluación de los riesgos asociados al proceso CSV-10-038 "Registro, actualización y seguimiento de la información de las boletas de citación por multa fija y accidentes de tránsito", de la URMA, carece de mecanismos de control debidamente implementados, que le permitan mitigarlos aunado a que no tiene identificado el riesgo por la inadecuada confección de boletas.

La ausencia de mecanismos de control que permitan minimizar el impacto de los riesgos, en caso de materialización de los mismos, así como de la valoración y mitigación de riesgos no detectados, ocasiona que los mismos, no puedan cambiar su estado de inherentes a residuales.

18
AUDITORÍA INTERNA



RECOMENDACIÓN

4.2 A la Dirección Ejecutiva

Girar instrucciones a la Dirección de Logística para que el Departamento de Servicio al Usuario:

4.2.5 Identifique en un plazo de tres meses, los riesgos no contemplados en la gestión de la Unidad de Registro de Multas y Accidentes y establezca los controles internos pertinentes, tanto para los nuevos riesgos como los existentes, la respectiva comunicación de estos y la periodicidad del seguimiento correspondiente, con el propósito de mitigarlos y cambiar su condición de inherentes a residuales, fortaleciendo con esto el sistema de control interno institucional. (Resultado 2.6)

19

AUDITORÍA INTERNA



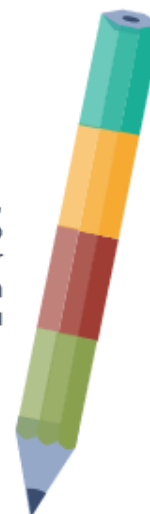
CONCLUSIONES

CONCLUSIÓN 1.

La Hacienda Pública se ve seriamente afectada, debido a los errores o inconsistencias en la confección de boletas de citación, que realizan los diferentes cuerpos policiales, así como por la inacción administrativa del Cosevi, en la resolución de expedientes de impugnación que están generando la prescripción y caducidad de las boletas de citación. (Resultados 2.1 y 2.2)

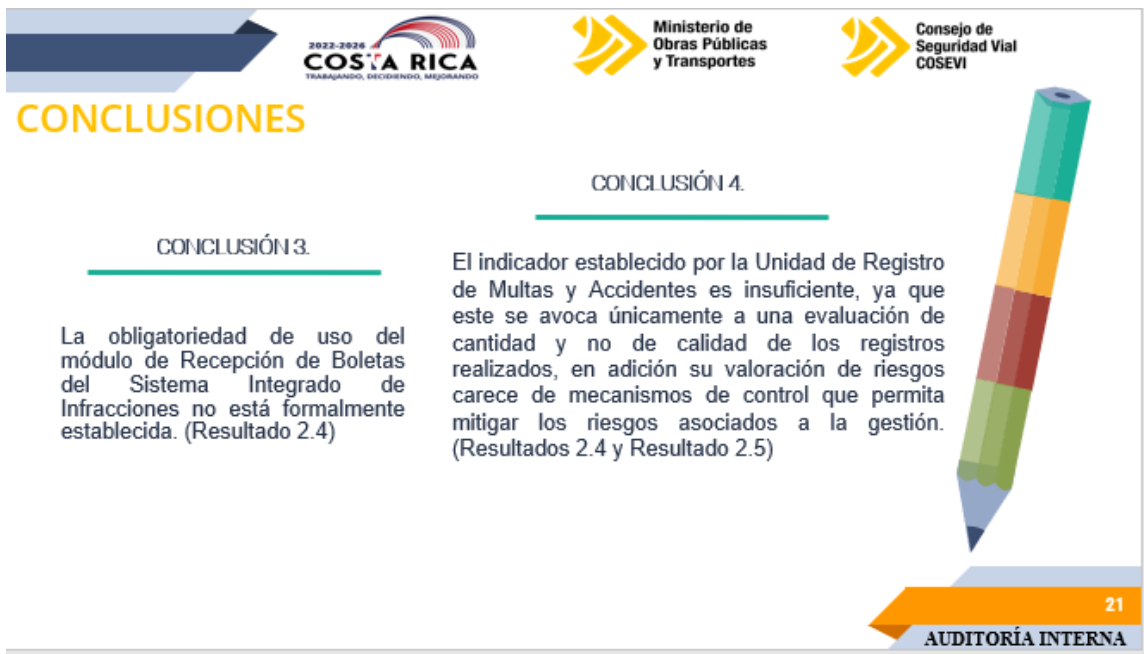
CONCLUSIÓN 2.

La Unidad de Registro de Multas y Accidentes, recibe y tramita Formularios de Aclaración y/o Corrección de Boletas de Citación, elaborados por los oficiales de tránsito, los cuales presentan debilidades de control interno al momento de su confección. (Resultado 2.3)



20

AUDITORÍA INTERNA



2022-2026
COSTA RICA
TRABAJANDO, DECIDIENDO, MEJORANDO

Ministerio de
Obras Públicas
y Transportes

Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

CONCLUSIONES

CONCLUSIÓN 3.

La obligatoriedad de uso del módulo de Recepción de Boletas del Sistema Integrado de Infracciones no está formalmente establecida. (Resultado 2.4)

CONCLUSIÓN 4.

El indicador establecido por la Unidad de Registro de Multas y Accidentes es insuficiente, ya que este se avoca únicamente a una evaluación de cantidad y no de calidad de los registros realizados, en adición su valoración de riesgos carece de mecanismos de control que permita mitigar los riesgos asociados a la gestión. (Resultados 2.4 y Resultado 2.5)

21

AUDITORÍA INTERNA



2022-2026
COSTA RICA
TRABAJANDO, DECIDIENDO, MEJORANDO

Ministerio de
Obras Públicas
y Transportes

Consejo de
Seguridad Vial
COSEVI

INFORME CSV-AI-INF-AO-2023-05

Evaluación de la Confeción y Registro de las Boletas de Citación

AUDITORÍA INTERNA

Al finalizar la presentación, el Ingeniero Freddy Carvajal dice que va a realizar unas observaciones. Bueno, muchas gracias, porque efectivamente, nos están dando un panorama muy claro ahora de un tema muy importante que tiene que irse de subsanando ahora los puntos que se han identificado como debilidades.

Bueno, yo veo que un monto de casi 800 millones de colones es mucho dinero que no logró llegar el debido cobro como tal por las razones que ustedes han identificado, entendí que son como 8000 boletas que quedaron archivadas, el término archivada es muy serio porque, hay que ver la intención.

Esos errores que ustedes han tipificado, ¿y si la Policía de Tránsito, principalmente, no solo la Dirección General de Policía de Tránsito del MOPT, sino también los otros órganos verdad? UCR, inclusive aquí entra también la parte municipal. Sí, porque todo entra al mismo fondo de la parte de infracciones. ¿Cometen estos errores tan garrafales? Estaba viendo ahí en el gráfico que 1 de los elementos, es que los artículos que aplican están mal citados, pensemos que sean errores humanos que no sea por esta intención, estamos de que se logre decir que no, vamos a poner un artículo que no corresponde, eso es muy serio.

Creo que está muy claro las evidencias que nos ha permitido, pues tomar en cuenta lo que tenemos que mejorar y obligar a esas entidades en la obligación de tomar más la parte del recurso humano y más la parte a nivel de los profesionales en lo que es materia de Policía de Tránsito, es un punto importante tomar en cuenta.

Este monto, que ustedes lograron identificar de boletas, ¿qué porcentaje puede ser respecto a ese periodo? ¿2022? Es así. ¿2021? ¿Verdad que fue el análisis?

¿Qué puede representar porcentualmente todo el total de boletas en ese periodo que lograron tener?, no sé si tienen ese dato.

La Licda. Sharon Retana, responde, Discúlpeme, pero no le comprendí. El porcentaje, es el monto aproximado de todas las boletas de las 8000 y resto de boletas archivadas por los diferentes motivos que se expusieron, ese es el monto aproximado de que no se pudo poner a buen recaudo, de la Hacienda Pública.

El Ingeniero Freddy Carvajal, consulta si tiene el dato, ¿cuál es el posible? No sé si tienen el dato, ¿cuánto fueron las boletas confeccionadas en el 2021, en total de las cuales esas 8000 ustedes evidenciaron esos esos errores, no sé si ese dato lograrlo, investigarlo.

La licenciada Sharon Retana, le contesta, que ese dato lo tenemos en papeles de trabajo, se lo podemos buscar claramente, pero como el énfasis del estudio, ahora incluso, nosotros obviamente hubiésemos querido tener la capacidad de revisar las 8000 y resto de boletas, El 100% de la de la población de boletas archivadas, sin embargo, de ahí todos tenemos situaciones. A nivel interno, entonces lo que trabajamos es con una muestra que a pesar de que pareciera pequeña involucra una cantidad de trabajo importante.

Porque cada expediente que respalda el archivo de esa boleta lleva una serie de documentos, que también hay que analizar, hay que verificar, entonces sí es un trabajo bastante arduo del equipo en cuanto a verificación y análisis, entonces, nosotros solamente trabajamos con esa muestra, pero el dato total de infracciones o de boletas, más bien confeccionadas, está en el sistema de infracciones y es fácilmente posible darle ese dato.

El representante del Colegio Federado de Ingeniero y Arquitectos, Ing. Freddy Carvajal, da las gracias, y expresa que talvez el último punto para terminar esta parte. ¿No sé si en el 2000, ese es un estudio de periodo 2021 ¿verdad?

Y si en el 2020 y pensemos 2019, bueno, estamos 2020 fue muy atípico a nivel mundial por la pandemia, pero no sé si históricamente se tiene algún registro, de cómo fue el comportamiento en años anteriores, no sé, unos 3 años atrás, no

sabe si se tiene dato importante como para comparar y poder mejorar y que, en este periodo, bueno, que me imagino que va a ser el que Usted va a analizar 2022, pues que, logre mejorar, no, no sé si tiene el dato nada más como consulta.

La Licda. Sharon Retana, funcionaria de la Auditoría Interna, le explica que el universo auditable de nosotros como Auditoría es bastante amplio. Quisiéramos poder realizar estudios más periódicos en las diferentes áreas de COSEVI. Sin embargo, para tratar de abarcar la mayor cantidad de unidades, de todo el universo. No tenemos un estudio tan reciente o un histórico que manejemos, tal vez la unidad de estadísticas de la Dirección de Proyectos del COSEVI sí maneja más el tema de estadísticas de este tipo.

Pero nosotros a nivel de Auditoría, este estudio que tenemos es el más reciente, estaba para salir en el año 2022, pero por las situaciones que todos conocemos pudimos sacarlo hasta este año. Entonces sí, nosotros ahora lo que vamos a darle obviamente es un seguimiento a través de las recomendaciones.

Y probablemente, según lo que disponga, los recursos y lo que disponga la señora auditora, en un periodo de tiempo, tal vez no tan lejano, podamos volver entrar a revisar si se han realizado efectivamente las mejoras que se están planteando en este informe.

La Licda. Yorlene Víquez Estevanovich, representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, comenta que le parece el estudio, bueno, me parece muy importante, me asusta el monto tan grande de las boletas, que no se pudieran cobrar, que se tuvieran que desechar, porque prácticamente fue eso.

Los 2 puntos que noté o que vi uno es por la confección a mano y la otra es por subir al sistema, entonces. ¿Qué vieron ustedes? ¿En toda esta investigación?

¿Qué se ha hecho o qué pretenden hacer con lo de las boletas a mano? porque eso quiere decir, que los señores simplemente están haciéndolas mal desde el principio, y ya desde el momento en que la están haciendo y ya no se cobró, entonces, me parece que tienen que tomar en cuenta eso y hacer un estudio de cuántas boletas por la persona que la hizo, cuántas boletas echan a perder o no o no logran cobrarse. Es decir, por la persona que los está haciendo ahora, no sé cómo lo cómo explicárselo.

La Licda. Retana le aclara que para eso está la recomendación donde se le está instando al Ministro para que establezca la obligatoriedad de uso del hand held, para todos los oficiales que tengan un código autorizado, independientemente si es Policía de Tránsito o Municipalidad, de universidades, etcétera. El establecer la obligatoriedad de uso de estos dispositivos va a minimizar mucho esta incidencia de errores.

No le puedo decir que no se va a volver a utilizar, la boletera o el papel como tal, porque si en algún momento pues un hand held, se daña el escenario ideal sería, tener hand held de repuestos. Bueno, este se me dañó, lo mandó a revisión y tome este para que trabaje, eso sería lo ideal, pero si por algún motivo particular no se tuviera otro hand held disponible, pues de ahí el funcionario tiene que seguir haciendo su labor de área de control policial. Entonces, salvo casos o situaciones muy excepcionales, debería nada más utilizarse esa boleta de papel, pero esas son disposiciones. Que precisamente nosotros como Auditoría estamos recomendando y que la Administración debe establecer de una forma tal vez más drástica.

La Licda. Yorlene Víquez opina, que, si a ustedes le están pagando por hacer su trabajo y usted hace su trabajo mal, tiene que haber una sanción. ¿Voy a ir a entonces cuántas boletas de esas se hicieron en el año mal por una sola persona, digamos ¿cuántas se dejaron de cobrar por una sola persona?

La Licda. Silvia Salas, Auditora amplía el tema diciendo que tal vez voy a ampliar por ahí viera que interesa Doña Yorlene, porque en esta discusión o en este análisis, para ponerlo en términos positivos, estuvo por eso mismo interés estuvo al

jefe de Policía de Tránsito, el Subdirector de Policía de Tránsito, el jefe de Operaciones y doña Cindy, que ahí tiene la mano levantada, no me deja mentir. Porque él ponía las manos en fuego de que la Policía de Tránsito lo está haciendo perfecto, que lo está haciendo bien y doña Cindy usó una un comentario y digo mejor, no pongas la mano derecha, mejor ponga la izquierda. ¿Por qué? Porque doña Cindy le dijo que tenía estadísticas fuertes del lado de la Administración, en donde no era él, él, indicaba el jefe de Operaciones que era un 90% que todo lo hacían bien y yo le decía, yo no creería que es 90.

Son 8000 boletas y yo le decía, es que estamos hablando 800 millones, esto no solo brinca nadie, ese monto no se lo brinca, es un monto muy importante, incluso en doña Cindy que me imagino que va a ampliar, sí dijo que le iba a mandar las estadísticas porque una de las recomendaciones de nosotros es ¿bueno qué pasa? Y así con el indicador de que pensemos mal, ¿será que es un mismo funcionario un oficial?

Que normalmente es el que lo hace mal, porque a veces le hablo a Pedro para que entienda Juan no se vale, entonces parte de una de las estadísticas que nosotros pedíamos a la URMA es dígame a esta delegación. Ve a su delegación, su Policía de Tránsito de la zona del Caribe, el que más comete el error es por este tema. ¿Bueno, qué es que ocupa capacitación? ¿Es que ya no se acuerda, hay que empezar con esto? Nosotros insistimos, incluso la Policía de Tránsito nos decía, no, esa recomendación no, es que nosotros sí creemos que, si se le olvidó, hay que hacerle un refrescamiento de las normas. ¿Vea, señor, para esta falla es este artículo, no es A, es el inciso B, hay que hacer eso? Bueno, nosotros insistimos. De hecho, la Policía de Tránsito no estaba a gusto con esa recomendación y nosotros insistimos, sí y hay que decirle cuál

Que por error u omisión está cayendo en esos errores, porque sí.

A la segunda etapa sigue esta, usted se le está pagando, qué es que lo está haciendo con dolo de boletas, mal que le ocasiona al COSEVI, una serie de correcciones, porque yo entiendo, los compañeros son poquitos los que están ahí haciendo esas correcciones y corregir 2000, no 6000 y resto de boletas desde esas 6000 de boletas es un montón también, que podrían estar haciendo, otras actividades para el Consejo, pero tienen que estar corrigiendo temas que deberían de venir bien de forma también en su momento.

Doña Cindy dijo que ya había dado una directriz, que boletas malas no se recibían, que tenían que devolverlas.

Bueno, algo pasó en un ínterin, que hoy se están recibiendo esas boletas porque esa directriz no se está cumpliendo, pero eso fue interesante, como le digo, y en esa exposición de elementos pues fue estuvo el auditor del MOPT y el sub-auditor don Antonio y Don Joaquín. ¿Para qué? Porque eso sí es alcance de ellos. ¿Vean, señores, cómo estamos por ahí, porque ya el brazo del COSEVI, no se puede extender hasta ahí?

Ya en un tema más, pero sí para hacer ese tema de seguimiento por decirlo de alguna forma, y que también ya ellos lo puedan incluir, don Freddy en el estudio del universo auditable, le cuento no está programado ya para este año una segunda parte de este informe no está, porque este informe más bien y Sharon lo maneja más, nace de una solicitud mayor.

Habíamos hecho un estudio antes sobre algunos temas y más bien es producto de la administración. Les interesa que la Auditoría todavía revise más a fondo y nace este segundo producto de auditoría ya para este año. ¿Se lo digo, no lo tenemos contemplado, pero a mí sí me llama bueno, ¿qué es lo que está sucediendo? Y se lo comenté a doña Cindy, ¿cómo es que estamos archivando esas boletas? ¿Qué es lo que está pasando?

Yo sé que la capacidad de planta de abogados es poca, pero ¿qué está ocasionando? ¿qué por prescripción se nos está en archivando o por qué se nos está quedando 6 meses en archivo? Como dicen, en bandeja de entrada se nos quedó y por inacción los tenemos que archivar. ¿Qué es lo que está pasando?

Pero ese era otro estudio en algún momento que lo programemos para este año no está y nuestro universo auditable, pues algo de lo que tenemos que replantearnos este año, y precisamente ayer teníamos una reunión con el equipo, es replantear el universo auditable para el 20 y 24 de la Auditoría. Un nuevo escenario, una nueva forma de planificar ese nuevo universo auditable, que, si no sale con una valoración de riesgos alta, pues muy posible el año entrante, pues puede caer en otro estudio.

La Licda. Gaudy Fernández, quien preside la sesión, agradece a la Auditoría por su presentación. Y hace la observación a las compañeras de la Auditoría, me uno a mis compañeros, es preocupante ver el volumen y el impacto que todas estas boletas generan desde todo punto de vista y desde todo nivel de penetración, de gestión institucional a simple vista sin ser auditor. Es tan intuitivo el estudio como lo hicieron en la investigación como le hicieron que te puedes ir imaginando ¿Cuáles son las recomendaciones y las conclusiones?

Aquí es un tema gravísimo y lo que decía doña Silvia, el tema de la gestión del recurso humano. ¿A ver qué está pasando acá?

Y evidentemente no hay que hacer ciencia de cohetes para darnos cuenta que el tema va más allá de una instrucción de utilizar un hand held porque el hand held, por sí solo si no estás bien capacitado y no sabes cómo hacer el trabajo, vas a repetir los mismos errores, pero ahora dentro de un sistema ya no lo vas a hacer manualmente.

Entonces es importante también trabajar eso o fortalecer el área del recurso humano para decirle exactamente a las personas hacer un refrescamiento institucional.

Es importante, trabajar directamente con las personas, identificar quiénes son las personas que lo están haciendo y cuáles son las razones, porque de pronto, si Usted me dice que era por un tema de que no sé. Un primer ingreso, una persona novata o cualquier otro tipo de situaciones, pero vamos a ver. En la buena teoría deberíamos de estar contando con una función tan importante como es un policía de tránsito y que está regulando un área que es para seguridad ciudadana tanto en las calles como en los diferentes niveles de infraestructura que puede haber, esto es importante y esto va más allá de darles una maquinita a ellos, esto va más allá de contabilizar o de cuantificar cuánto es el impacto o. ¿Qué se dejó de hacer de esto? Esto es un llamado nada más para el fortalecimiento del recurso humano como tal.

El representante del Ministerio de Educación Pública, Lic. Mauricio Donato Sancho, comenta, me uno a las palabras de los de los colegas.

Pero sí, creo que hay un punto que me parece importante y tal vez a doña Gaudy proponer un acuerdo, porque a mí me parece que está muy bien el trabajo que las señoras auditoras nos aportan, pero a partir de que esa información ya llega, a este órgano, me parece importante que podamos solicitar o de alguna manera periódica darle seguimiento. Y traerlo a tiempo real, cómo está este comportamiento de estas boletas, porque es una fuga grande de recursos y yo creería que ahí existe también. O podría eventualmente existir una responsabilidad de algunas cuantas personas, es decir, la omisión, porque el estudio no nos dice si se concentra en algunas personas o si son todos, si es que falta capacitación o si realmente hay personas que simplemente no están haciendo su trabajo, Pero sí me parece importante, que desde este órgano, y ya sin depender de la información sin estar o no dentro de la galería de la Auditoría, nosotros ya deberíamos de crear ahí un seguimiento y buscar de alguna manera hacer las correcciones respectivas.

La Directora Ejecutiva, Licda. Cindy Coto Calvo, comenta que las recomendaciones que tiene el informe de la Auditoría dan margen para trabajar efectivamente, en la forma en la que se hizo esa exposición fue muy interesante. Yo le dije a doña Silvia la primera vez que estábamos todos. Entonces ahí se podía construir el cambio porque estábamos la Policía de Tránsito con nosotros y les comento que la medida es muy fácil.

Lo que Usted tiene que hacer es no recibir en el Consejo de Seguridad vial las boletas mal hechas, porque así no se nos contamina a nosotros la base y se devuelve inmediatamente a la Policía para que ellos gestionen dentro del ordenamiento jurídico que tiene el MOPT. Está aquí esa boleta tiene que ser reportada a Asuntos Internos para la investigación del policía de tránsito, entonces así queda amarrado todo. La vez pasada que yo estuve acá en el puesto giré la instrucción, no sabemos qué pasó, pero no se volvió a aplicar luego de que yo me fui y entonces por eso han seguido como aceptando boletas, pero entonces tal cual están las recomendaciones, nos permiten a nosotros construir, solo quería decirles que incluso hay tal cantidad de hand held, en la Policía que nosotros tenemos desde como octubre del año pasado de estarle insistiendo a don Alexander que venga a retirar un grupo de hand held, que se compró y ni siquiera ha señalado a qué funcionario se le iban a asignar y nosotros hemos tenido que estar insistiendo porque se va a perder la garantía, entonces aparatos hay suficientes y para hacer tal cual Sharon dijo, si a Usted se le daña, de inmediato le doy otro, mientras ese se repara y lo que se paga en el contrato de hand held, para tener las garantías extendidas y que tengan esa continuidad en el servicio público es enorme.

Entonces para tranquilidad de Usted sí hay una parte que corresponde a nosotros y hay que hacer mea culpa, que es todo lo que corresponde a prescripciones, caducidades, y esto es parte de la motivación de hacer el cambio al sistema de infracciones nuevo para ir blindando todas estas partes y porque tenemos 7 años de estar trabajando en un sistema de infracciones, que ya a mí hasta vergüenza me da decir que es nuevo. Pero bueno, ese es el que vamos a implementar.

Todavía ahorita acabo de estar recibiendo un mensaje, porque es el Poder Judicial que ha pasado 7 años y no está listo para la implementación. Pero estas son las mejoras, entonces la verdad es que para tranquilidad de ustedes, así como están plasmadas las recomendaciones, dan pie para que nosotros como Administración hagamos un buen plan de acción y empecemos con la corrección, ahora se queda del otro lado, como bien decía doña Silvia, donde ya no llegamos, nosotros, nosotros cerramos aquí y con solo que Usted cierre, los oficiales empiezan a tener una repercusión enorme porque al no poder ingresarse la boleta les queda a ellos pendientes. Y tienen que solucionar porque si la boleta aquí no viene, ese acto administrativo, nunca existió y ellos le tienen que dar cuentas a asuntos internos del MOPT, porque están cometiendo esos errores. Entonces, como para que ustedes tengan la tranquilidad de que nosotros lo vimos.

Ahora incluso de previo, cuando ya nosotros llegamos a la conferencia final, nosotros hemos estudiado el informe y podemos tener las observaciones y comentarios, así que es un tema que incluso ya hemos estado trabajando y nada más estamos esperando la materialización el acuerdo de ustedes para hacer el planteamiento oficial ante la Auditoría.

Sí nosotros les explicamos que iba a chocar con esta implementación del sistema de infracciones, entonces habría que hacer como alguna consideración particular, en cuanto a los tiempos, pero con las recomendaciones, nos dan pie para tener esa oportunidad de mejora brinda la institución en ese sentido.

La Licda. Sharon Retana comenta, que también ellos coincidimos con el tema de la capacitación, de que va más allá de solo utilizar el hand held y eso también lo comentábamos en la conferencia final e incluso con la misma doña Cindy, sin embargo, nosotros somos partidarios como Auditoría de que no solo por una cuestión de cumplimiento normativo, la evaluación, la medición de la eficiencia, eficacia y calidad de la gestión con la que realizamos nuestra labor diaria.

Es sumamente importante porque eso es como un termómetro que nos permite ir midiendo ir identificando qué oportunidades de mejora tienen los funcionarios en la labor que realizan. ¿Es capacitación, es de refrescamiento, es un problema de actitud simplemente o hay alguna situación ahí de trasfondo, que ya amerita otro tipo de acción para corregirla? Entonces pareciera que eso va muy ligado a la supervisión.

Porque lo que no se mide, no sé controla y se violenta el sistema de control interno. Eso es lo que establece la norma pura de control interno, entonces en la medida que yo mida, mi eficiencia y eficacia y la calidad con la que yo hago mi labor, voy a poder determinar cuáles son aquellas oportunidades, aspectos de mejora de la gestión, no de lo que yo

hago, pero al mejorar mi labor diaria, es una mejora continua de todas las gestiones en el cumplimiento, el logro y el alcance de metas institucionales.

Entonces esto va muy ligado o muy de la mano a esa recomendación y a ese resultado que nosotros emitimos en tema de indicadores y la consulta que tengo es que tal vez cuando es una boleta física, es muy fácil que tal vez la persona en la Unidad de Registro multas que recibe la boleta identifique si es él. O más bien cuando se recibe la boleta, ya sea por hand held o física, en ese momento el funcionario revisa.

Esa pregunta es para doña Cindy ¿cómo hace para identificar en ese preciso momento que está recibiendo, si recibiera solo cuatro, pero que reciba 30 o 40 o 50 boletas? Dependiendo las que el oficial haya generado, en determinado tiempo el funcionario COSEVI, hasta que ya se sienta a procesar esas boletas o a verificar en el sistema la información que se incluyó en el hand held y es que determina que se dio el error.

La Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva, responde, que el personal es muy rápido, el tiempo de inclusión de la información de nosotros es muy rápida porque nosotros tenemos que incluir la boleta para que esté al cobro, porque hay gente que se presenta al día siguiente, para hacerlo.

Entonces los chicos de nosotros están realmente matriculados en que ellos ingresan muy rápido y para nosotros la boleta no ha ingresado hasta que esté en el sistema, entonces cómo se hacía cuando se implementó la orden, Usted lo recibe, la boleta de papel, pero cuando Usted mete, a ingresar la información y ve que tiene error, consigna que no continúa con el proceso porque tiene un error y hacen un oficio de devolución al Director y esta boleta no se va a tramitar y fue acuerdo con la Policía. Cuando estaba Mario Calderón, se les dijo, esto no se continúa en el sistema, queda el proceso en la bitácora de que no se concluyó porque tenía un error y con un oficio se le manda a decir a la Policía de Tránsito que eso no está incluido porque presentaba tal y cual error y listo, la boleta no está incluida en nuestro sistema, no tiene una repercusión y nuestros estados financieros y ellos tienen que hacer el trámite ante asuntos internos.

Se les solicita, al ser las 17 horas y 03 minutos, que se retiren las colaboradoras de Auditoría, para someter a votación el informe CSV-AI-INF-AO-2023-05 Evaluación de la Confección y Registro de Boletas de Citación.

El Ingeniero Freddy Carvajal, representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, indica el hecho de los hand held efectivamente son instrumentos, de que inclusive este estudio que hace la Auditoría lo identifica, que efectivamente la mayor parte de estas boletas que quedaron archivadas o con errores entre comillas, pensamos intencionales, que es el término que yo utilizo que el inspector de tránsito, por más que sea un profesional en lo que la parte de tránsito puede tener su mecanismo. ¿Cómo se van a equivocar en un artículo de la Ley de Tránsito? son profesionales en el campo, para mí, yo pienso que eso tiene que ser muy serio. Esto no solo es tomar esos acuerdos, sino también en crear, de que nos diga, tal vez nuestro asesor legal, don Carlos.

Qué mecanismo podemos utilizar como tipo de órgano director para que revisen bien con lupa cada uno de estos inspectores que tienen una no una, sino un montón de boletas, infructuosas porque es muy serio, si necesita capacitación profesional, ¿dónde está la Policía de Tránsito? Estamos hablando de la Policía de Tránsito, que es la que nosotros podemos un poquito orientar y que esto le permita también para que tomen nota las otras instancias UCR, municipalidades, en el en el campo a nivel de inspección.

Esos hand held, doña Cindy, que Usted dice están y que no quieren utilizar. Eso muy en serio, eso es un asunto que tenemos que obligarlos al director de la Policía de que tienen que implementar esos instrumentos, entonces.

La Directora Ejecutiva, Licda. Cindy Coto Calvo, procede aclarar la pregunta del Ing. Carvajal.

Nosotros lo que hemos hecho con los bienes, para efectos, porque muchas de las advertencias y de cosas que tenemos pendientes es de Educación Vial y de Policía de Tránsito, ¿entonces qué es lo hemos hecho? Diay, no encuentro otro término, a la brava, cuando yo les mando, no contestan, se les manda el recordatorio, no contestan. Yo mando a decir que doy la instrucción de que todos esos bienes se patrimonien a nombre del director y se le haga traslado y entrega en la Policía de Tránsito de esos bienes, para que estén a nombre de él, pero eso es, digamos, para salvaguardar la parte institucional. ¿Ahora qué pasa? Y estamos y ahora lo van a ver, vean, tenemos, estamos en la formulación presupuestaria.

¿Y, por ejemplo, la fecha era el viernes pasado, no? ¿El antepasado era el 17 que tenían de fecha el 17 de marzo era la fecha para presentar la formulación presupuestaria?

Pasó el 24 lo presentaron este martes. Es un copy del presupuesto del año pasado, sin justificaciones, o sea, el problema de la Policía va más allá, lo que pasa es que nosotros como institución no tenemos competencia que estamos haciendo haciéndole notas al señor Viceministro con el apoyo de don Luis, para que intervengan la Policía porque digamos es realmente preocupante. La Policía con todas las necesidades que tienen.

Este año con el tema que les he comentado de la ejecución presupuestaria, tenemos reuniones bimensuales, entonces lo obligó a todos que tenían que subir las contrataciones antes del 15 de marzo, porque si Usted tiene una necesidad y ya lo sabe, Usted tiene las especificaciones técnicas para empezar las contrataciones y así nos damos cuenta. Cuando le dijimos eso, imagínese que el Policía bueno puso a disposición de nosotros alrededor de 400 millones que no va a ocupar que presupuestó mal el año pasado y que no iba a ocupar.

Y de esos hay 273 millones que eran para compra de chalecos que en realidad compraron el año pasado y que dijeron que lo metieron en el presupuesto solo por si acaso algo salía mal. Vea Usted no está hablando de pesetas. Son 273 millones que, para colmo de males, están en la subpartida 5 y ahora estamos haciendo malabares que por dicha se ha logrado y entonces hemos trabajado con Ingeniería de Tránsito para ver cómo verdad dotamos a los cruces ferroviarios que nos hacían falta y demás.

Por eso es que yo insistí que, aunque la gente me quisiera asesinar, las contrataciones se subían el 15 de marzo porque si Usted me da sobrantes a esta altura del año, me da capacidad de actuar y poder financiar otras necesidades. Si me lo dicen septiembre, no tengo nada que hacer.

Pero es un problema integral, don Freddy es un problema integral. Don Luis lo conoce, don Carlos Ávila, que es el Viceministro, lo conoce y están trabajando. Acaban de designar una nueva encargada administrativa, quitaron a una persona de Recursos Humanos del MOPT, la pasaron a encargada administrativa, pero digamos la crisis de la Policía es terrible, es terrible en cuanto a la parte administrativa, ellos ocupan un soporte administrativo particular.

Pues ahí hemos ido empujando, para ver cómo hacemos, pero sí, en realidad es preocupante, porque de nosotros lo que estamos haciendo es obligándolos, a ir actuando. A mí lo que me preocupa es, por ejemplo, que ya yo hubiera pensado que en la formulación de este año. Tendríamos que estar comprando alcoholosensores, porque ya la tecnología hay que cambiarla porque hay muchos para cambiar y no está formulado. Entonces igual pasa con el hand heldp, ellos compran a bulto. Pero luego los equipos que se compran son tan buenos que Usted no los ocupa a sustituir, entonces no tienen necesidad porque los equipos están buenos. El problema es que se nos pasa la garantía sin que hayan usado ese equipo.

Pero bueno, vamos a ver cómo, cómo se avanza en este tema y cómo hacemos equipo. Yo la semana pasada tuve reunión con el nuevo Director de la División de Transportes que nombraron don Sergio Córdoba para ver cómo vamos apoyando porque sí en realidad, esto es como la punta del iceberg porque es un tema integral que está en el la transversalidad de la Policía.

El Ing. Carvajal comenta que efectivamente, pues hay que ponerle atención. ¿Yo no sé si tal vez don Carlos como la Asesoría Legal, nos indica legalmente qué podemos hacer, pues estamos manos amarradas, es mucho dinero, es una institución que sabemos que es una dirección externa, pero ya que no solo es esto, verdad que hemos venido, que las objeciones que hicieron del año pasado fueron raquíticas, entonces qué podemos hacer al respecto? Porque es que son fondos públicos. Y sé que se le da todo el apoyo, pero ellos tienen que de alguna manera no sé, de responsabilizarse al respecto, porque si es un asunto, pienso que es serio y que nos están poniendo el tema como tal.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, asesor legal, aclara que el gran problema de lo que seguimos arrastrando, no solo con la Policía sino con las otras direcciones, es la falta de jerarquía que se tiene sobre las mismas, porque en el caso del desempeño policial, entre ellos mismos se protegen.

Cuando ya lo he señalado en reiteradas ocasiones, que hay que archivar una boleta, es porque tiene defectos en la confección y que hay que reportarlo a la Policía de Tránsito. Aquí mismo se dice que para qué lo vamos a reportar, si allá les buscan la excusa de alguna manera, que las cargas de trabajo, que no laboran en las condiciones más favorables, que muchos de estos casos son infracciones confeccionadas en zonas rurales, es decir, hay miles de pretextos para una situación de esas. Sí y doña Cindy lo señala el hoyo negro, ese que se produjo dentro del espacio en que ella dio la instrucción hasta que regresó.

Simplemente porque los que estuvieron a cargo de en ese periodo en la Policía era muy cercanos en esa dinámica de del funcionamiento policial, entonces no iban a generar su sistema interno.

También el mismo sindicato de la Policía de Tránsito los protege a ellos en este tipo de situaciones y los justifica, es decir, es un círculo vicioso por tal lado en el tema.

Así también se debe señalar sin querer minimizar las los señalamientos que hizo la Auditoría Interna, pues los montos señalados tampoco son realmente, como se señalan, porque el que una boleta de citación esté bien confeccionada, no es garantía de que se va a cobrar la misma.

La persona, si quiere, no la paga, aunque él le hayan puesto el artículo correcto y estén todas las flores y los adornos a la misma. Eso es como el rollo de la trocha y del caso cochinita de que los de MECO y todo eso se robaron 78000 millones de colones, eso tampoco es así porque hay muchas cosas ahí de por medio.

Es muy fácil venir a tirar una cifra para mover los ánimos, lo que es un recurso muy legítimo para eso, pero también hay que tener cuidado y no ver las cosas en la justa dimensión, pero el tema va por ahí. ¿Qué dicha que como doña Cindy señala el nuevo director de la División de Transportes, el Viceministro y don Luis están matriculados en este asunto y a ver si, como se dice popularmente, los socan las fajas a los jefes que están en este momento, porque son ellos los que tienen que hacerlo, nosotros no, ni la misma Auditoría, que señalan las debilidades, señalan los problemas, pero el gran escollo está allá en Plaza González Víquez y en las regionales no, aquí en el COSEVI.

Se resuelve.

Acuerdo:

- 6.1 Se aprueba el informe CSV-AI-INF-AO-2023-05 Evaluación de la Confección y Registro de Boletas de Citación para que implementen las recomendaciones contenidas en el mismo.
- 6.2 Instar al Ministro de Obras Públicas y Transportes, para que establezca a la brevedad posible, la obligatoriedad de uso de los dispositivos Hand Held, para todos los oficiales de los cuerpos policiales (Dirección General de la Policía de Tránsito, Municipalidades, Fuerza Pública y Universidades), que cuenten con código para

confeccionar boletas de citación por infracciones a la Ley de Tránsito por vías públicas y terrestres y seguridad Vial N° 9078, con el fin de minimizar errores e inconsistencias en dicha confección, así como afectación a la Hacienda Pública. **(Resultado 2.2).**

- 6.2.1** Le instruya formalmente, a la Dirección General de la Policía de Tránsito, la obligatoriedad de que los oficiales de tránsito realicen con el debido cuidado, la confección de Boletas de Citación, con el fin de cumplir con la normativa aplicable y evitar afectación a la Hacienda Pública **(Resultado 2.1 y Resultado 2.2).**
- 6.2.3** Le instruya formalmente, a la Dirección General de la Policía de Tránsito, la obligatoriedad de completar con el debido cuidado, los Formularios de Aclaración y/o Corrección de Boletas de Citación, que se envían al Departamento de Servicio al Usuario del Consejo de Seguridad Vial; con el propósito de minimizar errores y coadyuvar a fortalecer el Sistema de Control Interno y el logro de los objetivos institucionales. **(Resultado 2.3)**

Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que gire instrucciones a la Dirección de Logística para que el Departamento de Servicio al Usuario:

- 6.3** Establezca en un plazo de dos meses, un plan de acción que contemple fecha de inicio y finalización y acciones a realizar para la resolución de expedientes de impugnaciones pendientes, con el fin de minimizar el riesgo de archivo de boletas de citación, por solicitud de prescripción o caducidad, así como afectación a la Hacienda Pública. **(Resultado 2.1)**
- 6.3.1** Defina formalmente en un plazo no mayor a un mes, la elaboración y periodicidad de remisión de reportes a las jefaturas que conforman los diferentes cuerpos policiales de tránsito (policía de tránsito, municipales y otros), con el detalle de los funcionarios, los errores y omisiones que más fallas los oficiales de tránsito en la confección de Boletas de Citación, con el propósito de mejorar y fortalecer el Sistema de Control Interno institucional y minimizar la afectación a la Hacienda Pública en reprocesos y corrección de boletas. **(Resultado 2.1 y Resultado 2.2)**
- 6.3.2** Establezca y comunique formalmente en un plazo no mayor a un mes, a los encargados de las sedes regionales del Consejo de Seguridad Vial y de la Unidad de Registro de Multas y Accidentes, la obligatoriedad de uso, del módulo de recepción de boletas del Sistema Integrado de Infracciones, con el fin de minimizar la subutilización del mismo, así como, llevar un mejor control de las boletas de citación que ingresan y de las que están pendientes de entrega, por parte de los oficiales de tránsito; fortaleciendo con esto, el Sistema de Control Interno Institucional. **(Resultado 2.4)**
- 6.3.3** Establezca en un plazo de tres meses, indicadores que permitan medir y evaluar no solo la cantidad sino la calidad de las rectificaciones y/o modificaciones de las boletas de citación en el Sistema Integrado de Infracciones, con el fin de minimizar la ocurrencia de errores que debiliten el Sistema de Control Interno Institucional. **(Resultado 2.5)**
- 6.3.4** Identifique en un plazo de tres meses, los riesgos no contemplados en la gestión de la Unidad de Registro de Multas y Accidentes y establezca los controles internos pertinentes, tanto para los nuevos riesgos como los existentes, la respectiva comunicación de estos y la periodicidad del seguimiento correspondiente, con el propósito de mitigarlos y cambiar su condición de inherentes a residuales, fortaleciendo con esto el sistema de control interno institucional **(Resultado 2.6)**

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO SEPTIMO

Política Monitoreo de Ejecución Presupuestaria.

Al ser las 17 horas con 15 minutos ingresa el Director Financiero Lic. Sergio Valerio Rojas, quien serán el responsable de exponer la Política Monitoreo de Ejecución Presupuestaria.

Mientras el Lic. Valerio proyecta la presentación, la Directora Ejecutiva comenta que esta exposición la va a hacer don Sergio Valerio, el director financiero. Este es de los documentos que gracias a Dios hemos ido poniendo al día de las advertencias pendientes. Entonces tengo que decir que don Sergio en diciembre se abocó a dar cumplimiento a un montón de estos pendientes que él tenía y que le hemos estado presentando. Entonces, el día de hoy les va a exponer este documento que obedece a esos temas que hemos ido limpiando.



DIRECCIÓN FINANCIERA

A large, thick yellow arrow graphic that starts from the bottom left and curves upwards and to the right, pointing towards the top right of the page. It is positioned behind the main title text.

Política CSV-DF-0063-2023
Monitoreo Ejecución Presupuestaria



ANTECEDENTES

La recomendación A.1 del informe de Auditoría Interna AI-AF-12-26 establece lo siguiente: *“A.1 Se presente ante esta Junta Directiva la propuesta de una política institucional debidamente estructurada (para su aprobación y puesta en práctica) sobre un monitoreo institucional de la “Ejecución presupuestaria” en forma mensual, para potenciar los recursos disponibles.”*

Por otra parte, mediante oficio DVA-DF-2022-189 del 18 de mayo del 2022, la Dirección Financiera 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.



OBJETIVO

Que la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial conozca de forma mensual los avances en materia de ejecución presupuestaria, como insumo fundamental para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos institucionales.



POLITICA

Artículo 1. Antecedentes.

Artículo 2. Objetivo.

Artículo 3. Alcance.

Artículo 4. Definiciones.

Artículo 5. Del Proceso de CSV-10-027 "Control y seguimiento de la ejecución presupuestaria". Tiene como objetivo controlar y dar seguimiento a la ejecución presupuestaria tanto de ingresos como de egresos, mediante el registro y análisis de los documentos presupuestarios remitidos por las unidades ejecutoras.

Artículo 6. Del Procedimiento CSV-03-028 "Registro y Seguimiento de la Ejecución Presupuestaria". Detalla las labores de registro y seguimiento de la ejecución presupuestaria que debe realizar el Departamento de Presupuesto.



POLITICA

Artículo 7. De la elaboración de los Informes Mensuales de Ejecución Presupuestaria.

El Departamento de Presupuesto del COSEVI será responsable de remitir a la Dirección Financiera del COSEVI, a más tardar el quinto día hábil de cada mes, los Informes Mensuales de Ejecución Presupuestaria.

Artículo 8. De la remisión de Informes Mensuales de Ejecución Presupuestaria a Junta Directiva.

La Dirección Financiera del COSEVI será responsable de remitir de forma mensual y exponer ante la Junta Directiva del COSEVI, un informe con el estado de la ejecución presupuestaria mensual, en el que se resuman los principales resultados de la información elaborada por el Departamento de Presupuesto.

Dichos informes serán sometidos a conocimiento de ese órgano Colegiado, en la segunda sesión de cada mes, según lo dispuesto en el Acuerdo 6.2 de la Sesión Ordinaria N.º 3110-2022 celebrada el 24 de agosto del 2022.



Muchas Gracias

Al ser las 17 horas y 21 minutos el Director Financiero Lic. Sergio Valerio Rojas, se retira de la sesión.

Se resuelve.

Acuerdo:

- 7.1 Se aprueba la Política de Monitoreo de Ejecución Presupuestaria y se instruye a la Administración para su divulgación y puesta en ejecución.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO OCTAVO:

Oficio CSV-DE-1148-2023 con relación al oficio DVT-DGPT-A-TEM-2023-179 contratación sin contenido presupuestario para la compra de zapatos tácticos.

La señora Directora Ejecutiva, Licda. Cindy Coto Calvo, mientras se incorporan los encargados de este tema, les aclara a los señores miembros de Junta Directiva, que a partir de este momento se van a estar recibiendo, van ver que va a ser usual, que estamos viniendo con solicitudes para que les autoricen contrataciones sin contenido presupuestario, porque se hacen algunas modificaciones en movimientos presupuestarios, pero para no perder el tiempo vamos empezando las contrataciones. Porque como como ahora estamos con la ley nueva y la idea es lograr contratar.

Entonces no nos vamos a esperar a que tenga el contenido, sino venir de previo a que vengan estas solicitudes, nosotros la estamos pasando a Planificación y a Presupuesto para que Ustedes estén tranquilos.

Por eso en el oficio, cuando lo remito, les pongo que ya pasó a revisión de ellos para que venga con el respaldo correspondiente y quien va a estar viniendo a exponer es el representante de la unidad ejecutora, que en este caso la Policía de Tránsito y siempre va a venir el proveedor en caso de que ustedes tengan alguna duda del procedimiento.

De todas maneras, les voy a decir, como como dije al principio, ahí tienen a Don Carlos Rivas, que en la práctica cada vez que yo voy a hacer algo de contratación es a él a quien yo le consulto porque me da más tranquilidad.

El Asesor Legal, Dr. Carlos Rivas, solicita se proyecte el oficio para que los miembros de junta vean el tema que se va a tratar.



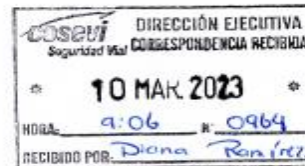
Dirección General de la Policía de Tránsito
Departamento Administrativo

08 de marzo de 2023

DVT-DGPT-A-TEM-2023-179

Licenciada
Cindy Coto Calvo
Directora Ejecutiva
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

Asunto: Compra Zapatos tácticos



Estimada Licenciada:

Acudo a sus buenos oficios con el propósito de valorar la posibilidad de elevar ante la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, la solicitud de autorización para iniciar una contratación sin contenido presupuestario que respalda la compra de zapatos tácticos, en favor del personal policial de nuestra Dirección. Lo anterior, de acuerdo al oficio **CSV-DE-CPP-0045-2023** (adjunto copia), emitido por el Lic. Sergio Valerio Rojas, Coordinador a.i. de la Comisión Plan Presupuesto, a través del cual aprueba la incorporación de los recursos solicitados en la Modificación 03-2023, mediante Junta Directiva en la Sesión celebrada el miércoles 19 de abril del año en curso, con el fin de incorporar esos movimientos dentro del Decreto Ejecutivo H-005, el cual se estima que podría ser publicado el 23 de junio del 2023.

Sobre este particular, como antecedente, adjunto copia del oficio **DVA-DPI-A02-2023**, emitido por la Licda. Katherine Ruiz Torres, Jefe del Almacén 02 de la Proveduría Institucional, documento a través del cual se comunica al Departamento Administrativo de la Policía de Tránsito, la falta del calzado policial en las tallas del 40 al 45, artículos que son indispensables para la labor del personal de nuestra Dirección.

Sobre dicha gestión, es importante indicar que a través de dicha contratación se pretende adquirir los siguientes insumos:

Artículo	Cantidad	Precio unitario	Total
Zapatos tácticos	260 unidades	¢120.175,00	¢31.245.500,00

En línea con lo anterior, estaré atento a su valiosa y pronta gestión.

Atentamente,



Dirección General de la Policía de Transito
Departamento Administrativo

DVT-DGPT-A-TEM-2023-179


Lic. Gerardo Davila Villalobos
Subdirector General



CC: ~~2023~~ Lic. Alexander Solano Quirós, Director General de la Policía de Tránsito
Lic. Ricardo Chevarría Gutiérrez, Subjefe al. Departamento Administrativo de la Policía de Tránsito
Licda. Paola Viales Vargas, Subjefe Departamento Administrativo DGPT
Lic. Alexander Vásquez Guillén, Jefe Proveeduría COSEVI
Lic. Sergio Valerio Rojas, Dirección Financiera COSEVI
Lic. Edwin Ramirez Esquivel, Jefe Presupuesto
Lic. Esteban Guevara Rojas, Unidad Planificación Institucional COSEVI
Sra. Maribel Jiménez Solano, Secretaria Departamento Administrativo DGPT
Archivo, Copiador

2

Mientras se incorporan los interesados la Directora Ejecutiva, Licda. Cindy Coto Calvo, explica el motivo del oficio.

Cuando ellos revisan las existencias que tienen encuentran que no tienen botas, sobre todo en las tallas del 40 al 45. Entonces es una situación, realmente importante, porque no puedes tener a los policías sin zapatos y por eso ellos están

haciendo la justificación, lo que pasa es que tuvieron que acomodar el contenido presupuestario, porque no lo tenían en esa su partida.

Por eso es que hicieron la solicitud de que se incorporara en la modificación y va a ser hasta el 19 de abril que ustedes conozcan de esa modificación, porque en realidad esa modificación es la que le está sirviendo en la institución, para reorganizar todo esto que les estoy diciendo, que ha sido todo un movimiento, ¿decirles a ver y para qué formula usted y si de verdad lo ocupa? Sino pongámoslo donde de verdad tenemos falencias y todas aquellas personas que no lograron subir las contrataciones o nos dijeron que ya no ocupaban y hay un montón de oficios donde nos ponen a disposición los montos, porque no los van a ocupar, entonces todo lo estamos planteando en la modificación, esa que usted va a conocer y aquí está la pretensión, que es que ellos quieren contratar 260 pares de zapatos tácticos, ahí está el valor y el total.

El Asesor Legal. Dr. Carlos Rivas Fernández, toma la palabra y aclara a Doña Gaudy, que el decreto ejecutivo, donde estarían ya consignados los recursos, saldría publicado aproximadamente el 23 de junio. Por eso Ustedes se pueden hacer la idea de todavía todo lo que falta para eso y que nos esperamos hasta que esté publicada la aprobación de los recursos en el decreto para iniciar el proceso licitatorio, pues perdimos todos esos meses.

Entonces la idea es esa, que se autorice a la Administración y así iniciar el proceso de contratación. En el cartel se haga la advertencia de que no se adjudicará hasta que esté publicado el decreto y tengan asignados ya los recursos, ese es el objetivo y la tratativa de ese tipo de penas.

La Directora Ejecutiva de COSEVI, Licda. Cindy Coto Calvo aclara que en realidad esa es la exposición que se tenía, que cualquier consulta la pueden evacuar ella o el asesor legal.

El Ing. Freddy Carvajal Abarca, aclara que tiene dos puntos al respecto, veo que el precio es 120.000 colones un par de zapatos ¿debe ser muy especializados?

La Directora Ejecutiva, la Licda. Coto Calvo, le aclara que sí, que son las botas que usan los policías, que traen para que ellos guarden los lapiceros y la boletería, que son contra agua, fuego y contra combustible. Por eso se llaman botas tácticas.

El Ing. Carvajal continúa con su intervención y dice que podemos condicionarlos si ocupan zapatos urgentemente, porque no pueden andar descalzos y se lo damos como presupuesto COSEVI y si no quieren recibir, los hand held, bueno, se le dice, se le da zapatos, me importa que salga el cuando venga ya la compra, eso sí tengo ligados a un par de zapatos y tienen estar obligados a retirar los hand held, una posibilidad ¿y qué les parece como estrategia?

La Licda. Cindy Coto, le comenta que ella ya obligó a Alexander de la Policía, porque todos se los puse a nombre de él y se los fui a dejar, entonces no se preocupe, que las estrategias más son más rápidas. Todo lo que no quieren yo se lo asigno a él y le queda asignado y que él como responsable él verá, porque de ahí yo tengo que salvaguardar los intereses de la institución. Entonces, o sea, cuando se los ponga nombre de él viene corriendo a ver cómo llenar las boletas, ahí sí, así hicimos con todos los bienes de las delegaciones, todos se los puse a los jefes, porque nadie contestaba, entonces Usted tranquilo, porque esos ya se los asignamos todos a Alexander.

La representante de Unión Nacional de Gobiernos Locales, Licda. Yorlene Víquez Estevanovich, pregunta que, si la entrega de este tipo de botas es parte del uniforme, porque me imagino que es parte del uniforme y ¿si lleva algún tipo de seguimiento o, por ejemplo, entregan los que ya no ocupan, que están más en mal estado, para que les den uno en buen estado?

Nada más es una consulta, es que son zapatos demasiado caros.

La Directora Ejecutiva de COSEVI, Licda. Cindy Coto Calvo, le aclara que en realidad, el control interno que se sigue es el de Ingeniería de Tránsito. Desconozco el de la Policía de Tránsito, pero sé que Ingeniería de Tránsito les pide los uniformes cuando dejan de ser funcionarios. Se les asigna debido a que porque hay un análisis de cada cuánto tiempo se desgastan los zapatos y se les asigna, entonces ellos dicen, bueno, se les da un par de zapatos al año que si usted ve no alcanza porque no compran como para todos, compran unos por aquí, unos por el MOPT, pero aun así entonces ellos llevan un control en bodega a quien se le asigna y tienen que cumplir con esos parámetros que ellos ven por la vida útil de los uniformes, en realidad sí lo hacen con las camisas, los pantalones y además nosotros el control que llevamos es que para este tipo de cuestiones, cuando se planifican, tienen que entregarnos los saldos de bodega para garantizar que no hayan embodegados bienes y que sean que no están circulando. Entonces, nuestro enlace en Planificación lo qué verifica es que de verdad digamos vamos a poner este caso, se compraron 260 zapatos tácticos, entonces, cuando vuelven a pedirnos presupuesto para eso, nosotros les pedimos los controles de bodega para ver que efectivamente se entregaron, y el otro control es el que les venimos a exponer, viendo que ellos estén haciendo los operativos y estén cumpliendo con la planificación que hacen, sí es el control que llevamos.

Se resuelve.

Acuerdo:

- 8.1 Se autorización a la Administración, para que realice todos los trámites pertinentes para realizar la contratación sin contenido presupuestario de la compra de zapatos tácticos para la Dirección General de Policía de Tránsito, de acuerdo a la solicitud contenida en el oficio DVT-DGPT-A-TEM-2023-179.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO NOVENO

Respuesta al oficio ECA-G-2023-11 acreditación de empresa DEKRA.

Al ser las 17 horas con 36 minutos ingresan el Director de Proyectos el Lic. Roy Rojas Vargas y el Jefe de la Unidad de Fiscalización Técnica Vehicular el Ing. José Manuel Chaves Cordero, quienes serán los responsables de exponer la siguiente presentación:

Inicia la exposición el Ing. José Manuel Chaves Cordero.



PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN PARA ACREDITACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD ISO 17020, POR LA EMPRESA DEKRA COSTA RICA

Dirección de Proyectos
Asesoría Técnica de Fiscalización

Contenidos

1. Aspectos relevantes.
2. Metodología aplicada.
3. Capítulo 8 de la norma INTE/ISO/IEC 17020:2012.
4. Avance de implementación del sistema de gestión de calidad.
5. Aspectos detectados en la evaluación del capítulo 8 de la Norma INTE/ISO/IEC 17020:2012:2012.
6. Porcentaje de avance de implementación del sistema de gestión de calidad.
7. Conclusiones.

Asesoría Técnica de Fiscalización
www.csv.go.cr



Aspectos relevantes

- El día 6 de marzo del 2023 se realizó una fiscalización con el fin de determinar el funcionamiento del sistema de gestión de calidad.
- Dicha fiscalización fue atendida por el Ing. Alexander Noguera Izabá, quien es el Jefe de Normalización y Estandarización.
- Se detecta que el sistema de gestión esta en proceso de implementación y se espera su finalización en setiembre 2023
- El sistema esta basado en los requisitos de capítulo 8 de la norma INTE/ISO 17020:2012, la cual brinda una estructura que permite gestionar la calidad alineado los requisitos que solicita esta acreditación.

Metodología aplicada

- Se aplica un proceso de fiscalización basado en los lineamientos establecidos en la norma ISO 19011:2018, lo que permite garantizar la imparcialidad, confidencialidad y profesionalismo del proceso.
- Se verifica el cumplimiento del apartado 8 de la norma INTE/ISO 17020:2012, mediante la testificación del encargado del sistema de gestión y la revisión de evidencias documentales.
- Se realizan testificaciones al personal inspector con el fin de verificar el avance del involucramiento del mismo en el sistema de gestión.

Capítulo 8 de la norma INTE/ISO 17020:2012

- 8.2 Documentación del sistema de gestión (Opción A)
- 8.3 Control de documentos (Opción A)
- 8.4 Control de registros (Opción A)
- 8.5 Revisión por la dirección (Opción A)
- 8.6 Auditorías internas (Opción A)
- 8.7 Acciones correctivas (Opción A)
- 8.8 Acciones preventivas (Opción A)

Aspectos detectados en la evaluación del capítulo 8 de la Norma INTE/ISO/IEC 17020:2012:2012,

Apartado 8.2 "Documentación del sistema de gestión" (Opción A)



Se encuentra pendiente de formalización, por lo que no es posible validar su funcionamiento en el sistema. Ante esto se puede concluir que el porcentaje de avance corresponde a un **17%**.

Apartado 8.3 "Control de documentos" (Opción A)



Se encuentra pendiente la definición de la metodología para la gestión de documentos de origen externo como legislación aplicable. Dado lo anterior, se determina un avance de implementación del **88%**.

Apartado 8.4 "Control de registros" (Opción A)



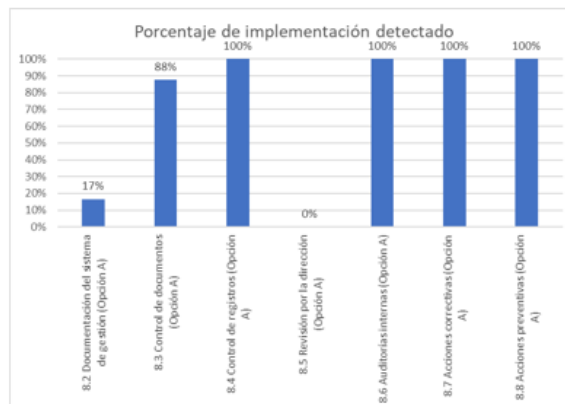
Se cuenta con un procedimiento de gestión documental adecuado. Es por esto que se determina que se tiene un **100%** de porcentaje de implementación en este apartado.

Aspectos detectados en la evaluación del capítulo 8 de la Norma INTE/ISO/IEC 17020:2012:2012,

Apartado 8.5 "Revisión por la dirección" (Opción A):	Apartado 8.6 "Auditorías internas" (Opción A)	Apartado 8.7 "Acciones correctivas" (Opción A)	Apartado 8.8 "Acciones preventivas" (Opción A)
<input type="checkbox"/> Este apartado se encuentra en proceso, y será uno de los últimos en ejecutarse, por lo que el porcentaje de implementación detectado fue de un 0%.	<input type="checkbox"/> Se cuenta con un procedimiento y se han realizado al menos 10 auditorías internas, por lo que se determina que el porcentaje de implementación es del 100%.	<input type="checkbox"/> La empresa tiene un procedimiento establecido para la atención de no conformidades y la generación de acciones de mejora, adicionalmente cuenta con registros. El porcentaje de implementación es del 100%.	<input type="checkbox"/> La empresa cuenta con un procedimiento establecido para la atención de acciones preventivas. El porcentaje de implementación es del 100%.

Asesoría Técnica de Fiscalización www.csv.go.cr  Consejo de Seguridad Vial COSEVI

Avance de implementación del sistema de gestión de calidad



Asesoría Técnica de Fiscalización www.csv.go.cr  Consejo de Seguridad Vial COSEVI

Porcentaje de avance de implementación del sistema de gestión de calidad



Conclusiones

- La implementación del Sistema de Gestión de la Calidad de la empresa Dekra Costa Rica corresponde a un 64%,
- Se tiene previsto alcanzar el 100% en el mes de setiembre del 2023.
- Se constató que la actual operadora del servicio se encuentra en proceso de acreditación en la Norma INTE/ISO/IEC 17020:2012.

Una vez finalizada la exposición, el representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, el Ing. Freddy Carvajal Abarca comenta que tenemos un elemento más que vamos a adicionar a lo que hemos podido lograr con todo el equipo y con don Roy y todos sus colaboradores técnicamente y estamos aquí dándole a conocer a todo el país de que esta empresa que está operando cumple y no solo está cumpliendo con la norma importante de ECA de acuerdo a

la normativa costarricense, sino también de su país de origen y eso es muy importante y eso es un efecto que lo podemos ver como valor agregado, ya que estamos demostrando de que la empresa que está actualmente operando en la inspección técnica cumple con todos los estándares internacionales y eso es muy importante.

El expositor el Ing. José Manuel Chaves aclara que la acreditación en la norma 17020 lo que implica es que todo el personal de la empresa, tanto técnica como administrativo, tienen las competencias adecuadas para la realización de la inspección técnica vehicular. Esa es la razón, por la cual el legislador la estableció en la Ley de Tránsito, que el prestatario debe estar debidamente acreditado por el ECA y nos queda claro que la empresa anterior, ya lo cumplía y que la actual lo cumple en su país de origen y ya muy pronto, de momento yo garantizo, por lo menos porque ya hemos hecho un par de fiscalizaciones con ellos y la competencia técnica ha quedado demostrada.

Al ser las 17 horas con 49 minutos se retiran los expositores.

Se resuelve

Acuerdo:

- 9.1 Se tiene por conocida la presentación referente al proceso de implementación del Sistema de Gestión de Calidad, ISO 17020 por parte de la empresa DEKRA en Costa Rica y se instruye a la Unidad de fiscalización técnica vehicular a dar el seguimiento correspondiente para el cumplimiento y la comunicación a los órganos respectivos.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO DECIMO

Convenio de cooperación PJ-COSEVI-DEKRA

El Asesor Legal del COSEVI, el Dr. Carlos Rivas Fernández será el responsable de exponer el convenio que se adjunta a continuación.

CONVENIO DE COOPERACIÓN ENTRE EL PODER JUDICIAL, COSEVI y DEKRA, PARA EL FORTALECIMIENTO EN LOS CASOS DE INVESTIGACIÓN DEL ORGANISMO DE INVESTIGACIÓN JUDICIAL

Nosotros, XXXXXXX, mayor, casado en primeras nupcias, Abogado, portador de la cédula de identidad número XXXXXX, en mi carácter de Presidente de la Corte Suprema de Justicia, del Poder Judicial y del Consejo Superior, de conformidad con el artículo 60, inciso 1 y 3 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, según modificación introducida por el artículo 1° de la Ley No. 7333 de 5 de mayo de 1993, publicada en el Alcance La Gaceta No. 124 de 1° de julio de 1993 y para efectos de este acto se denominará "Poder Judicial" con domicilio ubicado en San José, Costa Rica, Barrio González Lahmann, avenidas 6 y 8; calle 19 y 21, **ÁLVARO BERMÚDEZ PEÑA**, mayor, soltero, ingeniero civil, vecino de San José, cédula de identidad

número 1-1323-0615, como miembro suplente del Ministro de Obras Públicas y Transporte (MOPT), ante la **JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)**, según acuerdo adoptado en el artículo 4.3 de la sesión ordinaria número treinta y dos del Consejo de Gobierno, celebrada el treinta de noviembre del dos mil veintidós, en adelante denominado “El Cosevi” y xxx /DEKRA XXXX, casado en primeras nupcias, cédula de identidad número, en mi carácter de Apoderado General de I/DEKRA, con facultades legales suficientes para celebrar y ejecutar convenios relativos a la prestación del servicio de revisión técnica, según consta en que en adelante se denominará “/DEKRA, hemos acordado en celebrar el presente convenio interinstitucional de cooperación técnica que se regirá por las siguientes consideraciones y cláusulas:

CONSIDERANDO:

- I. Que DEKRA es la empresa que, mediante la figura del permiso de uso en precario, está autorizada por el Estado costarricense para realizar la inspección técnica de vehículos de la flotilla nacional, verificando el estado mecánico y nivel de emisiones. DEKRA mantiene colaboración interinstitucional con múltiples dependencias gubernamentales que tienen acceso a la información que se genera respecto al servicio brindado.
- II. Al COSEVI le corresponde la fiscalización de los centros de inspección técnica vehicular (CIVE) según el artículo 28 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 y sus reformas.
- III. Que el Organismo de Investigación Judicial, en adelante OIJ, por mandato de la Ley N°5524, del 07 de mayo de 1974, es el órgano auxiliar de la administración de justicia encargado del descubrimiento y verificación científica de los delitos y de sus presuntos responsables.
- IV. Que tanto el Organismo de Investigación Judicial como el Ministerio Público han unido esfuerzos con la empresa DEKRA con el interés de investigar, atender y resolver los delitos relacionados con la alteración de señas y marcas de los automotores que conforman la flotilla nacional.

POR TANTO:

Acordamos suscribir el presente acuerdo de cooperación que se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA. - Objeto.

El objetivo de este acuerdo será el establecimiento de canales de participación que permitan la asistencia mutua en materia de investigación y trámite de casos por alteración de señas y marcas, robo de vehículos, recuperación de vehículos robados, fraude de seguros, legitimación de capitales y otros. Del mismo modo sendas partes podrán colaborar en otros ámbitos que se requieran, siempre y cuando sus competencias legales así lo permitan.

SEGUNDA. – Compromisos.

El OIJ se comprometerá a colaborar con DEKRA en aquellas diligencias que esa entidad requiera en torno al ámbito de su competencia como ente encargado de la verificación integral de los vehículos que circulan por las vías públicas terrestres; siempre que el ordenamiento jurídico lo autorice.

DEKRA y COSEVI asumirán el compromiso de contribuir, apoyar y auxiliar al OIJ en aquellas investigaciones en las que se requiera conocer datos relacionados con su área de competencia y/o conocimiento técnico.

Adicionalmente COSEVI, DEKRA y el OIJ podrán coordinar otras acciones conjuntas para beneficiar a la población usuaria de ambas entidades, siempre que dichas actuaciones no riñan con la legislación atinente a cada institución y no afecte derechos de terceros.

TERCERA. – Términos de cooperación.

Para el cumplimiento de los propósitos, la colaboración contemplará:

a. Intercambio de información:

El OIJ, COSEVI y DEKRA coordinarán dentro del ámbito de sus competencias y en estricto apego al ordenamiento jurídico vigente, el intercambio de información sobre casos o procedimientos que ameriten la interacción de ambas instituciones.

Para lo anterior, DEKRA podrá gestionar ante la Delegación Regional que le corresponda por criterio territorial su requerimiento y la justificación correspondiente, para que esta valore la viabilidad de su solicitud y provea el trámite oportuno.

DEKRA, por su parte, proporcionará al Organismo de Investigación Judicial asistencia en materia de los vehículos que presenten alteraciones alfanuméricas y/o características diferentes a las del fabricante, tanto en su chasis como en su motor, piezas, entre otros. De igual manera en estricto apego a lo dispuesto en la legislación vigente.

Las solicitudes de colaboración a DEKRA las podrá realizar cualquier jefe o encargado del OIJ ante la Comisión.

Por la especialidad de la Sección de Robo de Vehículos adscrita al Departamento de Investigaciones Criminales del Organismo de Investigación Judicial, para la ejecución del objeto señalado en el artículo 1° del presente convenio y cuando así sea oportuno, DEKRA coordinará con los representantes de dicha sección las asistencias para las distintas operaciones, atención de casos y demás actos de cooperación.

Las personas representantes de DEKRA y el OIJ deberán tramitar cada solicitud y otorgamiento de colaboración confeccionando un expediente que contenga la documentación de respaldo, autorizaciones y todos los requerimientos legalmente necesarios según corresponda para ser verificado por la Auditoría de ambas partes en cualquier momento.

b. Reporte de vehículos con aparentes alteraciones de señas y marcas:

COSEVI, DEKRA y el OIJ, intercambiarán información estadística que permita conocer cantidad de vehículos que cuentan con la revisión técnica vehicular, vehículos que están pendiente de revisión vehicular y vehículos que presenten alteraciones de señas y marcas.

Para estos efectos, DEKRA sin dilación comunicará vía correo electrónico al OIJ que competa por territorio y de manera paralela a la Sección de Robo de Vehículos de San José acerca de los vehículos que estén en apariencia alterados en razón de las inspecciones efectuadas, para que el OIJ les dé el seguimiento respectivo.

DEKRA, como mínimo, indicará en su reporte: nombre del propietario registral, nombre y número de cédula de la persona conductora que presentó el vehículo, número de VIN, número de motor (cuando sea accesible) y en qué consiste la aparente alteración.

Producto de los reportes expuestos en el párrafo supra, el OIJ comunicará a COSEVI y DEKRA mediante un informe semestral los vehículos que fueron decomisados con ocasión de sus reportes; lo último con la finalidad de que COSEVI y DEKRA puedan evaluar los casos particulares.

DEKRA brindará todas las facilidades necesarias al OIJ cuando requiera efectuar alguna inspección y/o análisis a los vehículos reportados; en cuyos casos la persona responsable del OIJ deberá avisar con antelación a las personas autorizadas por parte de DEKRA sobre la necesidad de practicar esta diligencia y tendrá la responsabilidad de indicar los nombres de las personas funcionarias que se presentarán a realizarla.

c. Capacitaciones

DEKRA y COSEVI tendrán acceso a talleres y/ o charlas de capacitación que puedan resultar de interés para aplicarlas en sus áreas de trabajo en temas de seguridad, criminología, criminalística, derecho, fraudes, legitimación de capitales y robo de vehículos que sean impartidas por personas funcionarias del OIJ. El OIJ se compromete a incluir en sus Planes Anuales Operativos (PAO) la mayor cantidad de charlas posibles para impartirlas al personal de DEKRA y COSEVI. Las Gerencias de DEKRA y COSEVI serán las encargadas de definir las personas colaboradoras que participarán en dichas capacitaciones de acuerdo con su competencia laboral.

En contraprestación DEKRA y COSEVI brindarán capacitaciones y/o charlas en materia de revisión técnica vehicular y otras temáticas asociadas con su ámbito de competencia a las dependencias del OIJ que lo soliciten.

Para el desarrollo de cualquier actividad de extensión formativa se requerirá la presentación formal de una invitación o solicitud a la Comisión Interinstitucional; esto con el propósito de que este órgano sea el encargado de coordinar a lo interno de su organización todo cuanto sea necesario para concretar la capacitación.

Todas las instituciones podrán facilitar sus instalaciones para la realización de capacitaciones, reuniones y otras actividades de interés, lo cual quedará supeditado a la disponibilidad de espacio. Para ello se deberá presentar la solicitud formal con anterioridad a la Comisión. En caso de autorizarse la utilización, deberán de acatarse las disposiciones de uso internas de las respectivas instituciones, sin que esto produzca interrupción u obstáculos en la prestación de los servicios públicos de cada institución.

d. Préstamo de Personas Funcionarias para actividades de capacitación

Tanto DEKRA como el OIJ y el COSEVI podrán prestar temporalmente personas funcionarias según la necesidad específica de las partes para la organización y materialización de cursos, talleres o capacitaciones que se circunscriban al objetivo de este convenio.

Cuando se presente esta situación, el OIJ, COSEVI y DEKRA elaborarán las cartas de entendimiento correspondientes en las que se detallarán las condiciones en que se brindará esta cooperación, previa autorización del Consejo Superior del Poder Judicial cuando corresponda.

Dichas instituciones se comprometen a utilizar las personas funcionarias que sean cedidas en forma transitoria, única y exclusivamente para el objetivo de los fines asignados legalmente. Durante el período de préstamo, estas personas mantendrán el vínculo laboral con la entidad para la cual laboran; por lo que sus obligaciones, derechos y deberes serán siempre responsabilidad de su patrono originario.

TERCERA. - Comisión Interinstitucional

Con el objetivo de velar por la ejecución y el cumplimiento del presente convenio en lo que refiere a la parte operativa, definición de los planes de acción, celebración de sesiones de trabajo conjuntas y análisis de los requerimientos de dichas instituciones se formará una Comisión integrada por cuatro personas titulares de las partes aquí signatarias, las cuales serán asignadas en igualdad de número entre las partes y de libre elección por cada entidad. En el caso del OIJ se designará a las Jefaturas del Departamento de Investigaciones Criminales y de la Sección de Robo de Vehículos; mientras que por parte de DEKRA recaerá sobre la Gerencia de Calidad y por COSEVI en las personas que ellos asignen integrantes de la Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular.

La Comisión se reunirá al menos una vez cada dos meses o cuando alguna de las instancias lo requieran. En caso de que alguna de las personas integrantes titulares no pueda asistir a la sesión de trabajo que haya sido señalada, esta podrá delegar en otra persona para que le represente.

La Comisión será la encargada de recibir, analizar y trasladar a las autoridades administrativas que correspondan las solicitudes que requieran un análisis complejo; excepto aquellas que por su naturaleza puedan ser asumidas, atendidas y resueltas por la misma Comisión.

Cuando lo considere necesario, la Comisión podrá convocar a otros funcionarios de ambas instituciones para lo que corresponda. La convocatoria deberá agendarse, salvo casos de urgencia, con ocho días de antelación a la fecha en que se proyecte su celebración; además podrá ser programada por cualquiera de sus miembros titulares.

CUARTA. - Recepción de Solicitudes y comunicación.

Las solicitudes de cooperación que comprendan un análisis complejo o préstamo de personas funcionarias para actividades de capacitación deberán ser tramitadas por medio de la Comisión, y en todos los casos deberán estar orientadas al cumplimiento de los objetivos propuestos con la suscripción de este acuerdo. Para gestionar las solicitudes se deberá respetar el procedimiento que la institución destinataria establezca.

Una solicitud podrá ser denegada o postergada cuando a juicio del otorgante no cuente con las posibilidades jurídicas o materiales para brindar la asistencia; o bien, cuando sea necesario efectuar una valoración excepcional, ya sea técnica, económica, legal o procedimental. Igualmente, la parte que recibe la solicitud podrá atenderla parcialmente, si la situación lo permite, sin que ello sea considerado un incumplimiento.

Las solicitudes de cooperación deberán contener el detalle de la necesidad a que se refiere y descripción de lo requerido, así como los resultados o beneficios que se espera alcanzar. Los gastos relacionados con la atención de cooperación deberán ser cubiertos por la entidad que la brinda. Si la solicitud implica costos extraordinarios, se deberán coordinar los términos y condiciones bajo los cuales puede ser atendida esa necesidad.

QUINTA. - Confidencialidad.

Sendas partes se comprometen a suscribir un acuerdo de confidencialidad para garantizar que el flujo de información que se transmita con ocasión de este convenio se realizará bajo absoluta discreción. Este instrumento deberá adjuntarse al presente arreglo para los efectos legales que corresponda.

SEXTA. - Vigencia.

El presente convenio de cooperación tendrá una vigencia de **un año** a partir de su suscripción por ambas partes, pudiendo prorrogarse automáticamente hasta por tres períodos iguales si las partes no comunican lo contrario con al menos un mes de anticipación al vencimiento del correspondiente período.

SÉTIMA. - Finalización anticipada.

Cualquiera de las partes podrá finalizar en cualquier momento este convenio, sin que ello genere responsabilidad para la otra parte, para lo cual bastará una comunicación escrita al respecto, por lo menos con un mes de anticipación. Asimismo, el incumplimiento de las cláusulas consignadas en el presente acuerdo dará lugar a la rescisión de este por alguna de las partes, sin responsabilidad alguna.

Igualmente podrá ser rescindido por mutuo acuerdo entre las partes.

OCTAVA. – Modificación del convenio.

Las partes podrán modificar el presente documento por mutuo acuerdo. Esto se realizará mediante la suscripción de las adendas correspondientes, las cuales, una vez suscritas formarán parte se deberán agregar al documento de convenio original.

NOVENA. - Solución de controversias.

Cualquier controversia que pudiese surgir respecto a la interpretación, modificación y cumplimiento de este convenio, o de los documentos específicos o derivados que se produzcan deberán resolverse mediante negociación de ambas partes, imperando siempre el principio de la buena fe.

DÉCIMA. - Estimación.

Por la naturaleza de cooperación mutua, este convenio resulta inestimable.

DÉCIMA PRIMERA. - Enlaces de comunicación.

Las partes señalan como lugar para recibir notificaciones:

1. Organismo de Investigación Judicial en la Dirección General, San José. Bo. González Lahman. Teléfono: 2295-33-36 / Fax: 2222-56-65 y/o al correo electrónico invest_criminales@Poder-Judicial.go.cr
2. DEKRA en sus oficinas centrales, específicamente Lagunilla de Heredia, 150 metros Este de la Bomba UNO y/o al correo electrónico:
3. COSEVI, San José, La Uruca Costado oeste del Banco Nacional, Asesoría Técnica de Fiscalización Vehicular.

DÉCIMA SEGUNDA. - Suscripción:

Este convenio se suscribe según el acuerdo por el Consejo Superior del Poder Judicial, en sesión _____, celebrada el día __ de ____ de _____, Artículo _____.

Este convenio se suscribe según el acuerdo por adoptado por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en sesión _____, celebrada el día __ de ____ de _____, Artículo _____.

En fe de lo anterior, debidamente entendidos de los alcances, el valor y trascendencia legal de lo convenido, firmamos en dos ejemplares originales en la ciudad de San José, al ser las ____ horas del día __ de ____ de dos mil veintitrés.

**Presidente
Poder Judicial de Costa Rica**

**Apoderado General
DEKRA**

**Presidente Junta Directiva
COSEVI**

Una vez finalizada la explicación por parte del Asesor Legal, el Dr. Rivas Fernández no se tienen consultas.

Se resuelve

Acuerdo:

- 10.1** Se tiene por conocido y aprobado proyecto de convenio de cooperación entre el Poder Judicial, COSEVI y DEKRA, para el fortalecimiento en los casos de investigación del Organismo de Investigación Judicial y se autoriza a la Directora Ejecutiva a que firme el convenio en ejecución del acuerdo.

Se declara acuerdo en firme.

Debido a problemas de conexión del director ejecutivo de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, el Ing. Junior Araya Villalobos, la Directora Ejecutiva del COSEVI la Licda. Cindy Coto Calvo solicita se continúe con el siguiente acápite para no atrasar la sesión. Por tanto, se aprueba el cambio en el orden del día y se procede a continuar con la Evaluación Anual de la Dirección General de Educación Vial.

ARTICULO UNDECIMO

Evaluación Anual de la Dirección General de Educación Vial.

Al ser las 18 horas con 04 minutos ingresa la jefa de la Unidad de Planificación Institucional la MBA. Jeannethe Masís Chacón, la Licda. Maribel Bolaños García, quien es el enlace de la Unidad de Planificación Institucional con la Dirección

de Educación Vial y la encargada del Departamento Administrativo Financiero la MBA. Gabriela Montero Flores de la Dirección General de Educación Vial y la Directora General de Educación Vial, la Licda. Jacqueline Ruiz.

La jefa de la Unidad de Planificación Institucional, la MBA. Jeannethe Masis Chacón inicia realizando una introducción. Posteriormente, le sede la palabra a la MBA. Gabriela Montero Flores quien será la responsable de exponer la siguiente presentación:



**DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL
EVALUACIÓN POI 2022**

INTEGRADA POR 4 METAS.



**EJECUTOR:
DIRECCION GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL.
(conformado por 4 metas)**

Actividad	Metas	Cumplimiento alto Mayor o igual a 90%	Cumplimiento medio Menor o igual a 89.99% o igual a 50%	Cumplimiento bajo Menor o igual a 49.99%	Presupuesto asignado	Ejecutado	Saldo
331-03-02-03-DIRECCIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL	4	2	1	1	498 052 731,12	243 458 731,12	254 554 000,00
Porcentaje					100%	48,89%	51,11%

De acuerdo a lo Programado; 2 Metas;

- 1.38.1- Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022, al 31 de diciembre del año 2022, se matricularon 255.220 personas, que correspondió a un 179,07% del avance físico de la meta programada.

La opción más ofertada, fue realizar la matrícula para la atención por suficiencia, donde el usuario se prepara por su cuenta y se presenta a realizar el examen, lo que genera que, del total de la matrícula, un 94,93% (242.278) de personas optaron por este sistema y que solamente un 32,99% (79.926) lograron aprobar el examen mediante esta modalidad.

1.39.1 - Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022, se matricularon 168.618 personas, que correspondió a un 120,91% de avance físico. La DGEV superó la ejecución física de la meta abriendo tiempo extraordinario para la atención de los usuarios y poder bajar la lista de espera, logrando cumplir con el objetivo de la meta.

Además, se registran usuarios no aptos para esta prueba que representaron 34.083 usuarios, para un 12,51%, así como, usuarios que no se presentaron a realizar la prueba práctica, que representan 32.856 para un 23,33%, ambos porcentajes sumados dan un 35,48%, que representa la cantidad de 21.07 usuarios que irán nuevamente en búsqueda de matrícula para lograr su objetivo, para ser considerados aptos para conducir un vehículo y así obtener su licencia de conducir.

Cumplimiento medio; Menor o igual a 89.99% o igual a 50%.

1.40.1 - Acreditación de 15,600 conductores, para el otorgamiento de la licencia de conducir a personas que resultaron idóneas, luego de haber cumplido con los requisitos de homologación de licencia extranjeras, en el año 2022, para el 31 de diciembre del año 2022 se emitieron 10.767 homologaciones que representa un 69,02%.

Con respecto a la emisión de licencias la mayoría de las personas fueron atendidas en oficinas del Banco de Costa Rica, con un 97,04%, sin embargo, se puede observar que algunas licencias siguen siendo emitidas en las sedes regionales de la DGEV, por cuanto, del total de licencias emitidas, se restan las homologaciones y las emitidas por el BCR, quedan 13.178 licencias emitidas en las diferentes sedes en todo el país, lo que representa un 2,98% del total de licencias emitidas a nivel nacional.

Cumplimiento bajo; Menor o igual a 49.99%.

1.37.1 - Participación de al menos 58,228 personas en charlas de educación vial dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil para el año 2022, al 31 de diciembre del 2022 se impartieron charlas a 21.573 personas, para un 37,05% de avance físico.



EJECUTOR:
DIRECCION GENERAL DE EDUCACIÓN VIAL.
 (conformado por 4 metas)

CONCEPTO	PRESUPUESTO INICIAL	MODIFICACIÓN	TRASLADO	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO	% TOTAL EJE.
TOTAL METAS	574.246.852,00	-86.810.345,00	10.616.224,12	498.052.731,12	243.498.667,63	254.554.063,49	48,89%
SALARIOS	40.617.562,00	0,00	0,00	40.617.562,00	25.599.984,73	15.017.577,27	63,03%
TOTAL GENERAL	614.864.414,00	-86.810.345,00	10.616.224,12	538.670.293,12	269.098.652,36	269.571.640,76	49,96%

Gasto efectivo: Se ha ejecutado el monto de **€243,498,677,63** principalmente para, el pago de viáticos para sustituir personal en las oficinas regionales, para el pago de los contratos de mantenimiento de mantenimiento de impresoras multifuncionales, equipo de cómputo y los repuestos de los contratos de mantenimiento, compra de papel, de ponchos y chalecos para la campaña «Hagámoslo visibles», barricadas, aires acondicionados, entre otros.

Saldo sin ejecutar: No se ejecutó el monto de **€254,554,063,49**, corresponde principalmente a sobrantes después de haber realizado las contrataciones respectivas, viáticos que no se utilizaron, saldos de los diferentes contratos de mantenimiento del equipo de cómputo, plantas eléctricas y los respectivos repuestos, elaboración de la plataforma virtual, compra de material e equipo de protección contra la COVID-19; entre otros.

A su vez, durante el año 2022, se retuvo por regla fiscal el monto de **€109.000.000,00**, mismos que se mantuvieron en reserva durante todo el año y se devolvieron al disponible al cierre del año de ejecución.



Meta 1.37.1: Participación de al menos 58,228 personas, en capacitaciones de educación vial, dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia y grupos organizados de la sociedad civil, para el año 2022.

CONCEPTO	AVANCE FÍSICO	PORCENTAJE ALCANZADO	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DISPONIBLE	% EJEUC.
Participación de 58.228 personas en charlas de educación vial	21.573	37,05%	73.745.035,00	63.566.352,27	10.178.682,73	86,20%

PROVINCIA	TOTAL PROVINCIA
Provincia de San José	8.511
Provincia de Alajuela	3.732
Provincia de Cartago	38
Provincia de Heredia	1.985
Provincia de Guanacaste	4.177
Provincia de Puntarenas	1.818
Provincia de Limón	1.312
TOTAL PERSONAS CAPACITADAS	21.573

Gasto efectivo: Se ejecutó únicamente los viáticos para visitar los cantones de alto riesgo para impartir charlas de seguridad vial, pago del seguro de responsabilidad civil, compra de material promocional, chalecos, pulseras y ponchos de la campaña “Hagámonos Visibles” y la compra de un pantalla interactiva.

Saldo sin ejecutar: No se ejecutaron todos los viáticos, la compra de material de protección contra el covid-19 y sobrantes de las contrataciones realizadas.

- Cantidad de personas atendidas del 1 de enero al 31 de diciembre, la demanda se atiende de forma presencial, con entrega de materiales, fueron un total de 10.202 hombres y 11.370 mujeres.

El cuadro muestra la atención que se dieron por provincias, a su vez se atendieron los cantones de alto riesgo como son San José, Alajuela, Heredia, Puntarenas, Pococí, Pérez Zeledón y San Carlos.

Se recomienda para el año 2023, dar el debido seguimiento a los trámites para la adquisición de materiales y servicios, así como, los tiempos de trámite de adjudicación y entrega de los proveedores.



Meta 1.38.1: Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos, en el año 2022.

CONCEPTO	AVANCE FÍSICO	PORCENTAJE ALCANZADO	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DISPONIBLE	% EJECUC.
Gestión de matrícula de al menos 142,529 personas, en las distintas modalidades de cursos teóricos.	255 220	179,07%	62 503 867,44	3 248 841,46	59 255 025,98	5,20%

TIPO CURSO	MATRICULAR	%	APROBADO	%	REPROBADO	%	NSP	%
REGULARES	8 882	3,48%	3 438	38,71%	3 385	35,63%	2 279	25,66%
TUTORIAS	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
SUFICIENCIA	242 278	94,93%	79 926	32,99%	94 181	38,87%	69 171	28,14%
LETRADOS	1 009	0,40%	455	45,09%	170	16,85%	384	38,06%
TRANS PUBLICO	2 999	1,18%	1 057	35,25%	996	33,21%	946	31,54%
TP-LETRADOS	52	0,02%	24	46,15%	9	17,31%	19	36,54%
DISCAP-ALTERNAS	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	255 220	100,00%	84 900	33,27%	98 521	38,60%	71 799	28,13%

- ▶ Aptos con la prueba teórica un 33,27%, de las personas matriculadas.
- ▶ No aptos 38,60% de las personas matriculadas.
- ▶ La matrícula por suficiencia representa un 94,93% de las personas matriculadas, y reprobaron un 38,87%.
- ▶ No se presentaron un 28,13% de las personas matriculadas.

Gasto efectivo: Se ha ejecutado para el pago viáticos a los instructores para cubrir las regionales por la falta de personal y para la compra de archivadores tipo arturitos.

Saldo sin ejecutar: No se ejecutó la contratación de un intérprete para atender la población no oyente, el mantenimiento de los aires acondicionados, compra de material para la protección contra el covid-19, la elaboración de la plataforma virtual, entre otros.

La DGEV logró superar la ejecución física de la meta con la extensión del tiempo extraordinario, mientras que la ejecución financiera es muy baja con apenas un 5,20%, donde no se logró la elaboración de la plataforma virtual, donde ya estaba listo el convenio general y solo faltaba la firma del convenio específico para dar inicio a la primera etapa de la plataforma virtual, a su vez, deben considerar fortalecer la Unidad Técnica para la aprobación del reglamento de Cursos Teóricos. También, se requiere la actualización del manual de conductor y la elaboración de los manuales especializados.

Se recomienda para el año 2023, dar el debido seguimiento a los trámites para la adquisición de materiales y servicios, así como, los tiempos de trámite de adjudicación y entrega de los proveedores.



Meta 1.39.1: Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción, en el año 2022.

CONCEPTO	AVANCE FÍSICO	PORCENTAJE ALCANZADO	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DISPONIBLE	% EJECUC.
Gestión de matrícula de al menos 137,799 personas en pruebas prácticas de conducción.	166 618	120,91%	57 993 414,56	27 900 894,04	30 092 520,52	48,11%

TIPO PRUEBA	USUARIOS CON CITA	USUARIOS ATENDIDOS	APTOS	NO APTOS	NSP	% APTO	% NO APTO	% NSP
Para Motocicletas "Licencia Tipo "A"	42 342	31 823	24 459	7 373	18 519	57,24%	17,41%	24,84%
Para Automóviles "Licencia Tipo "B"	114 879	93 977	67 429	26 538	20 893	58,71%	23,18%	18,19%
Para Transporte Público "Licencia Tipo "C"	1 304	940	825	115	364	63,27%	8,82%	27,91%
Para Equipo Especial "Licencia Tipo "D"	8 192	7 822	6 965	57	1 080	85,97%	0,79%	13,33%
TOTAL	166 618	133 762	99 679	34 083	32 856	66,42%	12,53%	21,07%

Los usuarios aptos representan un 66,42%, los no aptos representan un 12,51%, y los que no se presentaron es un 21,07%, del total de la matrícula.

Gastos efectivos: Se ejecutó para el pago viáticos, compra de barricadas y se pagó el compromiso del software de los Hand Held, pantalla táctil y pago compromiso de la compra de cámaras tipo Body Cam.

Saldo sin ejecutar: No se ejecutaron todos los viáticos, compra de material para protección contra el covid-19 y sobrantes después de realizar las contrataciones.

La DGEV superó la ejecución física de la meta abriendo tiempo extraordinario para la atención de los usuarios y poder bajar la lista de espera, logrando cumplir con el objetivo de la meta.

Se recomienda para el año 2023, dar el debido seguimiento a los trámites para la adquisición de materiales y servicios, así como, los tiempos de trámite de adjudicación y entrega de los proveedores.



Meta 1.40.1: La homologación de al menos 15,600 licencia de conducir en el año 2022.

CONCEPTO	AVANCE FÍSICO	PORCENTAJE ALCANZADO	TOTAL ASIGNADO	TOTAL EJECUTADO	SALDO DISPONIBLE	% EJECC.
Homologación de al menos 15,600 extranjeros con la licencia de conducir.	10 767	69,02%	303 810 414,12	148 782 579,86	155 027 834,26	48,97%

UBICACIÓN	I TRIMESTRE 2022	II TRIMESTRE 2022	III TRIMESTRE 2022	IV TRIMESTRE 2022	Total	%
SAN JOSÉ	519	567	290	587	1 963	0,13%
ALAJUJUCA	529	228	251	0	1 008	0,21%
CARTAGO	1 679	182	99	0	1 960	0,44%
HEREDIA	239	124	65	0	428	0,10%
SAN RAMÓN	1 911	2 702	82	0	4 695	1,05%
SAN CARLOS	227	135	90	0	452	0,10%
LIBERIA	537	483	191	0	1 211	0,27%
NICOYA	2	0	0	0	2	0,00%
PUNTARENAS	177	337	148	0	662	0,15%
PÉREZ ZELEDÓN	329	99	28	0	456	0,07%
RÍO CLARO	82	37	40	0	160	0,04%
LIMÓN	336	109	82	0	527	0,07%
GUAPILES	279	222	79	0	580	0,13%
BCR	185 184	181 666	187 381	121 975	436 206	97,84%
TOTAL	107 671	136 883	108 742	122 888	445 384	100,00%

Gastos efectivos: Se ejecutó para el pago viáticos, pago de seguros de los equipos de cómputo, para el pago de los contratos de mantenimiento del equipo de cómputo, compra de tonner, resmas de papel, teléfonos IP, compra de aire acondicionado, entre otros.

Saldo sin ejecutar: No se ejecutaron todos lo viáticos, alquiler de impresoras, el pago de la recarga de los extintores, sobrante de los mantenimientos de los equipos de cómputo, no se ejecutó el contrato para el mantenimiento de las puertas y pintura de las regionales, compra de material para protección contra el covid-19, entre otros.

El porcentaje de atención del BCR es de un 97,04%, las homologaciones son 10.767, licencias emitidas por regionales 13.178.

Por la tercerización del servicio de emisión de licencias con el BCR, a partir de julio del año pasado, ya se prescindió del contrato para la compra de materiales para la emisión de licencias, así como, del contrato del mantenimiento de los equipos para la emisión de licencias.

Se recomienda para el año 2023, dar el debido seguimiento a los trámites para la adquisición de materiales y servicios, así como, los tiempos de trámite de adjudicación y entrega de los proveedores.

Una vez finalizada la exposición de la MBA. Gabriela Montero Flores, el representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, el Ing. Freddy Carvajal Abarca comenta que hemos visto en sesiones anteriores, cuando nos daban el monto de este 48% de la subejecución del periodo anterior a nivel de presupuesto, muy raquítico a nivel de la Dirección General de Educación Vial, ya con la exposición que nos hacen por lo menos se está aclarando algunas dudas, del por qué tan baja esa ejecución de un dinero que tenía destinado para el 2022 en las metas principalmente, ya se nos explicó las dos metas la que está en término medio y termino bajo, los motivos por los cuales, no se llegó a tener entendí ahí que aproximadamente 100 millones de colones, por ahí, que estaba estimado y la otra diferencia de lo que no se ejecutó en millones de colones, lo que nos explicó en la parte administrativa y compra a nivel de Proveeduría.

Definitivamente, estábamos muy preocupados de que con esos números en una dirección externa que recibe fondos del COSEVI, es decir qué mejoras ustedes están logrando para que en este 2023, podamos tener un informe mucho más positivo, están tomando algunas medidas para que no se de lo que se dio en este periodo 2022, rápidamente talvez nos puedan explicar para subsanar estas dos metas que no se lograron cumplir.

La MBA. Gabriela Montero Flores responde, que para el 2023 ya se han presentado las contrataciones que tienen el presupuesto más significativo, desde el principio de año se ha empezado hacer los trámites de contratación, hay un detalle importante de considerar y es que a partir de mayo del 2022 en el Departamento Administrativo que es el que yo tengo a cargo, se presentó una gran rotación de personal, la persona que tenía 6 años tramitando todo el presupuesto COSEVI, se fue a otra dependencia y entonces hubo una curva de aprendizaje en la que incluso mi persona está como haciendo 3 por 1, por esa limitación de personal en la que salieron 4 personas y solo una fue sustituida.

Qué significa esto, que en el mes de mayo ingresó una persona nueva con total desconocimiento del puesto técnico y contratación donde requirió una alta cobertura en el tema de empezar de cero, a mí me correspondió prácticamente,

también asumir el rol de analista del presupuesto COSEVI fuera de mi gestión administrativa porque tenía que responder, por lo que no se lograba gestionar.

Hasta el mes de agosto, se logró concluir con algunas contrataciones, en vista de que la persona que conocía en mayo se fue de repente y todo quedó ahí en la deriva, entonces tuve que sentarme hacer revisiones y encima mientras íbamos procesando íbamos enseñándole a la persona que iba a asumir porque hasta el día de hoy ha tenido una curva de aprendizaje más lento de lo que se esperaba y aun así mucho tema sigue recargándose a mi persona. Además, tengo a cargo el Departamento de Acreditación de Conductores en temas de supervisión y emisión de licencias; entonces hemos estado haciendo el mayor esfuerzo dentro de la capacidad humana que se puede, en vista de toda esta limitación de personal. Pero, aun así, este año nos sentamos a analizar el tema de contrataciones porque básicamente somos las mismas dos personas tramitando todo lo que es el tema de presupuesto, contratación y revisando todo lo que es el tema del 2024, que ya se ha tenido que ir presentando.

Entonces, para este año ya se identificaron, se agregaron contrataciones a nivel de SICOP, la idea es dar el seguimiento más continuo a los tramite de contratación, que eso es lo que más me condiciona más de la mitad del presupuesto de COSEVI, porque casi toda la contratación con COSEVI casi es nueva para este año, pues ahí estamos dando este seguimiento para prevenir que se vuelva a presentar esta situación, a veces a prueba y error porque la persona que está asignada, ella desconoce totalmente todo el proceso de contratación desde el inicio año, entonces hay que estarle dando acompañamiento y de alguna manera afecta que no sea una persona autosuficiente independiente que gestiona como la que había anteriormente.

Doña Jackeline nos ha estado dando ese apoyo moral por lo menos, porque personal no hay asignado ni hay previsto que se asigne, entonces la carga excesiva es lo que mayormente está afectando el departamento en este momento y aun así están haciendo todos esos esfuerzos para cumplir con la ejecución.

Al ser las 18 horas con 32 minutos se retiran la MBA. Jeannethe Masis Chacón, la Licda. Maribel Bolaños García y la MBA. Gabriela Montero Flores.

Se resuelve

Acuerdo:

11.1 Se tiene por conocida la presentación de la Evaluación Anual de la Dirección General de Educación Vial.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO DUODECIMO

Oficio CSV-DE-1159-2023 Proyecto 2+1 Postes Abatibles.

Al ser las 18 horas con 34 minutos ingresa el Director Ejecutivo de la Dirección General de Ingeniería de Transito el Ing. Junior Araya Villalobos, quien será el responsable de exponer el oficio CSV-DE-1159-2023 Proyecto 2+1 Postes Abatibles que se adjunta a continuación.



miércoles, 22 de marzo de 2023
CSV-DE-1159-2023
Al contestar por favor referirse a este oficio

Señores(as)
Miembros
Junta Directiva
COSEVI

Asunto: Proyecto 2+1 "Postes Abatibles"

Estimados señores:

Reciban un cordial saludo. Adjunto se remite oficio DVT-DGIT-2022-419 del 08 de setiembre del 2022, suscrito por el Ingeniero Junior Araya Villalobos, Director General de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, mediante el cual justifica y solicita se haga la entrega formal del proyecto denominado "Implementación de un sistema de carretera 2+1 en la Ruta Nacional N° 32" al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

Adicional a este oficio, se remite el documento CSV-DE-UPI-0072-2023 del 03 de marzo del 2023, suscrito por la Licenciada Jeannette Masis Chacón, Encargada de la Unidad de Planificación Institucional, mediante el cual se indica que el Consejo de Seguridad Vial ha concluido con el proyecto, y lo que procede es el traslado para el recibo por parte del CONAVI, para que brinde el mantenimiento del proyecto.

Lo anterior para su información, análisis y lo correspondiente.

Sin otro particular, atentamente,

SINDY ROCIO Firmado digitalmente
por SINDY ROCIO
COTO CALVO (FIRMA)
COTO CALVO (FIRMA)
(FIRMA) Fecha: 2023.03.22
17:30:44 -06'00'

Licda. Cindy Coto Calvo
Directora Ejecutiva
DIRECCIÓN EJECUTIVA

C. Ing. Junior Araya Villalobos-Director General de Ingeniería de Tránsito
Archivo



División de
Transportes

Dirección General de
Ingeniería de Tránsito

San José, 08 de setiembre de 2022

DVT-DGIT-2022-419

Licenciada
Cindy Coto Calvo
Directora Ejecutiva
Consejo de Seguridad Vial

Estimada licenciada:

Como es de su conocimiento, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) ejecutó el proyecto denominado "Implementación de un sistema de carretera 2+1 en la Ruta Nacional N° 32", con fondos aportados por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).

El proyecto consistió en la instalación de una barrera física, constituida por postes tubulares abatibles para separar los flujos de la vía que, en conjunto con la adecuada demarcación y señalamiento de la carretera, guiaría a los usuarios y permitiría la debida identificación de los carriles.

El objetivo del proyecto fue mejorar la seguridad vial y disminuir la cantidad de accidente de tipo frontal por adelantamientos indebidos en la Ruta Nacional N° 32, en el tramo comprendido desde Santa Elena (peaje del Zurquí) a la intersección de Río Frío, según las recomendaciones del diseño de la carretera 2+1.

Como parte del proceso de contratación administrativa para la ejecución de ese proyecto, se incluyó el suministro de una cantidad definida de postes abatibles para darle mantenimiento mientras la DGIT finalizaba con los estudios correspondientes, mismos que ya fueron colocados en su totalidad.

Por lo anterior, le solicito respetuosamente realizar las gestiones pertinentes para que el COSEVI, haga entrega formal del proyecto al Consejo Nacional de Vialidad y que a partir de este momento, el CONAVI asuma de manera permanente el mantenimiento de los postes abatibles, en aras de mantener la seguridad vial de todos los usuarios de esa ruta.



(506) 2256-5411
junior.araya@mopt.go



División de
Transportes

Dirección General de
Ingeniería de Tránsito

DVT-DGIT-2022-419
Página 2/2

No omito manifestar que en varias oportunidades, la DGIT ha entregado a funcionarios del CONAVI, las especificaciones técnicas de los postes abatibles con el fin de que los dispositivos fueran incluidos en los contratos de conservación vial de esa dependencia.

Agradeciendo su atención, se despide

Cordialmente;

JUNIOR EDUARDO
ARAYA
VILLALOBOS
(FIRMA)
2022.09.08
14:02:59 -06'00'

Ing. Junior Araya Villalobos
Director General
Dirección General de Ingeniería de Tránsito

Cc. Ing. Luis Amador Jiménez, Ministro de Obras Públicas y Transportes
Ing. Alejandro Guillén Guardia, Viceministro de Infraestructura
Lic. Laura Ulloa Albertazzi, Viceministra de Transportes y Seguridad Vial
Lic. Rafael Chan Jaén, Director de la División de Transportes
Ing. Cindy Hernández Cordero, Subdirectora de Ingeniería de Tránsito
Ing. Alejandra Acosta Gómez, Jefe Departamento de Regionales
Archivo



Una vez finalizada la explicación por parte del Ing. Junior Araya Villalobos, el representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos el Ing. Freddy Carvajal indica, que es importante porque es un monto que estaría asumiendo el CONAVI con los contratos de mantenimiento. Los resultados que ustedes han medido han sido muy positivos con el antes y el después a nivel de la colocación de estos dispositivos.

¿Con lo que es la parte de la vida útil, especificaciones técnicas de los postes qué lograron obtener en cuanto al tiempo en que estaban en mal estado, cual fue la experiencia?

El Ing. Junior Araya Villalobos contesta, recordemos que este proyecto tiene todo un historial, primero se va a contratar a una empresa que colocaron unos postes y después tuvieron muchos problemas desde el principio y bueno, eso tuvo problemas hasta de tipo judicial y legal porque la empresa había alterado una certificación de precisamente el desempeño de estos postes, lo que se buscaba básicamente no es tanto por tiempo, sino por cantidad de golpes.

En realidad, con un vehículo liviano, el poste debería aguantar perfectamente hasta 200 golpes, que eso es lo que establece la especificación a nivel internacional, el problema que se tuvo al principio no pudimos medirlo porque los postes en realidad no tenían ese desempeño, incluso eso ocasionó que se fuera hasta a los juzgados. Porque eso nunca se pagó por parte del Consejo de Seguridad Vial.

Luego vino la instalación de otros postes y estos tuvieron un desempeño mucho mejor, pero algo importante al principio, al ser algo novedoso, nosotros veíamos de todo, gente que al propio con camiones pesados le iban en la línea del centro golpeándolos, los cortaban, en algunos casos encontramos algunos postes quemados. Era un vandalismo tremendo al principio, pero nosotros vimos que era sobre todo por ser un tema novedoso, porque eso se fue eliminando poco a poco.

Cuando empezaron ya a desaparecer los postes, los mismos usuarios nos pedían a gritos, pero pongan más postes, pongan los postes. Porque en realidad, yo no sé si han pasado cuando están recién puestos, eso es una ayuda y una maravilla pasar por ese cerro con esos dispositivos. Una vez que se instalaron los nuevos postes que sí cumplen con la certificación que ellos habían suministrado, ya se vio un desempeño adecuado, el vandalismo bajó sustancialmente

Al ser las 18 horas y 42 minutos, el Ing. Junior Araya Villalobos se retira de la sesión.

Se resuelve

Acuerdo:

- 12.1** Se aprueba la propuesta de trasladar al CONAVI, el proyecto 2+1 Postes Abatibles, para que se le dé el debido mantenimiento y sostenibilidad y se instruye a la Dirección Ejecutiva para la coordinación respectiva con la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

Se declara acuerdo en firme.

ARTICULO DECIMO TERCERO.

Asuntos de la Directora Ejecutiva.

Solicitud de tiempo extraordinario infracciones web

La directora ejecutiva la Licda. Cindy Coto Calvo, procede a explicar el oficio CSV-DE-ATI-1049-2023 que se adjunta a continuación.



23 de marzo de 2023

CSV-DE-ATI-1049-2023

Al contestar, por favor
refiérase a este oficio

Licenciada

Cindy Coto Calvo

Directora Ejecutiva

Consejo de Seguridad Vial

Asunto: Solicitud de Tiempo Extraordinario Sistema Infracciones Web

La presente sirva para saludarle y a la vez remitir el formulario de solicitud de tiempo extraordinario número CSV-DE-ATI-1048-2023 con el fin de implementar el Sistema de Infracciones Web.

No se omite aclarar que previo a remitir esta solicitud de tiempo extraordinario al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano DGDH, se requiere que la Dirección Ejecutiva analice y determine si es viable la solicitud para los funcionarios que ostentan puestos de jefatura, ya que en el listado del personal que estará incluido en el Proyecto, es imprescindible la participación de estos funcionarios.

Cordialmente,

DIGNA WALTERS Firma digitalizada por COSEVI
RECIBIDA POR FIRMA
Fecha: 2023/03/23 13:00:17
0022

Licda. Digna Walters Brown

Directora

**Asesoría en Tecnología de la Información
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**



WRC

Anexo:

Solicitud Tiempo Extraordinario Infracciones Web.pdf

C. Licda. Wendy Ramirez Camacho, Jefe, Área de Desarrollo de Sistemas ATI
Archivo

La Directora Ejecutiva, Licda. Cindy Coto Calvo, explica el primer punto, en realidad este que les traigo, es lo que ya les había mencionado anteriormente, estamos con las implementaciones en realidad, ya estamos trabajando, con el tema de cambiar el sistema tal cual lo había dicho.

Se presentó este proyecto de tiempo extraordinario, esta es la totalidad de los funcionarios que están trabajando el proyecto y todos aquí vienen bueno detallados y Kimberly, Randall, Wendy Rogers, Yorleny, Jorge Cristian, José, Sandra, Javier. Ellos son de Informática, ellos son todos los que están llevando, luego van a ver que viene un listado que son toda la gente del Consejo de Seguridad que tienen usuario en el sistema de infracciones, entonces en realidad bueno esta semana formalmente, aunque tienen mucho tiempo más de ellos estar trabajando hasta las 10, 11 de la noche en el volcado, la gente de ATI.

Ellos dijeron que están formalmente conectados y con reporte, iban a trabajar a partir del lunes.

Entonces hay un compañero, Randall que está trabajando a partir del lunes en eso, de hecho hoy hemos estado acá en las pruebas con el Poder Judicial y se incorporan a partir del viernes la totalidad de los compañeros de Informática que van a trabajar viernes, sábado y domingo, lunes, martes y miércoles, jueves, viernes y sábado en todo lo que es el volcado de la información al nuevo sistema, además de generar un módulo de respaldo en caso de que algo pasara y estar listos, porque el domingo, toda esta gente que viene acá, que son los profesionales jefes, los de servicios civil 1B, los 3.

Ahí van a ver que también vienen desglosados una serie de compañeros trabajan en Registro de Multas y Accidentes, en Vehículos Detenidos, en Impugnaciones y todas las sedes regionales. Pedimos dos compañeros por sede regional para que sea uno de los que tienen el perfil más activo en el sistema y el jefe, por eso es tan importante.

Se mandó una justificación a Recursos Humanos donde dice, todos estos puestos tienen fiscalización inmediata, yo voy a estar trabajando todos los días presencialmente en la institución, en caso de que algo pase mi equipo en la Dirección Ejecutiva también va a estar acá trabajando, para sondear y apoyar el sistema del volcado y poder tener la toma de decisiones inmediatas en caso de que ellos lo requieran.

Se les notificó a todas las instituciones que tienen interacción con nosotros: Banco de Costa Rica, Hacienda, la Policía de Tránsito, el INS. Con ellos, se logró tener esto, que es lo que estamos trabajando, que es común un modulito que les permita tener siempre acceso al sistema, aunque pueden que tengan alguna intermitencia y así se les ha dicho igual la Policía de Tránsito puede hacer boletas con total normalidad. No se va a afectar el servicio al usuario, lo que no podemos es hacer consultas nosotros acá lo interno, pero bueno como está cerrado, el servicio al público, pues es una buena oportunidad.

Como les explico, es imprescindible que estén los jefes de las unidades de las sedes regionales, porque ellos son los que tienen el control, si un funcionario se incapacita, es él el que tiene que saber usar el módulo, entonces con el jefe yo me garantizo que, al pagar una sola persona, porque como las pruebas son domingo digamos de Resurrección, les voy a decir, para que sepan, digamos cuál domingo es y lunes feriado corresponde pago de tiempo extraordinario.

Yo les mandé a decir en la nota, porque en realidad desconozco técnicamente cómo procede el pago de los feriados cuando usted los hace venir a trabajar en el sector público, entonces sí les aclaramos a Recursos Humanos que tuvieran a consideración para que técnicamente no hubiera errores, pero bueno, este es el proyecto.

Hoy se tuvo la acotación del Poder Judicial que dijo que ellos no van a estar listos hasta el primero de junio. Entonces bueno se tienen que tomar las contenciones, yo voy a decirlo coloquialmente, esto se tiene que hacer de una sola forma, con dolor, porque si seguimos esperando que se pueda hacer, cuando todos estén listos no se hace y la institución tiene siete años haciendo inversión de recursos para tener este sistema y es una necesidad nos siguen saliendo falencias

aunados a la no implementación de este sistema, pues entonces este es el proyecto de tiempo extraordinario que si en realidad, aunque ya está tramitado y avalado por mi persona, pues Recursos Humanos me pidió que lo trajera Junta para que si ustedes lo tengan a bien, lo aprueben por el tema de las jefaturas que se les está pagando tiempo extraordinario, yo hice la justificación y es esa, digamos, ya hay un criterio tal vez si quisieran oír como la explicación de Don Carlos, pero aquí ya hay criterios donde se dice eso.

La Procuraduría ha dicho que mientras las jefaturas tengan fiscalización superior inmediata, pues en casos excepcionales, que esto califica de esa manera, se les puede hacer el pago. Esa es la razón y se le está pagando a una a la jefa de desarrollo de TI, porque la responsable del proyecto.

La representante de Gobiernos locales, pide la palabra y comenta no tener dudas, sino que quiero felicitar a la Licda. Cindy Coto y a su equipo y a todos los que van a participar y desearles éxitos porque esto es un trabajo titánico y yo espero, que todo le salga bien. Yo en realidad toda esta semana voy a estar también por aquí, no salimos a ningún lado, entonces, si necesita alguna ayuda en alguna cosa, yo estoy también aquí para ayudar.

Yo estoy muy orgullosa de su trabajo doña Cindy, porque desde que nosotros entramos yo veo que usted tiene, ese amor, ese espíritu de trabajo, por la institución. Ese tipo de trabajo no se ve normalmente en las instituciones públicas. Perdóneme, pero yo estoy muy contenta de que Usted vaya logrando todos estos trabajos sobre todas las metas que Usted se lo ha propuesto y lo ha ido logrando, junto con todo ese equipo, porque realmente es un equipazo, los felicito.

La Licda. Cindy Coto, da las gracias a los comentarios y ratifica que es la mejor palabra es un equipazo. Ellos tienen un mes de estar trabajando. Hoy yo le había pedido a don Carlos, que ha liderado el tema de inspección técnica y le di tiempo el viernes, y usted vio Roy no ha parado con don Carlos, con José Manuel, y hoy lograron tener el insumo, entonces vieran qué buenos lo que Usted aquí se proponga, sale, porque todo el mundo se apunta, bueno, hay algunos que no, pero bueno, ahí los arrastramos.

El Ing. Freddy Carvajal, se une a las palabras de la Licda. Yorlene y felicita a la Directora Ejecutiva del COSEVI. Licda. Cindy Coto Calvo.

Acuerdo:

13.1 Se conoce y se aprueba el proyecto de pago de horas extraordinarias para el personal del COSEVI, de todos los funcionarios que trabajarán en el volcado de información para el nuevo sistema de infracciones.

Se declara acuerdo en firme.

Oficio DEKRACR-2023-0050

La directora ejecutiva, la Licda. Cindy Coto Calvo procede a exponer el oficio DEKRACR-2023-0050 referente al costo del cambio de los stickers, producto de la modificación al Decreto Ejecutivo N. 43623-H-MOPT.



Barreal, Ulloa,
Heredia.
150 E de la Gasolinera UNO

DEKRA COSTA RICA

27 de marzo de 2023

DEKRAQR-2023-0050

Por favor, al contestar, refírase a este consecutivo

Señora
Cindy Coto Galvo
Directora Ejecutiva
Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI)

REFERENCIA: Costo de cambio de documentos (TIVE y Stickers) producto de la modificación al Decreto Ejecutivo N 43623-H-MOPT, considerando 16 líneas en total (13 estaciones fijas y 3 móviles).

Reciban un cordial saludo de nuestra parte.

A través del presente, a solicitud de Ing. Julio Rodríguez, les indicamos en el anexo 1 de este documento, los costos requeridos para la implementación de una línea exclusiva para la atención a los usuarios con el fin de realizar el cambio de documentos requeridos por la modificación al Decreto Ejecutivo N 43623-H-MOPT, considerando 16 líneas en total (13 estaciones fijas y 3 móviles).

Este estudio fue realizado por la Gerencia de Operaciones y la Gerencia Financiera.

El costo total es de 182.368.001,00 colones para un total de 461.350 juegos de TIVE y Sticker.

Sin otro particular, se suscribe,

MAUREEN
SOFIA
RAMIREZ
VIQUEZ
(FIRMA)

Digitally signed
by MAUREEN
SOFIA RAMIREZ
VIQUEZ (FIRMA)
Date: 2023.03.27
13:54:59 -06'00'

Ing. Maureen Ramírez Viquez
Gerente de Calidad
DEKRA COSTA RICA S.A.

La Licda. Cindy Coto explica que hubo una reunión, lamentablemente yo por agenda no pude participar. Participó Don Carlos Rivas, una reunión donde de los representantes de DEKRA, le externaron al Ministro que este cambio de stickers, aparte de requerir una logística por parte de la empresa, requería un pago por parte de la administración de todo esto, el pago es de 182 millones de colones, yo ya había hecho en la previsión con los sobrantes para hacer el ajuste presupuestario, porque ya era una consideración.

Cuando se tomó la disposición el año pasado de dictar las amnistías, que, dicho sea de paso, yo desde el inicio manifesté que traía un montón de consecuencias que tenían que valorarse, pero bueno, en su momento en Presidencia se determinó que venía el cobro del marchamo y demás y que se iban a dar las amnistías.

Todo este proceso conlleva, cuando se toman algunas medidas intempestivas que se requieren. Si por la situación que vivíamos, DEKRA empezó a dar stickers 2023 porque no tenía clara la situación desde ese momento, nosotros empezamos a hacer una valoración de qué iba a suceder, porque eso representaba que había personas que hicieron su inspección técnica vehicular en diciembre, que eran placa 7 y que al darles sticker con vigencia hasta el 2023 tenían que volver a pagar y volver a ir a la inspección, en julio.

No nos dejaba terminar esta transición, porque seguíamos haciendo, aumentando el fenómeno de colas. Entonces, dentro de todo el análisis que se hizo, se hizo un planteamiento donde se arrastran las colas hasta el mes de itinerancia normal, y ya terminamos la transición justo y la terminamos en octubre para estar listos para el pago del marchamo de este año sin contratiempos.

¿Qué significa eso? Que todos aquellos stickers que ya se pusieron deben ser cambiados, pues se hizo una dinámica. Sin embargo, dentro de las cosas que plantearon en esa reunión, los abogados de DEKRA y con el Señor Ministro fue que no se hiciera la sustitución del sticker.

Esto conlleva que nosotros les pidiéramos el análisis de los costos para ver y le pedimos a Don Carlos que hiciera junto con el equipo de inspección técnica, un análisis para ver si era viable y la conclusión es que no queda como está la norma. Definitivamente hay que cambiarlo, y yo voy a decir, que, por seguridad, esa era mi criterio inicial, porque los policías de tránsito no todos trabajan a las 10:00 de la mañana hay gente que trabaja las 12:00 de la noche y decirles que estén identificando si el sticker se lo dio RITEVE o se lo dio de DEKRA, es bien complicado en carretera y entonces que me daba miedo a mí, que el decir que un sticker con vigencia 2023 iba a ser valedero hasta el 2024 y se iba a prestar para una confusión de los que estaban evadiendo el servicio.

Sin embargo, aquí está el oficio que yo sí le pediría como que a Don Carlos les resuma porque fue el que, al final yo le pido, siempre como que sea el que aglomere las posiciones, el oficio, si viene firmado por la parte técnica también, pero si quiere Don Carlos como para que les pueda resumir, sería que en vista del criterio técnico, trasladar ese oficio al Ministro de Obras Públicas y Transportes para su conocimiento, aunque de previo les voy a decir que yo hice un sondeo en financiero del MOPT, no hay dinero, entonces esto es muy probable que nos lo devuelvan para que lo paguemos aquí, pero para tranquilidad de Ustedes con los sobros que se han tenido de este reacomodo en la planificación presupuestaria, nosotros tenemos el dinero para cubrir eso, solo que hay que pasar, por una modificación que lo dejaremos para la segunda modificación del año y si DEKRA tendría que esperarse como a finales de año, para que les paguemos.

Don Carlos, no sé si usted quiere aportar algo de la legalidad del tema?

El asesor legal Dr. Carlos Rivas Fernández ratifica lo dicho por la Licda. Cindy Coto, que básicamente es la realidad, como Usted señaló, que por el tema de las prórrogas y las amnistías que Ustedes han visto, sobre todo en las noticias, porque en realidad esos decretos no se han manejado aquí en el Consejo de Seguridad Vial, pues se produjo ese efecto de que no se contempló de que se pudiera dar un traslape en las vigencias de las revisiones, incluso hay

gente que se queja que por razón de la de la amnistía pudiera ser que fueron en los primeros meses de este año y casi que al mes siguiente tenían que ir a hacer la revisión técnica de este año y entonces no tiene sentido.

Se buscaba un mecanismo que en realidad ya estaba definido en este decreto. Yo no veo la razón porque se pensó en la posibilidad de darle una instrucción a los oficiales y que los oficiales vieran que no tenían que hacerle las infracciones, sino que el decreto definió la renovación del sticker.

Pero es un tema de un costo adicional que se le está generando a la empresa, que obviamente cuando ellos ofertaron, ninguna de estas situaciones se les estaba planteando, entonces la única alternativa es que a ellos se les dé la instrucción que en este caso sería por parte del Ministerio porque son los que les dieron el permiso, de que deben abocarse a esta vía, ellos obviamente tienen la facilidad del procedimiento de contratación para adquirirlos como empresa privada, porque si es el Ministerio o el COSEVI, los que se abocarán a adquirir estos stickers nos lleva a diciembre y ni siquiera lo hemos comprado todavía.

Entonces esta es la idea, darles el banderazo a la empresa y ellos planteen la erogación en la que incurrieron al Ministerio y ahí se valore si tienen recursos o no y si no fuera así, pues lo trasladan al Consejo de Seguridad vial, que ya existe una norma que le faculta al ministerio plantear esta situación y ya le vendría ahí a la valoración de Ustedes de la racionalidad de los de los costos y lo que se pagó por la comprar esos stickers y los materiales y todo lo que implica, es un costo razonable y que se está incurriendo y que casualmente son medidas paliativas donde lo que se procura es no afectar al usuario.

Por decisiones de la administración pública y la administración pública tiene que responder por sus conductas y sus decisiones. Y no se le puede incurrir o ubicar en una situación riesgosa administrado de que se le hagan infracciones en carretera por una situación que se produjo a nivel de la administración.

Básicamente, el planteamiento es para que este criterio se le traslade al Señor Ministro cuando les llegue la solicitud a la de la empresa que se va a proceder de esa manera para que el Señor Ministro la valore y después ya vendrá a vuelta de camino aquí.

Pero en realidad es lo que se solicita de parte de Ustedes es el aval del criterio técnico legal que nosotros externamos para que se le remita al Señor Ministro y en adelante el actúe, pero no es que Ustedes están comprometiendo, sino que simplemente se está hundiendo un criterio técnico, porque hay que recordar que COSEVI es el fiscalizador del servicio y también está obligado a que el servicio se preste de manera correcta y adecuada, asegurando la continuidad ilegalidad del mismo. Entonces también está obligado a velar por esos aspectos, entonces es el ejercicio de una competencia del COSEVI, pero la decisión última viene de parte del Ministerio.

El representante del Ministerio de Educación Pública, Lic. Mauricio Donato Sancho, pide se le aclare un poco la situación se hizo por el tema este, de las prórrogas y las amnistías que se dieron, ¿se tomó la decisión de mantener el sticker viejo y de alguna manera ahora la decisión es reemplazar esos stickers por los correcto?

La Directora Ejecutiva, Licda. Cindy Coto Calvo, procede a aclarar a don Mauricio para que él siga con su análisis. DEKRA dio los stickers, solo que dio un sticker con vigencia 2023 porque no se había terminado este análisis de cómo se iba a hacer porque el Señor Ministro Ing. Luis Amador Jiménez, lo tuvo que ver con la Presidencia.

Continúa con la consulta el Lic. Mauricio Donato Sancho, representante del Ministerio de Educación Pública, ¿ahora se quiere cambiar para que sea el correcto?

La Licda. Cindy Coto Calvo, le dice que ahora salió un decreto que dice que todo esto va a tener todas las inspecciones que hizo, DEKRA van a tener vigencia al amparo de la amnistía, van a tener vigencia hasta el 2024, entonces se le tiene que asignar un sticker que ya no diga 23, sino que haya 24.

El representante del Ministerio de Educación Pública, Lic. Mauricio Donato Sancho, cuestiona, aquí de alguna manera existe la posibilidad de que la Administración asuma el costo, con el agravante de que se va a pasar mucho tiempo para poder lograr asumir esos stickers.

La Directora Ejecutiva, la Licda. Cindy Coto Calvo, indica que ellos van a comprar, ellos están mandando el oficio diciendo, cuál es el costo de hacer este cambio de sticker, nosotros estamos dando un criterio técnico. A raíz de esto, digamos que el acuerdo que yo le sometería es aprobar o improbar el criterio técnico y trasladarlo al Ministro de Obras Públicas y Transportes para que él determine si quiere decirle de DEKRA que cambie los stickers o que no.

Porque ellos van a hacer todas las adquisiciones, la colocación y la logística.

¿Qué sucedió?

Esto pasó con la puesta a punto cuando DEKRA entró, las estaciones, estaban en pésimas condiciones, ellos las pusieron a punto y repararon las máquinas y demás.

Nos presentaron un reclamo administrativo por 285 millones en total, digamos una parte, están dólares, otra en colones y ahorita los técnicos están analizando si de verdad y esos son los rubros correctos y cuando se tenga se le manda a decir al Ministro, bueno sí, esto es correcto, diga cómo lo va a pagar, ya sabemos que es muy probable que también venga de vuelta y se vaya a tener que indemnizar.

Aquí, le adelanto que la empresa no tiene ningún problema en esperar que se le pague, De hecho, vea que ellos hicieron el gasto en octubre. Y saben que les vamos a pagar, tal vez en junio o julio y están tranquilos con eso. Entonces, siempre que se les apruebe el gasto. Por eso es que previenen a la Administración, porque de ahí tienen que saber qué hacer antes de hacer la inversión.

Acuerdo:

13.2 Analizado el oficio DEKRACR-2023-0050 relacionado con el tema, costos asociados a lo que denominan cambio de documento (TIVE y stickers) y el informe técnico CSV-DE-AL-1126-2023, se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que traslade al Ministerio de Obras Públicas y Transportes dichos documentos y el jerarca defina a partir de esos mismos si se instruye o no a la prestataria del servicio la adquisición de tales insumos, para dar cumplimiento al decreto ejecutivo respectivo.

Se declara acuerdo en firme

Propuesta de Estrategia para la elección de los futuros prestatarios de la inspección técnica vehicular.

La directora ejecutiva, la Licda. Cindy Coto Calvo procede a explicar la variación que se debe realizar en la presentación.



**PROPUESTA DE ESTRATEGIA PARA LA ELECCIÓN
DE LOS FUTUROS PRESTATARIOS DE LA
INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR**

08 de marzo, 2023



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Objetivo: Seleccionar de manera previa a participantes de un futuro concurso (adjudicación o autorización)

Ventajas:

- 1) Otorgar tiempo para que la Sala Constitucional se pronuncie.
 - 2) Plazo ordinario de recepción de ofertas y dictado final, se acorta hasta la tercer parte del plazo de la licitación mayor.
-



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Contenido

- a) Cartel contiene dos etapas involucradas:
1. Precalificación
 2. Concurso con los precalificados en la primera etapa
-



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Contenido del cartel:


- a) Pliego de condiciones compuesto por una invitación al concurso y apertura, y 12 anexos.
- Anexo 1. Metodología de evaluación primera fase de preclasificación.
 - Anexo 2. Condiciones generales de la prestación del servicio de inspección técnica vehicular.
 - Anexo 3. Modelo de zonaje del servicio de Inspección Técnica Vehicular en los CIVE de Costa Rica.
 - Anexo 4. Modelo tarifario: Tarifa inicial y reajustes.
 - Anexo 5. Remuneración que se derivará de la prestación del servicio de IVE.
 - Anexo 6. Condiciones técnicas generales.
 - Anexo 7. Definición del proceso de inspección.
 - Anexo 8. Condiciones específicas para el servicio.
- 



Figura legal a emplear

LICITACION MAYOR CON PRECALIFICACIÓN (artículo 58 LGCP)

Contenido del cartel:

(...)

- Anexo 9. Especificaciones de la infraestructura
 - Anexo 10. Plataforma Tecnológica, hardware y software.
 - Anexo 11. Fiscalización del proceso de ejecución de la inspección técnica vehicular.
 - Anexo 12. Obligaciones y sanciones.
- b) Factores de admisibilidad y evaluación esta etapa
c) Cantidad de precalificados determinado por la cantidad definida en el modelo de negocio



Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación

COMPONENTE 1: Cantidad de inspecciones técnicas vehiculares completas realizadas de forma ininterrumpida en los últimos diez años. Máximo a reconocer 50 puntos.

Rango de inspecciones completas realizadas	Puntuación
De 50 a 65 millones	20
De 66 a 80 millones	30
De 81 a 95 millones	40
Más de 96 millones	50



Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación

COMPONENTE 2: Experiencia acreditada de la empresa en la realización de inspecciones técnicas vehiculares completas.

Máximo a reconocer: 20 puntos:

Rango de años de experiencia ininterrumpida en años	Puntuación
De 10 a 15	5
De 16 a 20	10
De 21 a 25	15
Más de 26	20



Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación

COMPONENTE 3. Rendimiento total efectivo de inspecciones periódicas completas en tiempo ponderado de vehículos por hora, respecto a la distribución de la flota vehicular que asiste a la inspección técnica periódica. Máximo a reconocer: 15 puntos.

Rendimiento total efectivo de inspecciones periódicas completas en tiempo ponderado (vehículos por hora)	Puntuación
Menor o igual a 10.	6
Mayor a 10 y menor o igual a 12	9
Mayor a 12 y menor o igual a 14	12
Mayor a 14	15



Metodología de evaluación:
Primera fase de preclasificación

COMPONENTE 4: Experiencia acreditada de la empresa en la norma ISO 17020, en la realización de inspecciones técnicas vehiculares completas.
Máximo a reconocer: 15 puntos:

Rango de años de experiencia ininterrumpida en años	Puntuación
Menor o igual a 4	6
Mayor a 4 y menor o igual a 7	10
Mayor a 7 y menor o igual a 10	12
Mayor a 10	15



**DESCRIPCIÓN DE ESCENARIOS PROPUESTOS
PARA SERVICIO INSPECCIÓN TÉCNICA
VEHICULAR**



Estimación de inspecciones y cantidad de líneas
 para escenarios propuestos

-	Resultado general	
	Escenario 1	Escenario 2
Modelo de tasa de servicio ponderada		
Tasa de servicio esperada/línea= # inspecciones / hora	8,4	8,4
Tasa de servicio esperada /línea= # re- inspecciones / hora	16,8	16,8
Cantidad de horas por día	16	16
Días al año	300	350
Demanda = inspecciones /año	1 301 348	1 301 348
Demanda = re-inspecciones /año (tasa rechazo promedio 48%)	624 647	624 647
Líneas teóricas	40,1	34,4
Factor crecimiento (4% anual a 10 años) *	1,48	1,48
Líneas teóricas totales (incluyendo factor de crecimiento)	60,7	52,0

* Se considera un plazo de operación de 10 años para ambos escenarios, por motivos de recuperación de la inversión que se solicita y cambios futuros en tecnología de la IVE.



Descripción de escenarios propuestos

Escenario 1 - Equipo nuevo con dinamómetro, construcción de 6 CIVE y ampliación de 2 CIVE, dos turnos de trabajo, plazo de operación 10 años

1. Programa cuenta con 22 CIVE en total (6 de 6 líneas, 9 de 2 líneas, 4 de 1 línea y 3 móviles), se resta una línea del CIVE de Alajuela.
2. Programa cuenta con 60 líneas de inspección (30 livianos, 27 universales y 3 móviles).
3. Se instalan dinamómetros en las 60 líneas de inspección para ejecución de pruebas dinámicas en emisiones contaminantes. La prueba de taxímetro se realiza en este equipo.
4. Se amplían a 2 líneas los CIVE de Nicoya y Limón, actualmente son de 1 línea.
5. Se adquieren terrenos para los nuevos 6 CIVE a construir: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).
6. Se construyen 6 nuevas CIVE: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).
7. Se incluye costo por certificación de las normas ISO (4).
8. Se incluyen costos para que la base de datos de la IVE se encuentre centralizada en el Cosevi.
9. Se incluye sistema de CCTV de apoyo al proceso de fiscalización.
10. Se incluye hardware y software para operación de IVE.
11. Se incluye sistemas de protección húmedo contra incendios en edificaciones mayores a 2500 m2 (nuevas y remodelaciones) en los 6 CIVE ubicados en el GAM.



Descripción de escenarios propuestos

Escenario 2 - Equipo nuevo sin dinamómetro, pero con analizadores de gases, opacímetros y velocímetros, construcción de 1 CIVE de 6 líneas y ampliación de 2 CIVE, dos turnos de trabajo incluyendo domingos, plazo de operación 10 años

1. Programa cuenta con 17 CIVE (6 de 6 líneas, 6 de 2 líneas, 2 de 1 línea y 3 móviles), se resta una línea del CIVE de Alajuela.
2. Programa cuenta con 52 líneas de inspección (26 livianos, 23 universales y 3 móviles).
3. No hay dinamómetros en su lugar se hacen pruebas estáticas con analizadores de gases y opacímetros. Además, para la prueba de taxímetro se incluyen velocímetros.
4. Se amplían a 2 líneas los CIVE de Nicoya y Limón, actualmente son de 1 línea.
5. Se adquiere terreno para el nuevo CIVE a construir: Mora (6).
6. Se construye 1 nuevo CIVE: Mora (6).
7. Se incluye costo por certificación de las normas ISO (4).
8. Se incluyen costos para que la base de datos de la IVE se encuentre centralizada en el Cosevi.
9. Se incluye sistema de CCTV de apoyo al proceso de fiscalización.
10. Se incluye hardware y software para operación de IVE.
11. Se incluye sistemas de protección húmedo contra incendios en edificaciones mayores a 2500 m2 (nuevas y remodelaciones) en los 6 CIVE ubicados en el GAM.



Comparación de los escenarios

Escenario 1	Escenario 2
1. Programa cuenta con 22 CIVE.	1. Programa cuenta con 17 CIVE.
2. Programa cuenta con 60 líneas de inspección.	2. Programa cuenta con 52 líneas de inspección.
3. Se instalan dinamómetros en las 60 líneas de inspección para ejecución de pruebas dinámicas en emisiones contaminantes. La prueba de taxímetro se realiza en este equipo.	3. No hay dinamómetros en su lugar se hacen pruebas estáticas con analizadores de gases y opacímetros. Además, para la prueba de taxímetro se incluyen velocímetros.
4. Se amplían a 2 líneas los CIVE de Nicoya y Limón, actualmente son de 1 línea.	4. Igual que escenario 1.
5. Se adquieren terrenos para los nuevos 6 CIVE a construir: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).	5. Se adquiere terreno para el nuevo CIVE a construir: Mora (6).
6. Se construyen 6 nuevos CIVE: Mora (6), San Ramón (2), Guatuso (2), Corredores (2), Parrita (1), Tarrazú (1).	6. Se construye 1 nuevo CIVE: Mora (6).
7. Se incluye costo por certificación de las normas ISO (4).	7. Igual que escenario 1.
8. Se incluyen costos para que la base de datos de la IVE se encuentre centralizada en el Cosevi.	8. Igual que escenario 1.
9. Se incluye sistema de CCTV de apoyo al proceso de fiscalización.	9. Igual que escenario 1.
10. Se incluye hardware y software para operación de IVE.	10. Igual que escenario 1.
11. Se incluye sistemas de protección húmedo contra incendios en edificaciones mayores a 2500 m2 (nuevas y remodelaciones) en los 6 CIVE ubicados en el GAM.	11. Igual que escenario 1.

Plazo de operación: 10 años para ambos escenarios



Ventajas y desventajas de los escenarios

Escenario 1	Escenario 2
1. Se reduce costos de mantenimiento y obsolescencia en equipos, al ser equipos nuevos.	1. Igual que escenario 1
2. Se mejora la tecnología en el proceso de inspección técnica con la inclusión de dinamómetros.	2. Se mejora parcialmente la tecnología en el proceso de inspección técnica, ya que no se tendrían dinamómetros.
3. Se mejora el servicio al usuario (distancias recorridas) al tener más estaciones fijas (19).	3. Se mejora parcialmente el servicio al usuario (distancias recorridas) al tener sólo una nueva estación fija (14).
4. El Estado incrementa su inversión de infraestructura de dar el servicio a futuro al contar con mayores activos fijos.	4. El Estado incrementa parcialmente su inversión de infraestructura de dar el servicio a futuro al contar sólo con una nueva estación fija.



Muchas gracias

La Directora Ejecutiva, Licda. Cindy Coto Calvo, explica en atención al acuerdo que se había tomado donde se daba la instrucción de iniciar el procedimiento de precalificación de los prestatarios, de la inspección técnica vehicular, la verdad es que los compañeros han tenido una maratón trabajando en la decisión inicial y lo terminaron, solo que adentro de los requisitos de la ley, estaba un tema como que tiene que estar el aval del jerarca y definir con el acuerdo.

Pero tuvimos que agregar una cosita en la presentación. Le pusimos un asterisco, nada más, porque cuando lo expusimos quedó bien claro que era el plazo de la contratación de 10 años, pero en la presentación que se va a subir a SICOP, no está expresamente puesto y para no tener que subir toda el acta y demás, lo que le hicimos fue ajustarle, se le puso un asterisco donde dice en la penúltima línea, que dice factor de crecimiento y pusimos se considera un plazo de operación de 10 años para ambos escenarios.

En la filmina número 12 le agregamos donde dice plazo de operación, 10 años para que quedara en la presentación, entonces nada más es avalar ese ajuste que se hizo en la presentación porque se había omitido del plazo. Don Carlos Rivas Fernández, asesor legal, ha estado a la parte de los chicos en toda la parte legal, porque esto es bien importante.

El Doctor Carlos Rivas Fernández, sugiere a la Directora Ejecutiva de COSEVI, hacerle una explicación rápida de este tema a don Mauricio, para que no se vea forzado a votar de buena fe este cambio en la propuesta.

La Directora Ejecutiva, le comenta que es un poco difícil de explicar y que se compromete a hacerle llegar los documentos para que Usted los vea, porque resulta ser que con la inspección técnica vehicular tenemos un tema, el permiso de uso precario de DEKRA vence en octubre del otro año para esa fecha. Tenemos que tener seleccionado el prestatario definitivo, lo que pasa es que es imposible, si no empezamos el proceso de selección ya.

Porque tiene que haber entre el momento en que damos la orden de inicio y el momento de entrada en operación, una transición para que no pase lo que pasó ahora. Se empieza a hacer el análisis, pero nos faltan dos cosas fundamentales para empezar una licitación pública: 1. que salga a la acción de inconstitucionalidad que tiene este tema interpuesto en la Sala Constitucional e indagamos y no está pronta a salir y 2. lo otro el modelo tarifario, que también se va a llevar como 3 meses en el mejor de los escenarios ante la Aresep.

Entonces analizamos y la propuesta era sacar esto a precalificación.

Cuando venimos a exponer el tema de sacarlo a precalificación, expusimos que dentro de nuestra valoración estaba el manejar, un tema de 2 operadores, aunque hasta que esté el modelo tarifario nosotros vamos a poder saber si nos da la utilidad o nos da la utilidad para que hayan dos operadores, entonces eso está sujeto ahí, pero lo vamos a precalificar, partiendo del hecho de que sean dos operadores y vamos a seleccionar 5 candidatos que cumplan y estos son los escenarios que tal vez en la anterior en la de ahorita que viene en la descripción se manejaron dos escenarios que lo que pretendían era exponer. Como un escenario que era el plus premium, que técnicamente es lo mejor para el país y un escenario pobre, pensando en que es el impacto en tarifa, era mucho.

En el premium se pone un dinamómetro para las pruebas en todas las líneas, se crean algunas líneas adicionales, se crean estaciones fijas donde hoy por hoy hay móviles y además se piden 3 móviles para cubrir, para unas comunidades adicionales en el país.

Y en el pobre no tenemos ni dinamómetros, ni tantas construcciones, ni el aumento de líneas.

El problema es que también, bueno, los dos supuestos hay que poner equipo nuevo porque ya este equipo no aguanta 10 años más. Apenas nos va a alcanzar para los 2 años que tenemos entonces e hicimos algunos números y algunas proyecciones y el impacto que podría tener entre un escenario y el otro no es tantísimo. Entonces se decidió sacar la precalificación con el escenario 1 que es el ideal, el premium sí, entonces, pues eso es lo que estaba solo, que les explicamos que todo el proceso estaba hecho para 10 años. De hecho, que el costo se diluye en 10 años y todo, pero

en la presentación expresamente no pusimos los 10 años, entonces lo que les estamos enmendando es que en la presentación se vea para que en SICOP no queden dudas. Y quedará entonces ese es el tema que traemos para que se apruebe la homologación de esa presentación.

El Doctor Carlos Rivas Fernández, añade a la explicación de la Directora Ejecutiva, que, en la ley de contratación administrativa nueva, que entró en diciembre, dice que las contrataciones no pueden tener un plazo mayor a 4 años, pero que puede ser hasta 10 si se razona expresamente este por parte del Jerarca.

Entonces, casualmente es esta situación de que cuando a Ustedes se les presentó se les indicó que era por 10 años porque era el estimado en que eso se recuperaba, la inversión, pero el documento no lo decía ahí en alguna parte, sino que se explicó.

Entonces para efectos de los atestados que tiene que ir en el expediente de la contratación, es necesario que vaya a esa parte de los 10 años para cumplir con lo que dice la Ley de contratación.

Acuerdo:

13.3 Analizado el planteamiento de la Dirección Ejecutiva, se aprueba la ampliación al documento con el cual se aprobó la Propuesta de estrategia para la elección de nuevos prestatarios de la inspección técnica vehicular en la Sesión 3137-23 de fecha 08-03-2023, con el fin de visibilizar la justificación del plazo de contratación del servicio por diez años que fue aprobado, según el artículo 104 de la Ley General de Contratación Pública

Se declara acuerdo en firme

ARTICULO DECIMO CUARTO

CORRESPONDENCIA.

No se conocen asuntos de correspondencia.

ARTICULO DECIMO QUINTO.

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

Se pasa lista de los presentes y se cierra la sesión a las 19 horas 18 minutos.