



MINISTERIO DE  
OBRAS PÚBLICAS  
Y TRANSPORTES

GOBIERNO  
DE COSTA RICA

COSEVI

## CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

### AUDITORÍA INTERNA

#### INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27 Estrategia de Seguridad Vial “Corazones Amarillos”



diciembre 2024



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

<b>Contenido</b>	
<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	3
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	5
1.1. Generalidades	5
1.2. Origen del estudio	5
1.3. Objetivo del estudio	5
1.4. Naturaleza y Alcance	5
1.5. Limitaciones	6
1.6. Metodología	6
1.7. Disposiciones de la Ley General de Control Interno, a considerar	6
1.8. Conferencia final	8
<b>2. RESULTADOS DEL SERVICIO</b>	9
2.1. Ausencia de innovación en las Campañas de Seguridad Vial	9
2.2. Autoevaluación del Sistema de Control Interno	17
2.3. Indicadores para medir la gestión de campañas de seguridad vial	18
<b>3. CONCLUSIÓN</b>	21
<b>4. RECOMENDACIONES</b>	21
4.1. A la Dirección de Proyectos	22
4.2. A la Unidad de Planificación	22
<b>5. FIRMAS</b>	23
<b>6. APÉNDICES</b>	24
<b>7. ANEXOS</b>	25



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### Estrategia de Seguridad Vial “Corazones Amarillos” RESUMEN EJECUTIVO

#### ¿CUÁL ES EL ORIGEN?

El estudio se efectúa con fundamento en las competencias que le confiere a las Auditorías Internas de Sector Público, el Artículo 22 de la Ley General de Control Interno 8292, el Capítulo II Organización y Funcionamiento, del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Auditoría Interna del Consejo de Seguridad Vial 37285-MOPT y en cumplimiento del Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna del año 2024.

#### ¿QUÉ EXAMINOS?

La auditoría es naturaleza operativa y tuvo como objetivo evaluar la eficacia, la eficiencia y pertinencia de la ejecución de la estrategia de seguridad vial denominada "*Corazones Amarillos: un esfuerzo para salvar vidas*", mediante el análisis de las causas de las posibles desviaciones a los criterios que los rigen y buenas prácticas existentes. Para ello, se examina las acciones ejecutadas durante el periodo 2024.

#### ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

La ejecución del estudio, permitió conocer el nivel con que se ha venido desarrollando la Estrategia de Seguridad Vial, a través de las campañas, si estas realmente han impactado, concientizado e involucrado a los usuarios de las vías y como esto se refleja en las estadísticas. Además, brindó un panorama respecto al aporte que realiza Cosevi como complemento de las acciones que se realizan a nivel país.

Considerando los aspectos de mejora identificados, el estudio puede aportar valor agregado contribuyendo a mejorar la seguridad vial de nuestro país.

#### ¿QUÉ ENCONTRAMOS?

Se encontraron oportunidades de mejora relacionadas con ausencia de innovación en las campañas de seguridad vial, deficiencia en las matrices de control interno y valoración de riesgos, así como en indicadores para medir la gestión de las campañas supra.



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### ¿QUÉ SIGUE?

### RECOMENDACIONES

#### A la Dirección de Proyectos

Valorar la implementación de técnicas o herramientas avanzadas en la promoción y comunicación de la movilidad segura, con elementos que impacten a los usuarios, a fin de optimizar el uso de los recursos disponibles, de manera que contribuya con la seguridad vial.

Girar instrucciones a la encargada del Área de Comunicación y Promoción, para que suministre a la Unidad de Planificación Institucional, la evidencia que respalde el correcto cumplimiento de las preguntas 3, 5, 8, 12, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 30, 32 de la Herramienta de Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional 2023-2024, o justificar la ausencia de esta evidencia según corresponda.

Girar instrucciones a la encargada del Área de Comunicación y Promoción para que establezca indicadores claros, medibles y específicos que permitan evaluar la eficiencia, economía y efectividad de los recursos invertidos para promover la movilidad segura, a fin de realizar una rendición de cuentas que fortalezca la toma de decisiones.

#### A la Unidad de Planificación

Revisar y analizar la totalidad de la Herramienta de Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional 2023-2024, suministrada por el Área de Comunicación y Promoción de la Dirección de Proyectos, a efectos de constatar que se suministre la evidencia que realmente justifique las respuestas brindadas en la misma.

Incluir por principio de transparencia en el próximo Informe de resultados de la aplicación de la Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional (ASCII) 2024-2025, las inconsistencias detectadas por la Auditoría Interna, en el período 2023-2024 para el caso del Área de Comunicación y Promoción de la Dirección de Proyectos.



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### 1. INTRODUCCIÓN

#### 1.1. Generalidades

El Área de Comunicación y Promoción, según el Plan Operativo Institucional (POI) tiene establecido el siguiente objetivo específico: *“Generar los procesos de comunicación, promoción y mercadeo social sobre los componentes humanos, técnicos, sociales, culturales y educativos de la seguridad vial en el ámbito interno y externo de la institución (local y nacional) con la finalidad de contribuir en la construcción de una nueva cultura vial mediante el diseño y producción de materiales y artes con temas afines con la seguridad vial y mediante la pauta y evaluación de los resultados obtenidos de las campañas preventivas y educativas, con sus respectivas activaciones BTL”*.

El presente informe se enfoca en analizar la gestión de la Estrategia de Seguridad Vial “Corazones Amarillos”, a través de la ejecución de campañas, con el propósito de identificar aspectos de mejora, que den como resultado la optimización de los procesos involucrados, consecuentemente fortalecer el control interno.

#### 1.2. Origen del estudio

Este informe corresponde al Plan Anual de Trabajo de la Auditoría Interna para el 2024.

#### 1.3. Objetivo del estudio

Evaluar la eficacia, la eficiencia y pertinencia de la ejecución de la estrategia de seguridad vial denominada *“Corazones Amarillos: un esfuerzo para salvar vidas”*, mediante el análisis de las causas de las posibles desviaciones a los criterios que los rigen y buenas prácticas existentes.

#### 1.4. Naturaleza y Alcance

El estudio es de naturaleza operativa, cuyo alcance corresponde al período 2024. Evaluando las campañas de seguridad vial, inmersas en la Estrategia “Corazones Amarillos”.

Las pruebas fueron realizadas durante el mes de octubre 2024.



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### 1.5. Limitaciones

No se presentaron limitaciones sustanciales durante el análisis que afectaran el cumplimiento de los objetivos.

### 1.6. Metodología

En el desarrollo de este estudio se aplican técnicas de auditoría comúnmente aceptadas, tales como:

- Entrevistas
- Consultas por medio de correo, plataforma Microsoft Teams
- Trabajo de Campo
- Revisión y análisis de documentos

Las actividades de auditoría en torno al presente estudio se realizan de conformidad con las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público (R-DC-064-2014) y Normas para el Ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público (R-DC-119-2009), emitidas por la Contraloría General de la República (en adelante CGR), así como en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N°9078 (en adelante Ley N°9078), la Ley General de Control Interno N°8292 y la normativa aplicable al objeto de estudio.

### 1.7. Disposiciones de la Ley General de Control Interno, a considerar

#### ➤ Sobre la implantación de recomendaciones

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

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

***b) Con vista de lo anterior, el jerarca deberá resolver, en el plazo de veinte días hábiles contados a partir de la fecha de recibo de la documentación remitida por el titular subordinado; además, deberá ordenar la implantación***



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

de recomendaciones de la auditoría interna, las soluciones alternas propuestas por el titular subordinado o las de su propia iniciativa, debidamente fundamentadas. Dentro de los primeros diez días de ese lapso, el auditor interno podrá apersonarse, de oficio, ante el jerarca, para pronunciarse sobre las objeciones o soluciones alternas propuestas. Las soluciones que el jerarca ordene implantar y que sean distintas de las propuestas por la auditoría interna, estarán sujetas, en lo conducente, a lo dispuesto en los artículos siguientes.

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

**“Artículo N°37. —Informes dirigidos al jerarca.** Cuando el informe de auditoría esté dirigido al jerarca, este deberá ordenar al titular subordinado que corresponda, en un plazo improrrogable de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de recibido el informe, la implantación de las recomendaciones. Si discrepa de tales recomendaciones, dentro del plazo indicado deberá ordenar las soluciones alternas que motivadamente disponga; todo ello tendrá que comunicarlo debidamente a la auditoría interna y al titular subordinado correspondiente.”

**“Artículo N°38. —Planteamiento de conflictos ante la Contraloría General de la República.** Firme la resolución del jerarca que ordene soluciones distintas de las recomendadas por la auditoría interna, esta tendrá un plazo de quince días hábiles, contados a partir de su comunicación, para exponerle por escrito los motivos de su inconformidad con lo resuelto y para indicarle que el asunto en conflicto debe remitirse a la Contraloría General de la República, dentro de los ocho días hábiles siguientes, salvo que el jerarca se allane a las razones de inconformidad indicadas.

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

### ➤ **Sobre responsabilidad**

**“Artículo N°39. —Causales de responsabilidad administrativa.** El jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes





## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

*asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios.*

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

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

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

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

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

### 1.8. Conferencia final

La conferencia final se llevó a cabo a las 09:00 horas del 16-01-2025, en la Sala de Sesiones de la Auditoría Interna.

En la misma se hicieron observaciones que fueron tomadas en cuenta, aspecto que no varió el fondo de ninguno de los resultados expuestos, según se observa en el Apéndice del Informe.





## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

Los asistentes de la administración a dicha exposición se detallan a continuación:

Cargo	Nombre
Director de Proyectos	MSc. Roy Rojas Vargas
Jefe Área de Comunicación y Promoción	Lic. Jeaninna Reyes Ramírez
Unidad de Planificación Institucional	MBA. Jeannette Masís Chacón
Auditora Interna	MBA. Silvia Salas Vásquez
Jefe de Auditoría Operativa	MBA. Sharon Retana Morales
Encargada de estudio	Lic. Ana Virginia Segura Monge

## 2. RESULTADOS DEL SERVICIO

### 2.1. Ausencia de innovación en las Campañas de Seguridad Vial

Se determinó que la estrategia de seguridad vial denominada “Corazones Amarillos”, conformada por las campañas: El Chásis sos Vos, Porqué la velocidad mata y La Brigada Vial, no han sufrido ningún cambio o innovación, desde el inicio de su promoción, la cual data del año 2016, aspecto que fue confirmado por la Jefa del Área de Comunicación y Promoción, de la Dirección de Proyectos, quien al consultársele al respecto indicó:

*“La continuidad de estas campañas en el tiempo, se realiza primero que nada basado en los datos, la continuidad se da para concientizar e incidir en los usuarios de las vías públicas”,*

En adición se le consultó:

¿Qué estudios de mercado sobre nuevas tendencias y cambio de comportamiento de los usuarios de las vías, ha realizado la Dirección de Proyectos, en los últimos tres años, que le permitan innovar y actualizar las estrategias que se han venido desarrollando?

*“Nosotros tenemos un estudio de comportamientos que hicimos sobre usuarios **en el año 2018**, pero como te dije antes, el Área de Estadística, tiene estudios epidemiológicos sobre quienes se mueren, quienes son, que tipo de trabajo tienen, donde viven, edades, escolaridad, etc.*



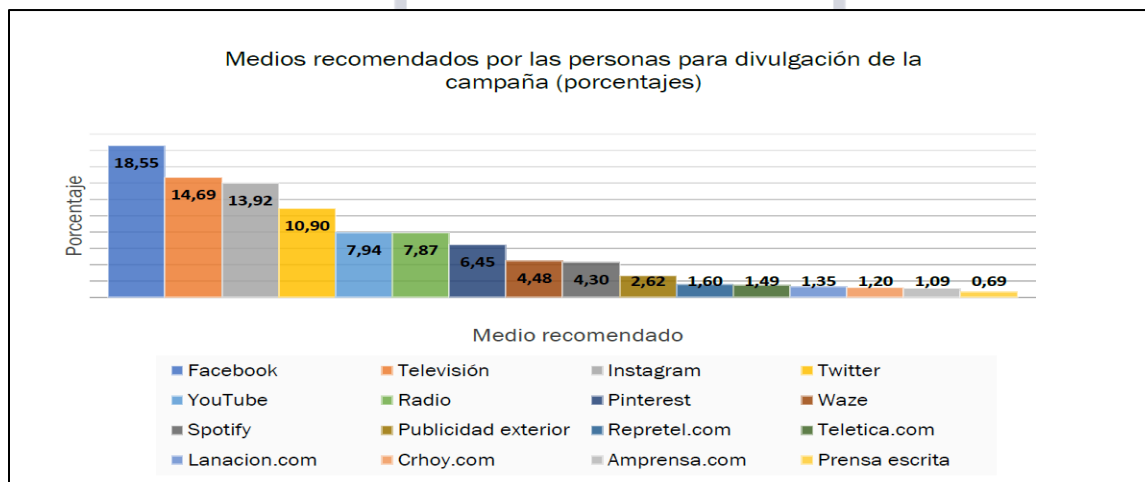
## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

*Sobre innovar y no usar más la televisión, los resultados de los estudios post campañas siguen arrojando que la gente indica que la televisión es el medio por excelencia, probablemente en un futuro llegue a cambiar, pero por ahora las personas indican que ven los anuncios en la televisión. Las redes sociales si son de mucha ayuda, pero aún no se posesionan para cambiar el habido de consumo de la gente. Si bien es cierto que el uso de las redes, ha desplazado un poco a la televisión este sigue siendo el medio de comunicación por excelencia. En este momento se tiene alcance a utilizar las redes de los medios de comunicación tanto televisión como radio, incluyendo las que se ubican en zonas regionales y además se utilizan los medios digitales que fortalecen el alcance digital”.*

***El resaltado y subrayado no pertenecen al original.***

Con respecto a lo expresado por la funcionaria, esta Auditoría revisó siete de los estudios post campaña (años 2018, 2019, 2020, 2021), suministrados por la Jefatura del Área de Comunicación y Promoción y si bien es cierto los resultados señalan que la televisión se considera el principal medio para enterarse de las campañas que promueve el Cosevi, en los informes Por qué La velocidad mata y El Chasis Sos Vos, ambos del 2018 y La Velocidad Mata del 2020, los medios recomendados por las personas consultadas para la divulgación de las campañas, fue hacer uso de las redes sociales como: Facebook, Instagram, You tube y Twitter etc, tal y como se muestra:

**Cuadro 1**  
**Medios Recomendados para divulgación de campañas**  
**Informe 2018, “¿Por qué La Velocidad Mata?”**



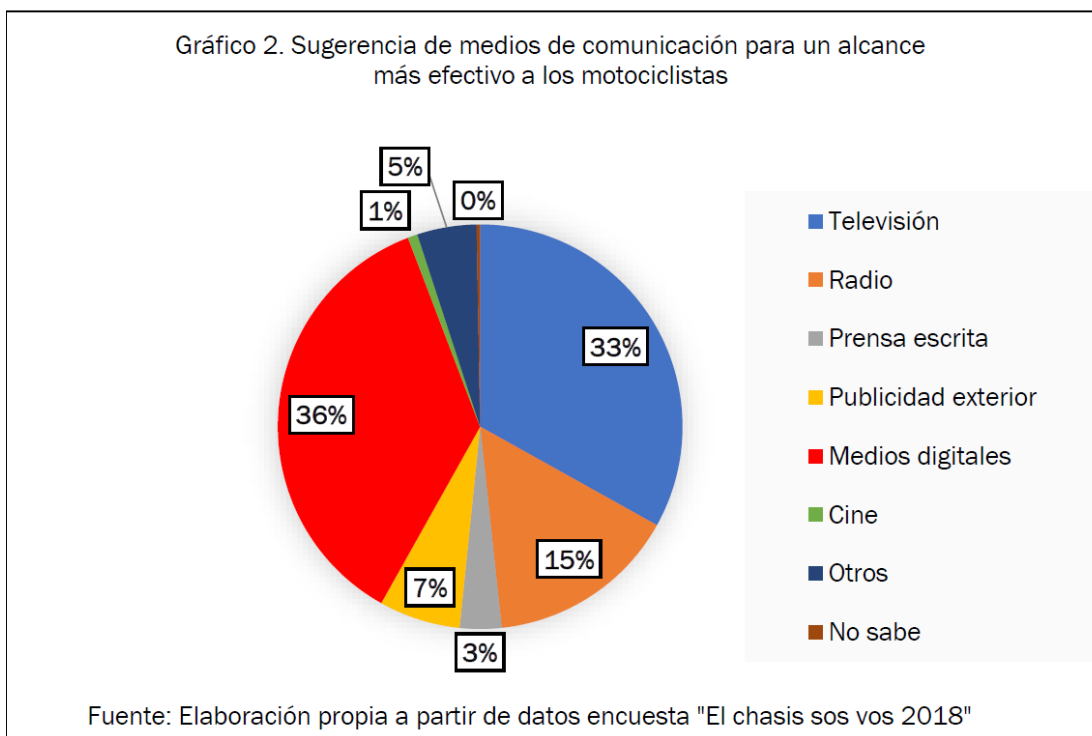
**Fuente:** Informe Medición post campaña “¿Por qué la velocidad mata?”

**Nota:** Léase la gráfica, para cada uno de los valores de izquierda a derecha.



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### Cuadro 2 Medios Recomendados para divulgación de campañas Informe 2018, “El Chásis Sos Vos”



**Fuente:** Informe Medición post campaña, “El Chasis Sos Vos”, 2018

Para el año 2018 en la gráfica anterior, los encuestados sugirieron en un 36% la utilización de medios digitales por encima de la televisión que representó un 33%. Es decir, desde ese momento a la Institución, los encuestados le están señalando el camino que debería seguir en temas de campañas publicitarias.



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### Cuadro 3 Medios Recomendados para divulgación de campañas Informe 2020, “La Velocidad Mata”

Cuadro No. 21 Medios de comunicación sugeridos por las personas entrevistadas para tener un alcance más efectivo a los conductores		
Medios de comunicación sugeridos por las personas entrevistadas para tener un alcance más efectivo a los conductores	Absoluto	Porcentual
Radio	253	45,50%
Televisión	250	44,96%
Facebook	211	37,95%
Publicidad exterior	96	17,27%
Twitter	93	16,73%
Prensa escrita	89	16,01%
Instagram	82	14,75%
Youtube	70	12,59%
Pinterest	21	3,78%
Waze	17	3,06%
Repretel.com	8	1,44%
AMPrensa.com	7	1,26%
Cine	7	1,26%
Spotify	7	1,26%
Nacion.com	4	0,72%
Teletica.com	3	0,54%
Whatsaap	3	0,54%

**Fuente:** Informe Evaluación Post-Campaña, “La Velocidad Mata”



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

Llama la atención de esta Auditoría, que este detalle de medios recomendados por las personas consultadas, en los informes señalados, no consta en los informes de los años 2019 y 2021, a pesar de ser un insumo valioso para efectos de toma de decisiones con respecto a la divulgación de las citadas campañas.

A la pregunta ¿Considera usted satisfactoria, la labor realizada por el Consejo de Seguridad Vial, por medio de la campaña, “Corazones Amarillos” y por qué? Indicó la Jefatura del Área de Comunicación y Promoción lo siguiente:

*“Desde el punto de vista como Área consideramos que sí, todo el trabajo que se realiza tiene un objetivo y es promover conocimiento a los usuarios y que tengan capacidad de tomar decisiones en carretera cuando se enfrentan a una situación de riesgo, por ejemplo, el tema de la ubicación de la mirada en la conducción. Los estudios post campaña que nosotros hemos realizado tienen datos interesantes sobre qué piensa la gente de las campañas y si toman o no los mensajes que se brindan a través de ellas. Por tanto y tomando en consideración que las campañas que se realizan son solo una parte de un todo lo que reviste la actividad de la movilidad, considero que si han sido oportunas”*

También se le consultó

¿Considera usted que podría innovarse la campaña de Corazones Amarillos?  
¿Cómo?

*“Hemos investigado que, si existen aplicaciones, plataformas de aprendizaje, no obstante, esto significaría un gasto bastante oneroso y no se tiene el recurso. Esto requiere inversión”.*

A pesar de lo comentado por la funcionaria, no se aportó evidencia técnica que respalde el hecho de no innovar las campañas que realiza el Cosevi, más aun tomando en consideración que del 2016 al 2024, el Cosevi ha invertido ₡10.642.690.445,00 (Diez mil seiscientos cuarenta y dos millones seiscientos noventa mil cuatrocientos cuarenta y cinco con 00/100), en las diferentes campañas que componen la estrategia Corazones Amarillos, como se muestra a continuación:



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### Cuadro 4 Asignación de recursos estrategia de seguridad vial "Corazones Amarillos" 2016-2024

Año	Meta	Descripción	Monto
2016	1.15	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡1 223 095 650,00
2017	1.14	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡1 848 004 700,00
2018	1.14	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡1 851 026 400,00
2019	1.15	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡1 746 912 283,00
2020	1.16	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡1 424 943 658,00
2021	1.13	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡805 284 593,00
2022	1.41	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡502 429 595,00
2023	1.39	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡645 810 666,00
2024	1.39	Implementación en un 100% de la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos; un esfuerzo para salvar vidas"	₡595 182 900,00
TOTAL			₡10 642 690 445,00

Fuente: Plan Operativo Institucional 2016-2024

Lo anterior evidencia que la ausencia de innovación no es por falta de recursos, por lo que no queda claro, cuáles son los verdaderos motivos por los cuales el Cosevi no apuesta por un cambio que esté alineado a las nuevas tendencias de comunicación y movilidad segura, que ayuden a transmitir el mensaje de las campañas, que tal y como lo señaló la jefatura consultada, es concientizar y crear recordación en la población meta.





## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

El Plan Mundial, Decenio de Acción para la Seguridad Vial señala:

*“La seguridad vial se encuentra en una encrucijada*

*A nivel mundial, las **colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones** prevenibles y se estima que **50 millones de traumatismos cada año**, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes.*

*.... En el presente plan se **exponen las medidas que es necesario adoptar para alcanzar ese objetivo. Está dirigido a los principales responsables de la formulación de políticas y debería servir de modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales.** Al emprender el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, **los gobiernos y las partes interesadas mundiales deben elegir entre «seguir como de costumbre» —con la esperanza de que esto sea suficiente para reducir significativamente el número de defunciones— o actuar con audacia y decisión, utilizando las herramientas y conocimientos adquiridos en el precedente Decenio de Acción para la Seguridad Vial para cambiar de rumbo.***

*El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial **rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como un impulsor decisivo del desarrollo sostenible. También insta a adoptar medidas que ayuden al mundo a alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030.***

Adicionalmente el documento también indica:

*“Hacer de la seguridad un valor fundamental*

*Pero los sistemas de movilidad basados verdaderamente en la seguridad tendrán un efecto globalmente beneficioso para nuestra salud; para nuestro*





## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

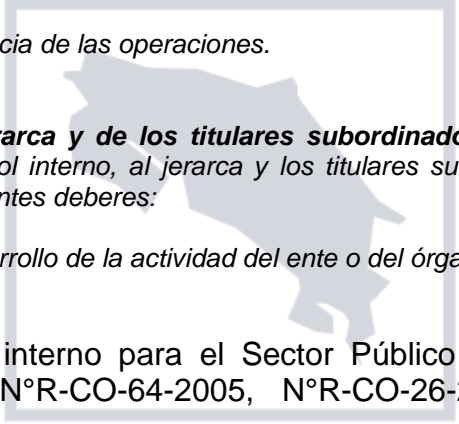
medio ambiente; para la reducción del costo social y económico de las tragedias relacionadas con la falta de seguridad vial; y para el papel de la mujer en nuestros sistemas de movilidad y transporte. **Situar la seguridad en el centro de nuestros esfuerzos en materia de seguridad vial hará que la movilidad segura pasea ser automáticamente un derecho humano. La empujará hacia arriba en el programa mundial y dará un nuevo impulso a un mayor compromiso de los gobiernos, empresas y organizaciones internacionales para aplicar medidas orientadas a reducir significativamente los traumatismos provocados por el tránsito**".  
(El resaltado y el subrayado no son del documento original)

Al respecto la Ley General de Control Interno, indica:

**"Artículo 8º-Concepto de sistema de control interno.** Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:

c) Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.  
(...)"

**"Artículo 12.-Deberes del jerarca y de los titulares subordinados en el sistema de control interno.** En materia de control interno, al jerarca y los titulares subordinados les corresponderá cumplir, entre otros, los siguientes deberes:

a) Velar por el adecuado desarrollo de la actividad del ente o del órgano a su cargo.  
(...)." 

Las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE) y reforma Resoluciones N°R-CO-64-2005, N°R-CO-26-2007, N°R-CO-10-2007, establecen:

**"4.5 Garantía de eficiencia y eficacia de las operaciones** El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer actividades de control que orienten la ejecución eficiente y eficaz de la gestión institucional. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas (...)"

La falta de actualización y de cultura en temas de innovación, sobre promoción y comunicación de la movilidad segura, hace que durante un período de nueve años la Institución venga repitiendo la misma estrategia sin determinar si realmente funciona, dado que no se obtuvo las evidencias que soporten la inversión en esas campañas versus el resultado de retención en la población, y sin tomar en cuenta los diferentes medios de comunicación con que se dispone en la actualidad.

Tal y como lo señala el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, en donde le solicita a los gobiernos y a las partes interesadas dejar

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL - AUDITORÍA INTERNA

TEL: (506) 2522-0915

WWW.COSEVI.GO.CR



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

de seguir funcionando “como de costumbre” y realizar un cambio “un nuevo camino” esa petición, es palpable que el COSEVI no lo está llevando a cabo, por cuanto el resultado de no innovar en medios digitales para llevar el mensaje mediante las campañas, afecta en que el mensaje de concientización no este llegando a más usuarios, o al usuario adecuado; se pierda la relevancia y la efectividad que tienen estas campañas en la promoción de conductas responsables al momento de hacer uso de las vías públicas, perturbando negativamente la movilidad vial.

### 2.2. Autoevaluación del Sistema de Control Interno

De la revisión efectuada por esta Auditoría a la Herramienta de Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional 2023-2024, se comprobó que en 14 del total de las 40 preguntas (ver anexo), la evidencia aportada por el Área de Comunicación y Promoción no es correcta para sustentar la calificación que se confirieron en dicha herramienta.

Es importante indicar que, es responsabilidad de la Unidad Organizacional remitir a la Unidad de Planificación Institucional (UPI), las evidencias correctas que sustenten la calificación que se otorga, a efectos de no inducir a error a la hora de emitir el Informe de resultados de la aplicación de la Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional por parte de la UPI.

Cabe señalar que la evidencia documental de las preguntas, no fue suministrada por la jefa del Área, a pesar que en consulta realizada por esta Auditoría, se comprometió a suministrarla.

Ley General de Control Interno, indica:

*“Artículo 8º-Concepto de sistema de control interno. Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistema de control interno la serie de acciones ejecutadas por la administración activa, diseñadas para proporcionar seguridad en la consecución de los siguientes objetivos:*

*(...)*

*b) Exigir confiabilidad y oportunidad de la información.*

*c) Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.*

*(...)”*

*“Artículo 12.-Deberes del jerarca y de los titulares subordinados en el sistema de control interno. En materia de control interno, al jerarca y los titulares subordinados les corresponderá cumplir, entre otros, los siguientes deberes:*

*a) Velar por el adecuado desarrollo de la actividad del ente o del órgano a su cargo.*

*(...)*

*d) Asegurarse de que los sistemas de control interno cumplan al menos con las características definidas en el artículo 7 de esta Ley.*

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL - AUDITORÍA INTERNA

TEL: (506) 2522-0915

WWW.COSEVI.GO.CR



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

(...)"

**"Artículo 15.-Actividades de control.** Respecto de las actividades de control, serán deberes del jerarca y de los titulares subordinados, entre otros, los siguientes:

a) Documentar, mantener actualizados y divulgar internamente, las políticas, las normas y los procedimientos de control que garanticen el cumplimiento del sistema de control interno institucional y la prevención de todo aspecto que conlleve a desviar los objetivos y las metas trazados por la institución en el desempeño de sus funciones".

Las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE) y reforma Resoluciones N°R-CO-64-2005, N°R-CO-26-2007, N°R-CO-10-2007, establecen:

### 1.4 Responsabilidad del jerarca y los titulares subordinados sobre el SCI

La responsabilidad por el establecimiento, mantenimiento, funcionamiento, perfeccionamiento y evaluación del SCI es inherente al jerarca y a los titulares subordinados, en el ámbito de sus competencias. En el cumplimiento de esa responsabilidad las autoridades citadas deben dar especial énfasis a áreas consideradas relevantes con base en criterios tales como su materialidad, el riesgo asociado y su impacto en la consecución de los fines institucionales, incluyendo lo relativo a la desconcentración de competencias y la contratación de servicios de apoyo. Como parte de ello, deben contemplar, entre otros asuntos, los siguientes:

(a...)

d. La vigilancia del cumplimiento, la validez y la suficiencia de todos los controles que integran el SCI.

Lo anterior se presenta debido a la falta de cuidado por parte de la encargada del Área de Comunicación y Promoción a la hora de analizar y desarrollar la Matriz de la Herramienta de Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional y completarla con la evidencia documental correspondiente.

Inciendiando lo anterior en que la UPI tenga que incurrir en reprocesos al tener que revisar la totalidad de las evidencias de toda la herramienta y que incorpore en el informe de resultados que se genera, información que podría no sustentar o respaldar la calificación otorgada por la unidad.

### 2.3. Indicadores para medir la gestión de campañas de seguridad vial

Se determinó que los indicadores utilizados para evaluar las campañas realizadas del 2016 al 2024, son de "recordación y alcance"<sup>1</sup>, esta evaluación se realiza por

<sup>1</sup> Los indicadores de alcance y recordación son herramientas que se utilizan para medir y asegurar la efectividad de la enseñanza y el aprendizaje. En el caso del alcance, se refiere al número de personas que han sido expuestas a un mensaje o anuncio. Los indicadores de recordación ayudan a definir qué es lo que se espera que los estudiantes aprendan y cómo se medirá su progreso.



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

medio de contratación externa. Es importante indicar que del año 2016 al 2024 se ha invertido en estas evaluaciones un total de ₡86.648.547,92 (Ochenta y seis millones seiscientos cuarenta y ocho mil quinientos cuarenta y siete con 90/100). Sin embargo, los resultados obtenidos, no permiten determinar el impacto que estas campañas, tienen en el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de accidentes.

Es importante indicar, que según lo manifestado por la jefa de la Unidad de Promoción y Proyección, las acciones realizadas por Cosevi a través de las campañas, forma parte de un gran todo, pues en temas de seguridad vial, interviene la labor de otras instituciones como las Direcciones Generales de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito, no obstante, lo mencionado, no es de recibo por parte de esta Auditoría, con base en el aumento de la accidentabilidad a nivel nacional, como se muestra en el detalle:

**Cuadro 5**  
**Accidentes de tránsito con víctimas por clase accidente**  
**2016-2023**

Accidentes de tránsito con víctimas por clase accidente 2016-2023			
		Clase de Accidente	
Año	Total, de accidentes víctimas	Solo heridos leves	Con muertos o graves
2016	16 037	13 524	2 513
2017	14 861	12 474	2 387
2018	14 742	12 402	2 340
2019	14 861	12 685	2 176
2020	11 791	10 187	1 604
2021	14 150	12 209	1 941
2022	15 629	13 275	2 354
2023	16 675	14 153	2 522
<b>Total</b>	<b>118 746</b>	<b>100 909</b>	<b>17 837</b>

Fuente: Anuario Estadístico de accidentes de tránsito con víctimas en Costa Rica, 2023

La información del cuadro no incluye datos del año 2024, ya que estos se comienzan a recolectar a inicios del año 2025, por lo que los resultados podrían ser más altos. También es importante indicar, que las estadísticas no incluyen el dato de las muertes que no se dan in situ, sino en días posteriores (fallecimiento en hospital) pero que su causa fue un accidente de tránsito.



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

Como se denota del cuadro supra, así como de la constante comunicación de noticias en los distintos medios, televisión, redes sociales, radio y prensa escrita; la accidentabilidad y muertes en carretera, es un problema que va en aumento, y su afectación genera un impacto a nivel social, económico, familiar, al punto de considerarse un problema de salud pública, por lo que es altamente cuestionable la realización de campañas que no sufren ningún tipo de cambio o innovación, aunado a que no cuentan con indicadores que permitan medir y determinar si la ejecución de las mismas, verdaderamente impacta y se posiciona en la mente de la población y contribuye al logro de las metas y objetivos institucionales en materia de seguridad vial.

Las Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE) y reforma Resoluciones N°R-CO-64-2005, N°R-CO-26-2007, N°R-CO-10-2007, establecen:

*“1.2 Objetivos del SCI El SCI de cada organización debe coadyuvar al cumplimiento de los siguientes objetivos:*

*(...)*

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

### **1.7 Rendición de cuentas sobre el SCI**

*El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben disponer y ejecutar un proceso periódico, formal y oportuno de rendición de cuentas sobre el diseño, el funcionamiento, la evaluación y el perfeccionamiento del SCI, ante los diversos sujetos interesados. El resaltado y subrayado no pertenece al original*

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

*El resaltado y subrayado no pertenece al original*

*“4.5 Garantía de eficiencia y eficacia de las operaciones El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer actividades de control que orienten la ejecución eficiente y eficaz de la gestión institucional. Lo anterior, tomando en cuenta, fundamentalmente, el bloque de legalidad, la naturaleza de sus operaciones y los riesgos relevantes a los cuales puedan verse expuestas (...)*





## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

Lo descrito demuestra falta de innovación por parte de los encargados en buscar nuevas formas de promover la seguridad vial, de manera que se pueda medir y evaluar el impacto real que genera las campañas en los usuarios.

De no contar con métricas claras que permitan medir y demostrar el impacto real de las campañas de seguridad vial, la Institución se expone a no poder identificar qué aspectos de estas campañas efectivamente funcionan y cuáles no, a fin de evitar la repetición de enfoques ineficaces, el uso ineficiente de los recursos tanto económicos como humanos; toma decisiones acertadas en cuanto al rumbo de las mismas, así como la rendición de cuentas en torno a defender la efectividad de estas campañas ante los entes fiscalizadores correspondientes.

### 3. CONCLUSIÓN

De conformidad con los resultados expuestos en este informe, se concluye que el Cosevi no cuenta con datos o información suficiente y pertinente, que permita aseverar que la estrategia de seguridad vial denominada "Corazones Amarillos", se realiza con eficiencia y eficacia, ya que no es posible determinar el impacto que la misma tiene en el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de accidentes, tal y como lo establecen los objetivos del Cosevi en su Plan Estratégico Institucional, 2023-2030.

### 4. RECOMENDACIONES

Tomando en cuenta los riesgos se ha priorizado las recomendaciones, por lo que esta Auditoría Interna establece los siguientes criterios:

**Baja:** Recomendaciones sencillas. No involucra gran cantidad de recursos u operaciones para su implementación por parte de la Administración.

**Media:** Recomendaciones de procedimientos o incumplimientos de normativa en las que intervienen una o varias áreas.

**Alta:** Recomendaciones que por su naturaleza, alcance, relevancia, complejidad e inversión son de urgente implementación para evitar pérdidas o impactos negativos a la operatividad, administración de recursos y gestión de la Administración Activa.

Se recuerda que la atención de las siguientes recomendaciones coadyuva al perfeccionamiento del sistema de control interno institucional el cual es responsabilidad de los Titulares Subordinados.

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL - AUDITORÍA INTERNA

TEL: (506) 2522-0915

WWW.COSEVI.GO.CR



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### 4.1. A la Dirección de Proyectos

- 4.1.1. Valorar la implementación de técnicas o herramientas avanzadas en la promoción y comunicación de la movilidad segura, con elementos que impacten a los usuarios, a fin de optimizar el uso de los recursos disponibles, de manera que contribuya con la seguridad vial. Para la implementación de esta recomendación se establece el plazo de 6 meses. **(Prioridad Alta). (Resultado 2.1)**
- 4.1.2. Girar instrucciones a la encargada del Área de Comunicación y Promoción, para que suministre a la Unidad de Planificación Institucional, la evidencia que respalde el correcto cumplimiento de las preguntas 3, 5, 8, 12, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 30, 32 de la Herramienta de Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional 2023-2024, o justificar la ausencia de esta evidencia según corresponda. Para la implementación de esta recomendación se establece el plazo de 1 mes. **(Prioridad Media). (Resultado 2.2).**
- 4.1.3. Girar instrucciones a la encargada del Área de Comunicación y Promoción para que establezca indicadores claros, medibles y específicos que permitan evaluar la eficiencia, economía y efectividad de los recursos invertidos para promover la movilidad segura, a fin de realizar una rendición de cuentas que fortalezca la toma de decisiones. Para la implementación de esta recomendación se establece un plazo de 6 meses. **(Prioridad alta). (Resultado 2.3).**

### 4.2. A la Unidad de Planificación

- 4.2.1. Revisar y analizar la totalidad de la Herramienta de Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional 2023-2024, suministrada por el Área de Comunicación y Promoción de la Dirección de Proyectos, a efectos de constatar que se suministre la evidencia que realmente justifique las respuestas brindadas en la misma. Para la implementación de esta recomendación se establece un plazo de 3 meses. **(Prioridad media). (Resultado 2.2).**
- 4.2.2. Incluir por principio de transparencia en el próximo Informe de resultados de la aplicación de la Autoevaluación del Sistema de Control Interno Institucional (ASCII) 2024-2025, las inconsistencias detectadas por la Auditoría Interna, en el período 2023-2024 para el caso del Área de





## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

Comunicación y Promoción de la Dirección de Proyectos. Para la implementación de esta recomendación se considera la comunicación del informe supra citado. **(Prioridad baja). (Resultado 2.2).**

### 5. FIRMAS

Lic. Ana Virginia Segura Monge  
**Profesional de Auditoría**

MBA. Sharon Retana Morales  
**Jefe Auditoría Operativa**





## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### 6. APÉNDICES

Análisis de las observaciones emitidas por la Administración en Conferencia Final del Informe realizado el 16 de enero, 2025.

Observación efectuada	Análisis realizado por la Auditoría Interna
El Director de Proyectos, solicitó modificar la redacción de la recomendación 4.1.1. y 4.1.3.	<p>Una vez analizada la solicitud del MSc. Roy Rojas Vargas, se concluye que la misma no afecta la esencia de la solución del problema identificado por esta Auditoría, por lo cual las recomendaciones quedan de la siguiente manera:</p> <p><b>4.1.1</b> Valorar la implementación de técnicas o herramientas avanzadas en la promoción y comunicación de la movilidad segura, con elementos que impacten a los usuarios, a fin de optimizar el uso de los recursos disponibles, de manera que contribuya con la seguridad vial. Para la implementación de esta recomendación se establece el plazo de 6 meses. <b>(Prioridad Alta).</b> <b>(Resultado 2.1)</b></p> <p><b>4.1.3.</b> Girar instrucciones a la encargada del Área de Comunicación y Promoción para que establezca indicadores claros, medibles y específicos que permitan evaluar la eficiencia, economía y efectividad de los recursos invertidos para promover la movilidad segura, a fin de realizar una rendición de cuentas que fortalezca la toma de decisiones.</p>



## INFORME CSV-AI-INF-AO-2024-27

### 7. ANEXOS

#### Anexo 1 Herramienta de Autoevaluación del Sistema de Control Interno Dirección de Proyectos Área de Comunicación y Promoción 2023-2024

Ítem	Detalle o pregunta	Cumplimiento	Observación de la Auditoría
AUT-03	¿Los procedimientos de su Unidad Organizacional aprobados a nivel institucional, incluyen formalmente los controles y sus respectivos responsables, para su aplicación?	Sí	No hay evidencia de atención de esta pregunta
AUT-05	¿Se elaboran planes de acción específicos, considerando responsables de cada una de las acciones y plazos de atención razonables, con el fin de atender todas las recomendaciones y observaciones producto de los informes de auditoría Interna?	Sí	No se incluye carpeta de evidencias
AUT-08	¿Cuenta con expedientes personales de sus colaboradores, para la evaluación objetiva del desempeño y registros personales?	Sí	No se ubicaron respaldos de los expedientes
AUT-12	¿Contribuye la gestión del Riesgo Institucional en la toma de decisiones?	Sí	Documentación no corresponde
AUT-14	¿Documenta de forma periódica las acciones elaboradoras de la valoración del riesgo y archiva digitalmente dicha documentación?	Sí	Documentación incompleta
AUT-16	¿Comunica de forma periódica a su jefatura inmediata los resultados de la valoración del riesgo?	Sí	No se incluye carpeta de evidencias
AUT-17	¿Ejecuta un seguimiento trimestral sobre los riesgos relevantes de su unidad organizacional?	Sí	No incluye documentación que respalde la acción
AUT-18	¿Se tiene documentados los procedimientos según lo establecido en la Guía de levantamiento de procedimientos institucional vigente?	Sí	Carpeta solo incluye un procedimiento
AUT-19	¿Los procedimientos de la unidad organizacional están actualizados, aprobados y difundidos entre sus colaboradores?	Sí	No hay evidencia de atención de esta pregunta
AUT-21	¿Existen mecanismos para verificar y supervisar la información que se utiliza para la elaboración de los diferentes reportes e informes de su unidad organizacional?	Sí	Documentación no corresponde
AUT-23	¿Existen formularios estándar para el procesamiento, traslado y registro de la información generada dentro de su Unidad Organizacional como parte del Control Interno?	Sí	Se incluye solamente un pantallazo, con información confusa
AUT-24	¿Se tienen controles para la emisión, custodia y manejo de los formularios?	Sí	Se incluye solamente un pantallazo, con información confusa
AUT-30	¿Se promueve mejoras a los sistemas de información de su competencia?	Sí	Se incluye solamente un pantallazo, con información confusa
AUT-32	¿Existen canales de comunicación formalmente definidos para la comunicación entre funcionarios que teletrabajan?	Sí	Solo consta una adenda de contrato de TT.

Fuente: Herramienta Autoevaluación de SCI, Área de Comunicación y Promoción