

SESIÓN ORDINARIA 0021-2026

Acta de la Sesión Ordinaria 0021-2026 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el lunes 28 de setiembre del 2026.

Al ser las dieciséis horas con ocho minutos, se da inicio a la sesión ordinaria en modalidad virtual, la cual es presidida por la Ing. Sofía Fallas Barquero, presidenta delegada y representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Se consigna la asistencia inicial de cuatro directoras.

ARTÍCULO I. REQUISITOS PREVIOS DE CONSTATACIÓN CON MOTIVO DE CELEBRARSE DE LA SESIÓN

a. Presentación de los miembros de la Junta Directiva

De conformidad con lo establecido en el reglamento, se detalla la participación y asistencia de las personas convocadas a la presente sesión:

Miembros de la Junta Directiva en modalidad virtual

Licda. Yorlene Víquez Estevanovich	Representante de La Unión Nacional de Gobiernos Locales Representante del Ministerio de Educación Pública
Licda. María Fernanda Durán López Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Ing. Sofía Fallas Barquero	Presidenta Delegada, Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Dr. Alexander Sánchez Cabo	Representante del Ministerio de Salud.

Otros participantes en modalidad virtual:

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez	Director Ejecutivo
Sra. Laura Sáenz Recinos	Secretaria de Junta Directiva
Lic. Carlos Rivas Fernández	Asesor Legal

b. Identificación del lugar en el cual se encuentran los miembros de la Junta Directiva que participan

De conformidad con los requisitos legales para garantizar la validez de la sesión virtual, se procede a consignar la ubicación: la Ing. Sofía Fallas Barquero, atiende la sesión desde Paraíso de Cartago, en su casa de Habitación; la Lic. Yorlene Viquez Estevanovich, indica que se encuentra atendiendo la sesión de manera virtual desde San Joaquín de Flores desde su oficina; la Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves, indica que atiende la sesión desde Cipreses de Curridabat; y la Lic. María Fernanda Durán López, indica que se encuentra atendiendo la sesión desde Puntarenas.

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

La sesión se realiza mediante la plataforma Microsoft Teams, con el fin de facilitar la participación y garantizar la presencia del quórum reglamentario

d. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

La sesión inició con la asistencia de cuatro directoras. En el punto IV según la agenda, se integró el Dr. Alexander Sánchez Cabo, indicando que se encontraba en carretera en gira de trabajo por Puntarenas.

En relación con el punto VI, «Presentación de Resultados de la Auditoría Operativa de Seguridad Vial», participaron los siguientes invitados:

COSEVI

Msc.Roy Rojas Vargas	Director de Proyectos, COSEVI
Mba.Silvia Patricia Salas Vásquez	Auditora Interna de COSEVI

Contraloría General de la República

Licda. Marcela Aragón Sandoval	Gerente de área
Licda. Marilú González Aguilar	Asesora Legal
MPM.Graciela Obando Araya	Fiscalizadora Asociada
Ing.Alejandra Cabezas Fonseca	Fiscalizadora Asociada
Lic.Cristian Vargas Solórzano	Fiscalizador
Licda.Karol Zúñiga Soto	Fiscalizadora
MSc.Yorleny Ortega Rojas	Fiscalizadora

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

MSc. Antonio Guash Aguilar	Auditor Interno
Licda. Cindy Coto Calvo	Directora DGEV
Lic. Diego Daniel Arias Alvarado	Director División de Transportes

Ing. Junior Araya Villalobos
Lic. Eddy Quedo García
Ing. Pedro Meckbel Guillen

Director DGIT
Administración Vial y Transporte Terrestre.
Director de la Unidad de Planificación
Institucional del MOPT

ARTÍCULO II. APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

La Ing. Sofía Fallas Barquero, somete a votación y aprobación el orden del día, el cual fue compartido previamente a la Junta Directiva, por medio de la secretaria de Actas:

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del Acta de la Sesión Ordinaria 0020-2026
- IV. Asuntos de Presidencia
- V. Asuntos de Directores de Junta Directiva.
- VI. Presentación de Resultados Auditoria Operativa de Seguridad Vial - CGR ,COSEVI, MOPT.
- VII. Adenda N°26 Convenio de préstamo de Vehículos.
- VIII. Solicitud de Autorización de participación en el XXX Congreso Latinoamericano de Auditoría Interna (CLAI 2026) / Auditoría Interna.
- IX. Asuntos de Dirección Ejecutiva:
 - Plan de Acción Informe Anual de Gestión de la Contraloría de Servicios 2025.
- X. Correspondencia
- XI. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Los miembros de la Junta Directiva manifiestan no tener observaciones ni objeciones al respecto, procediendo a emitir su voto afirmativo.

Por lo tanto, con 4 votos a favor, se acuerda lo siguiente:

ACUERDO

- 2.1 Se aprueba el orden del día

ACUERDO UNÁNIME Y FIRME

ARTÍCULO III. APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA 0020-2026.

Ing. Sofia Fallas Barquero, somete a discusión y votación el acta de la sesión ordinaria N.°0020-2026, la cual se incluyó en la carpeta compartida y les fue remitida previamente.

Los miembros de la Junta Directiva no tienen observaciones ni objeciones al respecto, por lo que proceden a emitir su voto.

Se abstiene de votar la Ing. Sofia Fallas Barquero, ya que no estuvo presente en la sesión del 21 de setiembre del 2026.

Por lo tanto, con 4 votos a favor y una abstención se acuerda lo siguiente:

ACUERDO

3.1 Se aprueba el acta de la sesión ordinaria 0020-2026, celebrada el lunes 21 de septiembre del 2026.

ACUERDO UNÁNIME Y FIRME

ARTICULO IV. ASUNTOS DE PRESIDENCIA:

No se conocen asuntos de la Presidencia.

Al ser las dieciséis horas con once minutos, se incorpora a la sesión el Dr. Alexander Sánchez Cabo, Ministro de Salud, completando así la totalidad de los cinco integrantes de la Junta Directiva.

ARTÍCULO V. ASUNTOS DE DIRECTORES DE JUNTA DIRECTIVA

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

ARTÍCULO VI. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS AUDITORIA OPERATIVA DE SEGURIDAD VIAL - CGR, COSEVI, MOPT.

Ing. Sofia Fallas Barquero: entonces vamos con este punto IV, que es la presentación, de los resultados de la auditoría operativa de Seguridad Vial, por la Contraloría General de la República, COSEVI y el MOPT.

Entonces pasamos a la presentación de los resultados de la Auditoría.

Le solicito entonces a Laura permitir el ingreso de los expositores y las demás personas que se solicitó por parte de la Contraloría que estuvieran presentes.

Laura Saenz Recinos: Listo, voy a ir ingresándolos.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Sí.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Muchas gracias, buenas tardes a todos y todas. Si quieren, hacemos rápidamente, como se ha incorporado varias personas, una breve presentación, quién es cada quien y después le daría el micrófono a las personas por parte de la Contraloría para que nos hagan la presentación respectiva. Muchas gracias.

Podemos empezar, estamos aquí. Bueno, todos los directores de la Junta Directiva COSEVI. Por mi parte, Sofia Fallas, representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y presidente de la Junta, le pido a los directores que se presenten. Adicionalmente, después a los funcionarios de COSEVI, luego los funcionarios del MOPT y por último, a las personas de la Contraloría. Muchas gracias.

Adelante de los directores.

Ing. Ana Bolaños Chaves: Inicio, buenas tardes, mi nombre es Ana Lorena Bolaños, representante del Colegio de Ingenieros y Arquitectos.

Licda. Maria Fernanda Duran López: Buenas tardes, mi nombre es María Fernanda Durán López, Viceministra de Planificación del Ministerio de Educación Pública.

Licda. Yorlene Viquez Estevanovich: Voy entonces, buenas tardes, mi nombre es Yorlene Viquez, soy la representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales. Bienvenidos, saludes doña Cindy, un gusto volverla a ver después de tanto tiempo. Saludos a todos.

Dr. Alexander Sánchez Cabo: Buenas tardes, Alexander Sánchez, Ministro de Salud.

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez: Buenas tardes, Jeffrey Cervantes, Director Ejecutivo del COSEVI.

MBA. Silvia Patricia Salas Vásquez: Muy buenas tardes, Silvia Salas, Auditora Interna de COSEVI, un gusto.

Dr. Carlos Rivas Fernández: Buenas tardes, Carlos Rivas, Asesor Legal del COSEVI.

MSc. Antonio Guasch Aguilar. Buenas tardes, Antonio, auditor del MOPT.

Ing. Junior Araya Villalobos: Buenas tardes, Junior Araya Villalobos, Director de Ingeniería de Tránsito, para servirles.

Licda. Cindy Coto Calvo: Buenas tardes, Cindy Coto Directora General de Educación Vial. Hola, doña Yorlene, igual un gusto saludarla.

Lic. Diego Daniel Arias Alvarado: Hola, buenas tardes, Diego Arias, Director de la División de Transportes del MOPT.

Ing. Pedro Meckbel Guillén: Hola, buenas tardes, Pedro, Director de la Unidad de Planificación Institucional del MOPT.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Estamos con el MOPT, ¿falta alguien?

Lic. Diego Daniel Arias Alvarado: Por ahí tenemos también a Don Eddy, pero creo que lo agarramos de camino, pero está creo que iba de camino ahorita.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Sí, no sé si estás ahí, Eddy.

Lic. Eddy Quedo García: Buenas tardes

Ing. Sofia Fallas Barquero: Gracias, Eddy. A los señores de la Contraloría, si gustan se presentan y inmediatamente procedemos con la presentación.

Marcela Aragón Sandoval: Muchas gracias, muy buenas tardes a todos y a todas. Les agradecemos que nos hayan concedido este espacio para poder hacer la presentación de resultados de la Auditoría Operativa que ya concluimos. Mi nombre es Marcela Aragón Sandoval, soy la Gerente del Área para la Fiscalización en el Desarrollo de las Ciudades y me acompañan los compañeros que forman parte del equipo y entonces que ellos harían la presentación cada uno, por favor, gracias.

Yorleny Rojas: Buenas tardes, Yorleny Rojas, soy supervisora de calidad y estuve trabajando con el equipo encargado del proyecto. Mucho gusto.

Graciela Obando Araya: Buenas tardes, mi nombre es Graciela Obando, Coordinadora de Equipo.

Marilú Aguilar Aguilar: Muy buenas tardes, mi nombre es Marilú Aguilar, soy Fiscalizadora Abogada del Equipo.

Cristian Vargas Solórzano: Buenas tardes, mi nombre es Cristian Vargas y soy colaborador del equipo.

Yorleny Rojas: Tenemos una compañera más con un problemita técnico que esperamos que pueda resolver, ella es Alejandra Cabezas, que también estuvo formando parte del equipo como colaboradora.

Karol Zúñiga Soto: Buenas tardes, mi nombre es Karol Zúñiga, yo soy del Área de seguimiento para la Mejora Pública y estaré acompañándolos en el proceso de seguimiento, una vez ya emitido el informe.

Marcela Aragón Sandoval: De nuestra parte estaríamos.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Muchas gracias, entonces si gustan, pueden empezar con la presentación.

Marcela Aragón Sandoval: Perfecto, vamos a cargarla, como les mencionábamos, este es un espacio en el que nosotros les vamos a hacer una presentación ejecutiva, de los resultados sobre la auditoría operativa relacionada con la eficacia y la eficiencia de las intervenciones ejecutadas en materia de Seguridad Vial que involucran tanto al Consejo de Seguridad Vial, como también a otros actores, específicamente las direcciones o varias de las direcciones que tenemos, también del MOPT.

Nosotros estaríamos haciendo la presentación y les pediríamos quizás que nos den el espacio para completarla, una vez que concluyamos, pues abrimos el espacio para que Ustedes nos den observaciones, nos hagan sus comentarios y también para darle un breve espacio a la compañera Karol, que les va a explicar qué pasaría ya una vez que se emite el informe para efectos del seguimiento de las disposiciones.

Por otro lado, también es importante mencionarles, que nosotros vamos a levantar una minuta de esta presentación y se las vamos a circular posteriormente para que Ustedes nos la firmen, eso les vamos a agradecer mucho la colaboración que nos puedan brindar sobre ese tema y cualquier otra consideración ya de tipo más administrativo que fuera necesario, pues ahí también se las vamos a hacer ver en el proceso.

Le voy a ceder el espacio a mi compañera Graciela Obando, quien ha sido como ella bien lo mencionó, la coordinadora de esta Auditoría, no sin antes mencionarles que nosotros el viernes al final del día les remitimos a Ustedes copia del borrador de informe, con el fin de que Ustedes pudieran tenerlo por lo menos unas horas antes de que nosotros realizáramos esta presentación. Nuestro procedimiento establece que una vez que nosotros hagamos esta presentación, aparte de poder recopilar observaciones en esta oportunidad, pues Ustedes también cuentan con un tiempo, me parece, si no me equivoco, que es al 9, me corrigen, por favor, si es al 9 de octubre o al 5 de octubre.

Yorleny Rojas: doña Marcela, al 5 de octubre.

Marcela Aragón Sandoval: Ustedes tendrían el espacio para presentarnos formalmente o por escrito observaciones o comentarios, en esos casos nosotros les pedimos que, si nos remitan la documentación respectiva en caso de que haya alguna situación que Ustedes consideren que nosotros necesitamos revalorar o considerar. Pero eso, bueno, también lo podemos tratar más al final de la presentación. De momento, entonces este le cedo la palabra a mi compañera Graciela para que ella les haga la presentación con los resultados, insistiendo que esta es una presentación ejecutiva. Y que, en el borrador de informe, pues Ustedes tienen ahí todo el detalle que van a poder ver con más, con más calma. Muchas gracias.

Graciela Obando Araya: Muchísimas gracias, doña Marcela, nada más para confirmar están viendo la pantalla donde se está presentando una presentación, donde dice Auditoría Operativa? sí.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Sí, yo la veo bien

Graciela Obando Araya: Muchísimas gracias. Perfecto, es que nosotros acá no utilizamos Teams, entonces no aparece como la pantalla que uno está compartiendo. Bueno, muchísimas gracias a todos y buenas tardes a todos los presentes y gracias por el espacio.

El día de hoy nosotros como Área de Fiscalización tal como nos indicó Doña Marcela, les estaremos presentando entonces, los resultados de la auditoría sobre la ineficiencia de las intervenciones del COSEVI y otros actores en materia de Seguridad Vial, que por algunos meses nos encontramos nosotros acá evaluando.

Nuestro objetivo general fue determinar si estas acciones están logrando reducir la siniestralidad vial e incrementando el valor público propiamente.

Para ir directo a nuestro punto, nuestra conclusión general es que las acciones implementadas por el COSEVI y las direcciones del MOPT actualmente no son eficientes ni eficaces para reducir la siniestralidad.

Esta conclusión se sustenta en algunas debilidades que identificamos, como, por ejemplo, una baja cobertura y priorización de las intervenciones en zonas y horarios más críticos, así como un desconocimiento de la efectividad de los recursos invertidos tanto en infraestructura como en campañas de comunicación en sí.

Para esto, antes de adentrarnos un poquito en los resultados, tenemos para explicar un poco la generalidad: recordemos que esta Auditoría auditó tres grandes áreas:

- Infraestructura vial: que evaluó la capacidad de mantener las carreteras seguras, evaluando sobre todo las acciones implementadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- Control y vigilancia: aquí evaluamos esta capacidad operativa y disuasiva que tiene la Policía de Tránsito; entonces, propiamente también vimos mucho del accionar de la Dirección General de Policía de Tránsito.
- Formación y prevención: vimos temas enfocado en cuáles eran estas estrategias educativas y el cambio cultural que se estaban propiciando, tanto de la mano de la Dirección General de Educación Vial como también en la parte de campañas y demás por parte del COSEVI.

Entrando en nuestro primer resultado, que es sobre la baja cobertura y priorización de las intervenciones de Seguridad Vial en la zona de mayor siniestralidad del país, acá lo que identificamos es que las acciones preventivas y reactivas ejecutadas por el COSEVI y las tres direcciones del MOPT (DGIT, Policía de Tránsito y Educación Vial) han presentado una baja cobertura en las zonas de mayor siniestralidad del país.

El despliegue de las intervenciones estatales identificamos que se está realizando sin una estrategia en común, omitiendo dirigir los recursos prioritariamente hacia cantones de mayor riesgo de siniestralidad para salvaguardar la vida de los usuarios. En específico, en temas de infraestructura, en cuanto a la DGIT, se

identificó que los cantones con mayor siniestralidad anual apenas están recibiendo casi un 30 % del señalamiento vertical y un 28 %, por ejemplo, de los kilómetros que le estaban marcando anualmente.

En cuanto a control y vigilancia, identificamos que no se ha priorizado que el despliegue se ejecute en las zonas de mayor siniestralidad a nivel nacional. Lo que identificamos es que más bien la Administración lo que ha establecido es que los controles se den por tipos de riesgo crítico ya sea por velocidad, uso de casco, etcétera, pero no va a poner una focalización también geográfica.

En tema de formación y prevención, identificamos que las giras de acreditación y campañas no se han focalizado estratégicamente también en estas zonas.

Por ejemplo, para el tema de campañas para el otorgamiento de licencias, identificamos que el 93 % del esfuerzo se ha focalizado en zonas que no son de mayor punto crítico.

Esto es como parte de lo que nosotros también mostramos en el informe de cuáles han sido estas zonas que nosotros estamos considerando como de alta siniestralidad, identificando cuáles eran los cantones que han conllevado el 50 % de los siniestros en el periodo auditado, y de ahí lo que hemos hecho en este análisis.

¿Cuál es el efecto de mantenerse estas situaciones? En este caso, lo que nosotros estaríamos viendo es que, de mantenerse estas debilidades, no se garantiza que las acciones estatales permitan la cobertura eficaz de las principales zonas críticas con el fin de lograr un resultado efectivo en la disminución de la siniestralidad vial.

También estamos identificando que hay una ausencia de dirección política y estratégica, sumada a una ausencia de mecanismos que facilitan la articulación entre los distintos actores, lo cual también ha provocado que las intervenciones se den con una baja cobertura para la reducción propia de la siniestralidad, y esto también propicia que se funcione sin una visión priorizada ni integral entre todos los actores que están atendiendo esta problemática.

Para continuar, estamos analizando el tema de cómo es que se ha dado en el segundo resultado, un poco más propio de las acciones de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y también sumado con la labor que tiene el COSEVI en la producción de datos estadísticos.

Aquí lo que nosotros estamos identificando es que la Administración desconoce la efectividad de las intervenciones en infraestructura vial (llámese señalamiento y demarcación) que ha realizado la DGIT para reducir la siniestralidad propiamente. Esto debido a una falta de insumos como datos y métricas para orientar los recursos, a diferencia de cómo sí ocurre en el sistema de semáforos, donde sí se maneja todo el tema de estadísticas georreferenciadas, costos unitarios y demás. Eso es algo que no encontramos para las otras acciones que implementa esta dirección.

Asimismo, encontramos que existe un registro de la siniestralidad vial a partir del año 2025, que obstaculiza también identificar las zonas críticas, y se agrava dado que se tiene una demora de 10 meses para la producción de los anuarios estadísticos por parte del COSEVI.

Por cuanto los datos oficiales que nosotros tenemos son hasta el 2024 y, posterior a eso, existen algunas debilidades en la base de datos propios del COSEVI donde no se encuentran algunas variables como, por ejemplo, el kilómetro donde ocurre el siniestro o tampoco se utiliza el estándar nacional de cómo es que se debe georreferenciar las estadísticas. Por lo cual, ahí se tienen estas debilidades para poder identificar y lograr este enlace entre los siniestros que están ocurriendo y cómo el país está generando las intervenciones en esta materia.

¿Cuál es el efecto de todo esto? Actualmente, los datos y el procesamiento inoportuno de la información limitan la capacidad del Estado para tomar decisiones informadas en materia de Seguridad Vial, y esta carencia también impide que se puedan calcular algunos indicadores necesarios para analizar si se están logrando articular las acciones e invertir en los lugares correctos. Por ejemplo, la ausencia de datos precisos sobre el gasto real no permite medir la tasa de costo-efectividad de las inversiones que se están dando, referidos al costo financiero que se está haciendo por evitar algún tipo de siniestro luego de una intervención.

Del mismo modo, al no contar con registros consolidados sobre el gasto de materiales ni un desglose por el tipo de intervención, tampoco es posible tener una medida exacta para saber el costo unitario correspondiente a los insumos empleados en cada una de las intervenciones, y eso también dificulta disponer de información efectiva para el uso de los recursos públicos.

Asimismo, todo esto nos lleva a que tampoco se tienen, que es algo que nosotros mencionamos también dentro del informe, a la hora de que no se mantienen registros adecuados para los tiempos en cuanto a señalización y demarcación, se imposibilita medir la respuesta que ha tenido el Estado para responder ante daños viales y evaluar el impacto real de la inversión en infraestructura sobre la Seguridad Vial y, al final de cuentas, sobre la salvaguarda de las vidas humanas.

Luego, en el resultado número tres, ya nosotros nos estamos enfocando más sobre la gestión de la Dirección General de Policía de Tránsito.

Aquí lo que encontramos y lo que se logró evidenciar, luego del análisis realizado, es que existe un deterioro progresivo en la capacidad de atención y la cobertura que ha presentado esta dirección en los siniestros viales.

Nosotros, al evaluar el tiempo transcurrido desde que ingresa la llamada o reporte del siniestro en la plataforma de la central de comunicaciones hasta la asignación oficial del oficial de tránsito, determinamos que el tiempo promedio nacional más bien se ha llegado a triplicar en el periodo de auditoría, donde se ha pasado de 9 minutos con 46 segundos para el periodo 2023, hasta un promedio de 31 minutos con 53 segundos para finalizar el primer trimestre del año 2026, donde hemos visto también datos atípicos, como, por ejemplo, en la

Región Chorotega o Metropolitana, donde vemos que esos tiempos se han aumentado en 1 hora aproximadamente, que es lo que nosotros estamos reflejando en la imagen.

Aunado a esas debilidades, también determinamos que el despliegue del recurso policial ha presentado una focalización que no prioriza la vigilancia en los horarios de mayor siniestralidad, los cuales son de noche. Al respecto, se identificó que la Dirección propiamente mantiene un esquema operativo que concentra el 65 % aproximadamente de su actividad en la jornada diurna.

Las boletas de citación al irrespeto de la Ley de Tránsito también en su mayoría se confeccionan en ese horario, lo que, si bien responde a la necesidad operativa de atender el mayor volumen de tránsito vehicular que circula en los horarios diurnos, genera como resultado que la siniestralidad más alta en carretera se dé en el franco nocturno.

Sumado a esa baja cobertura que estamos viendo en los horarios de alta siniestralidad, vemos que hay un agravante dada la reducción de la cantidad de policías de tránsito, que han pasado de 1.000 a 708 oficiales en el periodo actual, en donde hemos visto que la hora de dividir la cantidad de policías de tránsito entre las 29 delegaciones que existen y los diversos turnos para operar las 24/7, el país cuenta con entre 70 y 80 oficiales en cada turno y eso provoca que algunas delegaciones solo funcionen con entre uno y cuatro oficiales, sabiendo que en algunos casos les toca también atender labores administrativas; entonces, eso disminuye la cobertura.

Asociado a esto, viendo el efecto de estas debilidades, lo que estamos identificando es que, de persistir estas inefficiencias, se generan riesgos sobre la incapacidad que tiene la DGPT en la atención de su mandato de control y vigilancia en carretera, comprometiendo la misión de la Dirección, que los tiempos de respuesta y la cobertura de los horarios más siniestros se estén reduciendo también debilita la gestión pública y erosiona la confianza.

La reducción de la cobertura policial en los horarios nocturnos también limita ejercer una óptima vigilancia en carretera; de manera que, si tampoco se soluciona, la DGPT seguiría operando de una manera reactiva y no preventiva, priorizando la atención de la congestión vial sin contar con una estrategia unificada con indicadores de desempeño que nos llamen a priorizar los horarios que mayores siniestros tienen, revisar los tiempos de atención y garantizar la cobertura en los horarios que así se requiere.

Por otro lado, la efectividad sancionatoria y disuasoria que el oficial de tránsito promueve mediante la confección de boletas de citación por infracción a la Ley de Tránsito se ve también erosionada, ante la existencia de unas 879.000 multas pendientes de pago, lo cual representa 63.000 millones de colones. Esto genera un efecto directo en la disminución de los ingresos institucionales y, de acuerdo con las mediciones que se hicieron, alrededor de un 5 % de este monto también se ha estado pasando por incobrable debido a algunas debilidades que requieren mejora.

Por último, nuestro cuarto resultado se enfoca mucho en los programas preventivos y en las campañas de comunicación que ha estado ejecutando el COSEVI.

En el último periodo del análisis que hicimos, lo que identificamos es que la gestión de estas inversiones no permite evidenciar una contribución efectiva y sostenida en la reducción de la siniestralidad de los diferentes grupos o poblaciones a los cuales se ven dirigidas estas intervenciones, de manera que con el análisis realizado no se garantiza la eficiencia en el uso de los recursos públicos destinados a estas acciones preventivas.

Con respecto a los programas preventivos, analizamos que para el periodo 2023, 2024 y 2025 la Administración ejecutó alrededor de 28 millones de colones en programas como Centros Educativos y Empresas Seguras. Sin embargo, al aplicar los indicadores de costo-efectividad que hicimos, la cantidad de siniestros a nivel nacional no evidencia una disminución; por el contrario, los siniestros van cada vez en aumento. En consecuencia, en el año 2025 no se logra demostrar que estos recursos invertidos se estén traduciendo en una mejora cuantificable del resultado esperado.

En temas de campañas masivas, contamos con otra perspectiva: si bien para los años 2023 y 2024 se ejecutaron alrededor de 900 millones de colones en estas campañas de comunicación masiva, se constató que después del año 2025 hasta la información que obtuvimos al 31 de marzo de 2026, se dejaron de ejecutar estas campañas. Esto a pesar de que, por ejemplo, para el año 2025 se tuvo un incremento de hasta más de un 154 % en la cantidad de víctimas graves y fatales de conductores en relación con el año anterior.

¿Qué pasa si esto no se corrige? De mantenerse esta situación a nivel operativo, se sigue reflejando una ineficiencia del gasto público al ejecutar recursos económicos sin la capacidad de demostrar, a través de las campañas de comunicación masiva y los programas preventivos, que se está cumpliendo con el fin primordial de salvar vidas y de reducir la siniestralidad en carretera y también al carecer de justificaciones estratégicas e idóneas sobre las campañas, se seguirían percibiendo tal vez como un gasto no prioritario y se deja de lado la atención de los grupos más afectados, como lo son los motociclistas y los conductores, al suspender esta intervención como un medio de educación masiva.

En esta ilustración, nosotros hicimos uso de la data que tenemos para evidenciar que los motociclistas han sido uno de los grupos más afectados por la problemática, al igual que los conductores, y cómo la siniestralidad en cuanto también en cantidad de siniestros como en víctimas, ha permanecido bastante estable en el periodo, mientras que las acciones que se han estado ejecutando más bien muestran una reducción.

Ahora bien, vamos a hablar acerca de las disposiciones que tiene el informe, las cuales estamos dirigiendo a cada uno de los jerarcas que tienen el grado de responsabilidad sobre la materia específica, así como cuál es el plan de cumplimiento de las metas.

A don Efraím, en su calidad de Ministro rector del sector, se le está dirigiendo la disposición uno, que sería formular, oficializar y ordenar la implementación de un instrumento estratégico integral que permita alinear y

articular a todos los actores del sistema hacia una visión común y coordinada, así como alinear la planificación operativa y presupuestaria del sector con el objetivo de reducir la siniestralidad del país. Lo anterior, de conformidad con lo que dice la rectoría sectorial establecida en la Constitución Política, en la Ley de Creación del MOPT y el enfoque preventivo que tiene, por ejemplo, la norma ISO 39001. El documento que estamos indicando debe contener al menos un análisis de la realidad y el contexto de la siniestralidad a nivel nacional, considerando cada una de las perspectivas de los actores de Seguridad Vial y fundamentado en la normativa nacional vigente; y también contener elementos asociados a un objetivo general y objetivos específicos relacionados con la reducción de la siniestralidad a nivel nacional, así como estrategias, acciones y metas tácticas vinculantes de corto, mediano y largo plazo para todos los actores involucrados en este proceso.

Para dar por acreditada esta disposición, se debería remitir al Área de seguimiento para la mejora pública, a más tardar en marzo de 2027, una certificación sobre el avance del instrumento estratégico integral.

Posteriormente, a más tardar al 30 de septiembre del año 2027, se debe presentar una certificación sobre un segundo avance de la elaboración de este instrumento. Por último, al 31 de marzo de 2028, se debería presentar una certificación que haga constar que el instrumento fue emitido y oficializado, así como que se divulgó su implementación a los actores relacionados con la materia para su efectivo cumplimiento.

Ahora bien, para don Junior Araya Villalobos, en su calidad de Director General de Dirección de Ingeniería de Tránsito, y a don Jeffrey Cervantes Bermúdez, en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI, se les estaría indicando que elaboren, sometan a aprobación e implementen de manera coordinada entre la DGIT y el COSEVI un procedimiento de interoperabilidad y estandarización de datos que contribuya a que toda intervención que ejecute la DGIT en el sistema de semáforos, demarcación horizontal, señalamiento vertical u otra, se registre bajo un mismo estándar que permita su relación con los datos de siniestralidad que maneja el COSEVI.

Lo anterior con el fin de que sirva como un mecanismo de planificación y toma de decisiones individualizada e integrada por parte de ambos actores, y que funcione posteriormente para el cálculo de indicadores que permitan evaluar la eficiencia y eficacia en la contribución de estas acciones en la reducción de los siniestros viales. Todo esto de conformidad con las normas y principios constitucionales de coordinación y colaboración, lo que indica la Ley General de Control Interno y las competencias técnicas asignadas dentro de la Ley de Administración Vial para cada uno de los sectores. Dicho procedimiento debe someterse a la oficialización por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y de la Junta Directiva propiamente.

Para dar acreditada esta disposición y su cumplimiento, se está indicando que a más tardar el 30 de abril del año 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y envío del procedimiento mencionado para la aprobación, y a más tardar el 27 de agosto del próximo año se debe presentar una certificación que haga constar que se inició la implementación del procedimiento que aquí se menciona.

Posteriormente, a don Junior Araya, en su condición de Director de la DGIT, se le está indicando que elabore, oficialice e implemente una metodología de gestión integral para las inversiones que se ejecutan en

infraestructura vial y dispositivos de seguridad en carreteras, que permita determinar de manera exacta cuál es el costo total de las intervenciones realizadas con los insumos directos e indirectos, así como disponer de la información necesaria para evaluar el cálculo de indicadores que permitan analizar el costo-efectividad de las intervenciones.

Esto de conformidad con los principios constitucionales y legales de eficiencia y eficacia en el uso de los recursos públicos de la Ley de Administración Financiera de la República. Esta metodología debe considerar todos los costos directos, materiales y viáticos utilizados en las intervenciones; así como los indirectos salarios, tiempo extraordinario, cargas sociales, depreciación u otros necesarios para reflejar la inversión total que se está realizando y analizar la rentabilidad de las mismas.

Para dar acreditada esta disposición, se indica que a más tardar en abril del próximo año se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración de dicha metodología, y que a más tardar a finales de octubre del año 2027 se presente una certificación para constar el inicio de la implementación de la metodología aquí indicada.

A don Junior Araya también se le está indicando, en la disposición número cuatro del informe, que elabore, oficialice e implemente un mecanismo de control periódico que permita la atención oportuna en cuanto al monitoreo y mantenimiento de la señalización vertical y demarcación horizontal en carretera, de manera que exista un mecanismo que considere un registro de los reportes por daños, vandalismo, ausencia de señales y demás, que permita su reposición o reparación oportuna en sitio con el objetivo de disponer de la información necesaria para posteriormente medir los tiempos de respuesta por parte de la Administración, considerando también todo un proceso de planificación.

Esto de conformidad con los principios de continuidad y eficiencia de los servicios y las actividades públicas, la Ley General de la Administración Pública y, por ejemplo, también el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes del SIECA para el mantenimiento vial.

Para dar acreditada esta disposición al Área de seguimiento para la mejora pública, se debe presentar a enero del próximo año una certificación que haga constar la elaboración y oficialización de ese mecanismo, y a más tardar a abril del próximo año presentar una certificación que haga constar la implementación del mecanismo aquí mencionado.

Ahora, sobre el tema de la Dirección General de Policía de Tránsito: en este caso nosotros lo estamos indicando aquí pues por definir, porque eso es una de las cosas que queríamos conversar con Ustedes, si ya también se tenía a alguien que estuviera siendo nombrado como Director a.i. dentro de la Dirección General de Policía de Tránsito o cómo es que se estaría manejando esta parte. Pero aquí estamos destinando una disposición al Director General de la Policía de Tránsito y a don Jeffrey Cervantes, en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI, para que se elabore, se someta a aprobación e implemente, de manera coordinada entre la Policía de Tránsito y el COSEVI, un procedimiento interno para la gestión oportuna del mantenimiento de la flota vehicular policial que responda a una visión operativa de las necesidades actuales, con la finalidad

de que contribuya a un mantenimiento preventivo y correctivo conforme a la gestión y adquisición de bienes y servicios que tiene esta dirección.

Lo anterior de conformidad con los principios de eficiencia y economía que indica la Ley de Administración Financiera de la República y conforme también a los procedimientos que se dictan dentro de la Ley de Contratación Pública y su reglamento. Este procedimiento deberá ser sometido a aprobación por parte de los Jerarcas correspondientes.

Para dar acreditada esta disposición al Área de cumplimiento, se debe remitir, a más tardar a finales de abril del próximo año, una certificación sobre la elaboración y remisión de este procedimiento para su correcta oficialización, y a más tardar en agosto del próximo año se debe presentar una certificación sobre el inicio de la implementación de este procedimiento propio.

Ahora bien, a don Efraím, en su condición de Ministro de Obras Públicas y Transportes, y a la Junta Directiva y sus, se les estaría indicando, como parte del cumplimiento de la disposición D2, que se oficialice y emita, al amparo de las potestades de dirección y jerarquía y sus competencias normativas, conforme con lo que indica la Ley General de la Administración Pública como la Ley de Administración Vial, la propuesta de procedimiento emitida en la segunda disposición.

Dicha oficialización deberá dotar de carácter vinculante para que el procedimiento se pueda implementar en ambas instancias respectivas, para garantizar que toda intervención sobre Seguridad Vial se registre bajo un estándar homologado que permita el cruce analítico de los datos con accidentes.

Para dar acreditada esta disposición, se debe remitir al Área de seguimiento para la mejora pública de la Contraloría, a más tardar a finales de mayo del próximo año, una certificación que acredite su oficialización y la comunicación formal del procedimiento mencionado.

Y a don Efraím, en su condición de Ministro de Obras Públicas y Transportes, y a los miembros de la Junta, de manera homóloga a la disposición pasada, que oficialicen y emitan, al amparo de sus potestades de dirección y jerarquía y de sus competencias normativas de acuerdo con lo que dice la Ley General de la Administración Pública y la Ley de Administración Vial, la propuesta de procedimiento emitida en la disposición cinco, que es la de flota vehicular.

Dicha oficialización tiene que dotar de carácter vinculante el procedimiento, de manera que pueda ser implementado por las instancias necesarias para poder asegurar el mantenimiento preventivo y correctivo de la flota vehicular, cumpliendo con los principios de eficiencia y eficacia. A más tardar, para el cumplimiento de esta disposición, se debe presentar una certificación que acredite la oficialización y comunicación formal de este procedimiento.

Y, por último, se le está indicando a don Jeffrey Cervantes, en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI, que elabore, oficialice e implemente un mecanismo de evaluación del resultado y seguimiento continuo de las campañas masivas y programas preventivos institucionales.

Dicho mecanismo deberá contener, como mínimo, la realización de estudios previos de factibilidad técnica y el establecimiento de indicadores de efectividad que vinculen las intervenciones con la reducción de la siniestralidad, de manera que estos insumos se consideren necesarios para la aprobación respectiva de las campañas y la inversión financiera que se realice.

Lo anterior con fundamento en lo que dice la Ley de Tránsito sobre el deber de la educación masiva y también lo que indica la Ley de Administración Financiera en cuanto a la rentabilidad social del gasto público, y que el presupuesto también se constituya en un gasto que contribuya al impacto conductual de los usuarios.

Para dar acreditada esta disposición, se le debe presentar, a más tardar a finales de marzo del próximo año, al Área de Seguimiento, una certificación que haga constar que este mecanismo se elaboró y se oficializó, y a más tardar a finales de julio del próximo año, una certificación donde se haga constar la implementación de este mecanismo.

Ahora bien, le doy el espacio a mi compañera Karol, para que ella les explique un poco acerca del procedimiento para poder dar acreditadas las disposiciones con el Área de Seguimiento para la Mejora Pública.

Karol Zúñiga: Gracias, buenas tardes. Tal vez nada más como a efectos de un recordatorio, porque Ustedes ya han llevado procesos con nosotros, entonces, una vez que el Área emite el informe de manera definitiva, entramos a la etapa de Seguimiento para la mejora pública, entonces, toda la documentación que se remita debe ser dirigida a nuestra Área, el gerente es Carlos Morales Castro; también les recordamos que están los lineamientos generales para el cumplimiento de las disposiciones. Ahí se establece que en esta etapa de seguimiento es importante que se designe una persona que va a ser el enlace con nuestra Área para efectos de las verificaciones que realizamos, las coordinaciones, reuniones, consultas y demás; y una persona que se encargue de conformar un expediente de cumplimiento y pueda darle seguimiento a ese expediente, de modo que lo pueda ir conformando y actualizando.

Entonces, esa información Ustedes nos la remitirían una vez que ya el informe esté definitivo: quiénes son las personas designadas para estas labores y también recordar que desde ya, si en esta revisión del borrador tienen alguna observación o ven alguna dificultad con respecto al tema de los plazos de cumplimiento, que puedan externarla al Área de fiscalización con las debidas justificaciones, para que ellos lo puedan valorar y si no, pues también en el proceso de seguimiento, si se da alguna situación que se sale de las manos, sí es importante que se plantee una ampliación de plazo, pero son para situaciones específicas y que tengan una justificación adecuada.

Por eso, desde ya les recordamos ese punto: si desde ya se ve alguna situación con el tema de los plazos, que lo puedan externar y justificar debidamente para no tener inconvenientes durante el proceso de cumplimiento. Eso sería de mi parte, muchísimas gracias.

Graciela Obando Araya: Muchísimas gracias, Karol.

Marcela Aragón :Muchas gracias. Entonces les damos el espacio para que Ustedes nos puedan hacer sus preguntas o comentarios. Veo que don Jeffrey tiene levantada la mano y doña Cindy después.

Jeffrey Cervantes Bermúdez : Bueno, muchas gracias a todos Ustedes. Les agradezco el trabajo logrado; más, sin embargo, viera que me genera una preocupación: de tanto que veo que Ustedes hacen apuntes en una condición muy métrica, no cuento con ningún documento aquí que me deje ver la métrica en sentido de una situación positiva.

Es tan corto que estamos hablando de Seguridad Vial, la están viendo enfocada únicamente en una reducción total de los índices de mortalidad, pero no tengo un estándar basado en sectores. Hablan Ustedes de geografías, espacios y puntuaciones exactas. Dieron, por ejemplo, punto uno, tres y cuatro; por ahí decía la situación de Guanacaste.

Actualmente estamos resolviendo, esto fue una campaña que estamos dando enfocada que no sé si fue que no tuvieron acceso, una campaña que se está desarrollando y ahorita tengo a mi gente dando charlas y talleres enfocados a motociclistas, en el cual justamente doña Cindy Coto está haciendo ayuda también con eso y está dando en Educación Vial un respaldo muy grande.

Vemos justamente que ha habido también una situación de inclemencia o de situación que hemos tenido atacando con una situación de pruebas masivas también que se están haciendo de educación vial, entonces, eso es un trabajo conjunto que veo que no lo tienen mapeado Ustedes. No sé si fue que no lo consultaron o que no entendieron esta parte, y es algo donde la evidencia está.

Entonces, cuando yo veo esta indicación, cuando hablamos nuevamente y hablamos del caso, por ejemplo, de la Policía de Tránsito, que me enfoca a mí porque al final Ustedes invocaron que todo es Seguridad Vial, al fin y al cabo, yo tengo que resolverlo juntamente con la Policía porque no tenemos ahorita un director, pero la idea es resolver el asunto y buscar que haya menos muertes en carretera. Pero repito: a mí lo que me ocupa aquí es ver que Ustedes dicen una situación de que yo voy a implementar, pero a mí yo sería feliz de que me digan Ustedes en base a qué modelos.

No el modelo nada más de que yo toque un procedimiento digamos en el que tenga que intercambiar información, sino que Ustedes me digan cuál es el nivel de satisfacción de la Contraloría en el sentido de que si Ustedes me dicen a mí que el indicador es bajar la mortalidad dos puntos o tres puntos, eso sería muy bueno; pero aquí es una incerteza total porque yo no veo nada de esto. Además, si trabajamos bajo modelos

o estándares internacionales que sería lo idóneo para ser predictores en una situación estadística o numérica lo vería claro, pero tampoco lo veo, es allí uno de eso.

Por otro lado, si vemos la parte también en que nos enfocamos hacia el Consejo de Seguridad Vial, la exigencia que hacen Ustedes me ocupa en el sentido de que la Ley de Administración Vial establece claramente la jerarquía y la Administración de presupuestos; además, donde considero que los miembros y presidentes que asisten acá, nosotros tenemos que trabajar el informe técnico que ellos van a avalar. Pero para que entonces ellos tengan que avalar una situación donde estamos teniendo el enfoque directamente de la parte técnica y estamos haciendo labores como las que indico, justamente los talleres que están de motocicleta, las condiciones dadas, vamos a otro punto: hablamos de publicidad, ¿Ustedes tienen un análisis hecho por publicistas que enfoque que no tuvieran profundidad este tipo de campañas que se han hecho? No las veo, entonces me preocupa porque ¿entonces cuál sería el indicador? Ustedes me dicen que tengo que cumplir una situación: que las campañas tengan un resultado eficaz. ¿Cómo mido la eficacia si no me dan ningún dato estadístico llevado por un publicista o una persona, llámese una condición en la que veamos nada más los datos de muerte en carretera?

Ustedes tocaron el ejemplo del proyecto de las situaciones que hacemos con las Empresas Seguras. Es un caso de éxito en el sentido de que yo tengo justamente condiciones donde veo las mejoras que han tenido las empresas por causa de ellas y la incidencia de accidentes laborales, que es el enfoque; entonces creo que Ustedes no entendieron a qué se dedica Empresas Seguras.

La preocupación es que me meten aquí todo e hicieron un embudo, y se los digo con el máximo respeto como un especialista en la materia de Seguridad Vial, me encantaría ver esto, pero que no hagamos un contexto de Seguridad Vial y meter todo, siento que me están evaluando la parte de Seguridad Vial bajo una condición en la que el enfoque principal es nada más la mortalidad en calle. Yo sé que la mortalidad en calle es algo que, a mí, como jerarca de esto, me duele todos los días cuando veo un muerto en carretera; pero Ustedes se enfocan más en la parte numérica de la mala inversión, y yo creo que la mala inversión es una condición que podría ser también una métrica establecida y comprobada para ver si realmente es que se está invirtiendo mal o que se está viendo mal la forma como se está aplicando esa métrica.

Por eso sí repito, para mí es elemental que Ustedes nos pudieran dar un poquito de contexto de cuáles fueron los datos o si tienen algún modelo que Ustedes estudiaran, en razón de que yo sé que tal vez nadie conoce todo acá; pero con mucho gusto yo estoy sumado a que esto mejore y yo me sumo y me pongo de una vez a trabajar inmediatamente para bajar todas estas condiciones que Ustedes piden, pero lo repito: el fin propio entiendo yo en la Contraloría en sentido de decir "no está bien, nosotros estamos haciendo malos ejercicios y los buenos...", porque no entendí, nos enfocamos en parte en lo malo; yo sé que Ustedes tienen que develar lo que se está haciendo mal, pero no entendí el contexto porque, repito, si se están haciendo labores y se están haciendo acciones, en ningún momento encontré yo algo que me diga a mí: "OK, por qué el modelo que Ustedes encontraron en ciertos aspectos viéndolo está mal por este, este y este", pero desde el punto de vista técnico, repito, aquí el fin no me puede llegar nunca a la sumatoria solo de los muertos, cuando por ejemplo

las condiciones de uso del casco es una situación que ha venido a la baja o la utilización del cinturón de seguridad, la campaña ha sido eficaz y me dicen Ustedes que con lo pasado yo la veo.

Entonces, si vemos también la implementación de las mejoras que ha tenido la Inspección Técnica Vehicular, que ha bajado también la condición de los incidentes de accidentes, pero Ustedes dicen que nosotros no estamos cumpliendo con las condiciones, por ejemplo, de la publicidad y los demás efectos que tiene el COSEVI, reitero: para mí no identifico un fin que, con todos los esfuerzos que digo, que yo digo voy a tener una mejora sustancial en razón de que yo hago, por ejemplo, un procedimiento en el que intercambio con don Junior la situación de las señales, cuando tampoco veo que analizaran lo que el CONAVI conjuntamente hace, porque el CONAVI con la parte también de su situación tiene una implicación directa de colocar señales y mejorar la condición vial. Entonces, hay un estándar también que hay, no viendo cómo se está dando o cuál es el seguimiento técnico que tienen Ustedes para definir que hay una carencia de señales, o si las carencias de señales son las que me implican a mí que hay un factor de accidente. Porque entonces no sé cuál modelo están usando, en razón de que existen múltiples modelos internacionales para la medición y estándares de carretera; no sé si es lo que Ustedes buscaban.

Porque entonces, si Ustedes me dicen, yo tengo que tener una evidencia científica y técnica que me avale a mí para decir que la implementación de esta situación que están diciendo ustedes no es eficaz. Y le cedo la palabra a los demás compañeros de mi parte sería eso nada más.

Graciela Obando Araya: Si gusta, don Jeffrey, para poder aclararle ese punto: bueno, primero que nada, iniciar indicándole que la valoración que nosotros hicimos, este ejercicio de esta Auditoría es una Auditoría Operativa para la Medición de la Eficiencia y la Eficacia. Para eso nosotros hicimos una comunicación formal de términos de auditoría a la hora que pasamos de planificación a examen, justamente indicándoles a Ustedes cuál era nuestra batería de indicadores por área de examen para poder medir cuáles eran estas eficiencias o cuál era el nivel de eficiencia y el nivel de eficacia que nosotros estábamos tomando de cada una de las áreas de examen.

De hecho, luego de esa comunicación y de la exposición que se hizo en ese momento sobre nuestros términos de auditoría, nosotros también les dimos un espacio a Ustedes para que nos indicaran algunas observaciones, así como también nos reunimos con cada una de las direcciones y con el propio Consejo en aquel momento para poder validar nuestra propuesta de indicadores, para ver si el constructo que nosotros estábamos aplicando les resonaba de acuerdo con la realidad.

De ahí nosotros establecimos para cada una de nuestras tres grandes áreas de examen que fueron infraestructura vial, control y vigilancia, y el tema de formación y prevención, qué tipo de información les íbamos a pedir a cada una de las personas, directores o funcionarios que tuvieran la información más relevante para poder basar, de acuerdo con esos datos, las conclusiones y nuestros resultados propiamente de Auditoría.

En el tema del COSEVI propiamente nos estamos enfocando en dos resultados del informe, estamos hablando del COSEVI y su accionar en dos puntos del informe y en el segundo resultado, que habla acerca de la demora de los datos y de la producción estadística, y cómo eso de alguna manera afecta en el tema de intervenciones sobre Seguridad Vial, en temas de infraestructura, colocación y demás.

En la última parte, en el último resultado que habla acerca de las campañas, donde los indicadores que nosotros utilizamos en ese caso —y que habíamos validado con Ustedes propiamente— era acerca del monto que se estaba ejecutando para cada uno de los periodos y justamente en esa reducción de la mortalidad, de ahí es que nosotros estamos basando los resultados que estamos viendo e hicimos algunas indagaciones adicionales acerca de las razones por las cuales, por ejemplo, en el tema de campañas se han detenido las mismas, y eso es justamente lo que estamos exhibiendo en ese resultado.

El informe también menciona cosas positivas acerca de las labores que se están ejecutando en algunas direcciones. Por ejemplo, mencionamos los procesos que se están haciendo para la recuperación de las plazas ociosas o vacantes de la Policía de Tránsito que se están ejecutando por ese lado y también estábamos mencionando en el tema del sistema de semáforos cómo sí mantiene datos georreferenciados, con costos unitarios, tiempos de respuesta y demás, lo cual tomamos como buenas prácticas a la hora de analizar los demás datos que la DGIT nos presentó para la información que tenía que ver con infraestructura vial, nosotros remitimos los oficios de las solicitudes de información a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, para la Policía de Tránsito fue a don Minor Oviedo, en su calidad de ser la persona que está asumiendo de alguna manera las labores que tiene la Policía en este caso; y a doña Cindy Coto le hicimos algunas consultas sobre campañas educativas y giras de acreditación propiamente, que es lo que estamos nosotros mencionando.

No sé si con eso le aclaro un poco o le doy la palabra a otros compañeros; a doña Cindy Coto, por ejemplo.

Jeffrey Cervantes Bermúdez: Nada más, disculpe, doña Graciela; rápidamente sí le entiendo, pero vamos a ver: los mismos funcionarios míos y ahorita no tengo al Director de Proyectos por una situación de que él tenía la licencia de vacaciones y su su gente está incapacitada, pero justamente yo hablé con ellos de este desarrollo.

Yo los atendí a Ustedes a María de los Ángeles y a los demás compañeros cuando hicimos la primera reunión.

Pero el indicador que ellos mismos le dieron a Ustedes y hablaron, por ejemplo, de las campañas, contradigo con todo el respeto de esto, porque sobre las campañas mismas han dicho... Y repito: nosotros tenemos un equipo de comunicación y todo, pero yo no veo aquí un dato que Ustedes develen que utilizaron una fuente de comunicadores o una fuente efectiva bajo un estándar que se levante, en ese caso, por usuarios satisfechos en razón de la condición, por ejemplo, de Empresas Seguras o bien porque Ustedes me dicen que es ineficiente por el gasto utilizado.

No puedo decir yo que las campañas son muy eficaces al 100 % o que son eficaces porque Ustedes no me dan números de la eficacia real de la campaña, nada más me fijan montos económicos. Entonces, si yo quiero

determinar la claridad de que mi inversión como institución pública es eficaz, repito: si Ustedes me dicen a mí que yo tengo que bajar la mortalidad a un 0 % en la tasa conductual que yo llevo por los años, estaríamos sumando de manera desmedida las mortalidades pasadas, porque estas condiciones que yo vería serían gradualmente cuando un caso de éxito, por ejemplo, yo pudiera fijarlo por una condición mensual a partir de que se implementan las campañas.

Entonces es importantísimo tener el manejo del dato, porque repito: para mí los datos son elementales, justamente somos los que llevamos el dato de mortalidad. Por ejemplo, Usted citaba algo en su indicación, doña Graciela: la georreferenciación de los accidentes o los hechos viales o siniestros viales es un dato que se lleva entre una condición estadística en la condición misma que el handheld determina.

El mismo detalle que hace la condición del dato que recopila el handheld, ahí viene la georreferenciación siempre y cuando haya la capacidad que tenga el aparato, la georreferenciación que se establece es una condición por kilómetros, justamente, y se va enumerando, y doña Teresita se los facilitó a Ustedes porque en los documentos yo lo vi, donde decía los kilómetros donde se están dando la condición de mayor índice de accidentes.

Entonces, me extraña que también digan que no es precisa esa condición. ¿Por qué? Porque si lo vemos dentro de las situaciones en que estamos luchando nosotros, es en la mejora de la parte tecnológica para implementar nuevos handheld, que también está en la parte de las compras, y está bien, porque ahí está justamente el detalle donde vamos a comprar. Estos son equipos que son georreferenciados porque de ahora en adelante lo que vamos a tener ya son equipos que van a decir precisamente: si un oficial se posiciona, él puede tirar y con GPS tengo eso, pero actualmente se lleva el dato, no es que haya un vacío de georreferenciación por accidentes, porque ¿qué es lo que hacemos nosotros? somos una sumatoria de la situación que va recopilando por cada oficial que me dice que en el kilómetro tal de la ruta tal se estableció, y tenemos toda la estadística levantada.

Ahora bien, lo que dice Usted de los anuarios que vienen un poco rezagados, pues me daré a la tarea entonces de ir viendo que los mismos estén en los repositorios lo más pronto posible. Pero agradezco entonces el detalle y yo me encargaré ya de dar la respuesta con respecto a los estándares que ustedes dicen para ir sacando esto. Muchas gracias.

Graciela Obando Araya: No, con mucho gusto, Jeffrey. Y bueno, si gusta para responderle a eso que Usted estaba mencionando, en efecto, algo que nosotros vimos sobre lo de las campañas es que, si bien puede haber algún tipo de análisis acerca de si el público meta conoció o no conoció, o se acuerda de tal campaña o tal otra, también una de las cosas que nosotros estamos indicando dentro del cuerpo del informe es acerca de una medición de impacto de las campañas ,ya sea por año, por meta, por grupo, si Ustedes mismos han definido alguna métrica específica acerca de cómo es que se va a indicar si tal campaña fue efectiva o no, esa fue una de las cosas que nosotros notamos que había un vacío. Por eso indicamos la última disposición, para que se genere de ahí un mecanismo que de alguna manera llegue a corregir esa debilidad.

Y por parte de la estadística sobre la siniestralidad vial, una de las cosas que nosotros mencionamos en el informe es que, a partir del año 2025 porque así fueron las bases que se nos compartieron, la variable de kilómetro no viene dentro de la base de datos. De hecho, viene vacía y la georreferenciación que se usa no cumple con el estándar; que es de lo que entendemos que más bien es el proceso que se demora en la limpieza de los datos y demás dentro de los 10 meses que nosotros estamos indicando dentro del informe.

Nosotros también, conociendo cómo se tiene que hacer, algunas de las cosas que hemos hablado con el equipo sobre la espera de los datos oficiales o de las víctimas en cabeza de raza, etcétera, es que también se demora eso y justamente cuando no estamos emitiendo el consumo de disposición, pero sí estamos indicando que de alguna manera que el COSEVI por lo menos se establezcan exposición número dos como un procedimiento para que se interoperabilice las bases de datos de cada una de las dos instituciones y entonces también la de gente pueda contar con información muchísimo más exacta acerca de dónde se están ejecutando los siniestros y puedan entonces pues bajar o mejorar entonces también hace su planificación.

Pero de ese lado este no sé si Yorleny le quería complementar un poco sobre esta parte o le damos la palabra.

Yorleny Rojas :Sí, es algo muy breve, don Jeffrey. Yo creo que en su comentario hay muchísima razón en cuanto al dato; o sea, nosotros lo que queremos como una Auditoría de Desempeño precisamente es que las administraciones puedan medir cómo están sus resultados. Si la Administración no tiene un indicador a corto plazo, podrá tenerlo a mediano plazo, podrá tenerlo a largo plazo.

Pero lo importante es que la Administración sepa que sus recursos están dando frutos. En este caso, nosotros pedimos esas métricas, pedimos esos indicadores por parte de la Administración para saber que, en el caso de las campañas, esos recursos están dando pues frutos en cuanto a lo que se busca con el objetivo de ponerlas en marcha, pero no fueron suministrados esos datos. Precisamente por eso que Usted nos dice, don Jeffrey, porque en realidad Ustedes también son muy conocedores de la materia; los hemos visto mucho en documentos y en diferentes “papers” y documentos internacionales donde Costa Rica participa. Pero hay muchos de estos datos que nosotros no podemos ver si en el corto, ni en el mediano, ni en el largo plazo están dando los resultados que se esperan de acuerdo al objetivo planteado en el caso de las campañas.

Sí debo recordar un poquito cuál ha sido el proceso para atender observaciones, don Jeffrey, nosotros igual quedamos atentos a que nos proporcionen esos indicadores donde Ustedes tengan cómo se mide ese desempeño de las campañas, lo que es el tema de las campañas o cómo se mide cualquier otro resultado que Ustedes consideren importante de facilitarnos dentro del alcance de la auditoría. Es muy importante hablar del alcance de la auditoría y de los objetivos que fueron presentados oportunamente en la fase de planificación junto a los indicadores.

Recordar que el título del cuarto resultado es «Programas preventivos y campañas de comunicación no tienen identificada su contribución a la reducción de la siniestralidad». Entonces sí es muy importante que nosotros tengamos presente cuál es el objetivo de la Auditoría de desempeño, que nosotros estamos viendo que hay una cantidad importante de recursos invertidos en campañas y que no existen, porque no nos lo facilitaron de

esa manera; e igual está sujeto a que, si Ustedes nos pueden aportar información adicional para valorar, nosotros de esa manera lo valoraremos sin ningún problema porque es parte de nuestros procesos.

Pero sí nosotros nos dimos a la tarea de hablar con todas las partes involucradas, quienes de manera muy anuente tuvieron inclusive un taller con nosotros, un taller que consideramos muy provechoso donde todas las personas fueron escuchadas y pudimos tener una jornada bastante importante para construir causas, para recuperar muchos de esos comentarios de preocupaciones que, como Ustedes saben, al estar involucrados en el día a día en estas temáticas, pues es importante que nosotros hagamos equipo con Ustedes para construir los resultados.

Entonces, don Jeffrey, en realidad nosotros sí hemos hecho una labor titánica bastante ardua para poder conocer de la temática y poder presentar lo que por acá les estamos trayendo. Voy a recordar el proceso en donde Ustedes presentan las observaciones, como indicó doña Marcela, que es el lunes 5 de octubre, con la documentación soporte y de respaldo que Ustedes consideren que es importante que nosotros valoremos.

Jeffrey Cervantes Bermúdez: Ok, gracias, doña Yorleny, porque es que lo que no me queda claro era si yo podía hacer ya mención sobre lo que ya se auditó, pero entonces Usted me deja claro que yo podría eventualmente hacerle el apunte en esta situación de en este caso lo que aportemos nosotros como COSEVI.

Muchas gracias, más bien por la ampliación, le agradezco mucho.

Graciela Obando Araya: No mucho gusto

Licda. Cindy Coto Calvo: Buenas tardes, muchísimas gracias. En realidad, mi acotación es muy breve, entiendo que luego doña Sofía va a conjuntar el documento que formalmente les va a pasar a Ustedes. Solo quisiera que quedara ahí anotado que cuando nosotros abordamos el proyecto, si bien es cierto hoy yo tuve reunión con el equipo con estos resultados preliminares, cuando nosotros llevamos el proyecto de acreditación de conductores, tenemos como una guía para hacer la asignación y la priorización de los lugares, hemos incorporado como un ítem el tema del cantón que están ahí indicando. Lo que pasa es que no nos va a dar mucho fruto, porque aquí recapitulo rápidamente: de los 10 puntos que Ustedes ponen que son: San José, Nicoya, Santa Cruz, Puntarenas, Pococí, San Carlos, Alajuela, Limón, Pérez Zeledón y Liberia.- En todos tenemos sedes de Educación Vial.

Entonces, solo quería que se acotara ahí que la idea del proyecto de acreditación en sitio, es poder ampliar la cobertura del servicio. Incluso Ustedes usan una frase ahí en los riesgos que dice «la pérdida de valor público»; justamente uno de los nortes que tiene el proyecto es poder ampliar la cobertura y ampliar el valor público.

Tal vez nada más ahí, pero en el documento va a ir; solo quería que quedara aquí claro que todos estos 10 puntos de mayor siniestralidad están cubiertos de manera más estable con el servicio formal de la sede, porque en todos el único punto que queda por fuera es entre Liberia, Nicoya y Santa Cruz, pero todos están cubiertos con sedes formales, que eso tiene una aplicación paralela que no la vimos porque no estaba dentro de los

indicadores que cubría esta auditoría, pero los esfuerzos que realiza la Administración es más bien hacer; hemos hecho un análisis de cuál es el punto de equilibrio entre oferta y demanda de esas sedes para poder fortalecer el recurso humano en ellas.

Pero era nada más como para que quedara acotado en la grabación que esos cantones, por la incidencia que han tenido históricamente, pues tienen colocada una sede regional formal. Por lo demás, va a ir en el documento. Más bien, muchísimas gracias, doña Graciela.

Graciela Obando Araya : No, más bien muchísimas gracias a usted, doña Cindy, y nada más también para aclarar algo dentro del documento y dentro de la imagen que nosotros ahí indicamos en el informe: indicamos que las zonas también de mayor alta siniestralidad, estamos indicando 10 puntitos en el mapa, pero también se le suman a ellas cantones como Liberia, Cartago y Matina, que lo que nosotros hicimos fue un análisis de las bases de datos de accidentabilidad del COSEVI de los casos con heridos graves y muertes para precisar los siniestros, y ahí contabilizamos hasta dónde y qué cantones se acumula el 50 % de los siniestros para poder determinar entonces.

Licda. Cindy Coto Calvo: Sí, pero todos están cubiertos vas a ver que en el análisis cruzado que nosotros hacemos es que esos cantones que tienen mayor siniestralidad tienen sede. Pero nada más quería que quedara ahí acotado, igual nosotros porque nunca está de más cuando hay un análisis de insumo; pues en la matriz de priorización hemos acotado ese porque además hay un tema ahí macro, que es difícil cuando vos lo haces tan amplio como decir Limón y nosotros vamos a ir a un extremo que es Amubri de Talamanca, entonces tenés ahí un dato cruzado, pero lo hemos incorporado sin ningún problema para la validación posterior de las agendas del proyecto. Gracias.

Graciela Obando Araya : Más bien muchísimas gracias, doña Cindy. Y creo que por aquí teníamos a don Roy; eso es una de las cosas que iba a decir, que don Roy nos está acompañando.

Roy Rojas Vargas: Hola, ¿se escucha?

Graciela Obando Araya: Hola, ¿cómo le va? ¿Cómo me le va? Un placer saludarle.

Roy Rojas Vargas: Muy bien, muy bien, muy bien. Vea, este... yo creo... Yo creo que aquí, a ver, con respecto al tema de las campañas en todo el proceso de la Auditoría, que a mí me parece que eso está... pues va, eso es excelente. O sea, que pueda haber una evaluación desde el Órgano Contralor nos ayuda y si lo vemos desde la perspectiva positiva, nos ayuda a ver áreas de oportunidad para mejorar.

Pero hay cosas que, de acuerdo a la evidencia científica, son cosas que hay que precisar realmente a la hora de hacer una auditoría o una evaluación en todo el proceso, yo fui muy insistente en que las campañas por sí mismas, o sea, las campañas hay que hacerlas y hay que hacerlas, y están permeadas de ciencia, de investigación, de consulta y todo eso. Sin embargo, la campaña por sí misma no reduce los muertos por accidentes de tránsito. Y en eso yo fui muy insistente: nada más revisar la evidencia para ver que las campañas

tienen que estar combinadas con la aplicación de la normativa y que, además, los efectos, efectos, no impactos son en el largo plazo.

No necesariamente hay evaluaciones, nosotros mandamos evaluaciones que se hicieron de las campañas y esas evaluaciones reflejan, de acuerdo al alcance de las evaluaciones, precisamente la cobertura. Por ejemplo, en una de las últimas evaluaciones que se hizo, apareció un incremento en el uso de dispositivos de protección de motociclistas que no eran cascos, lo cual fue maravilloso porque fue un 25 % en algo que no está por ley, pero que la campaña lo menciona, eso es lo que mide la campaña, los efectos, pero no necesariamente tiene una relación de causa y efecto.

Yo fui muy insistente en revisar qué es lo que la evidencia científica dice, o sea, uno no puede llegar a decir «las campañas no están siendo efectivas para reducir los muertos». No, la campaña es un insumo y contribuye, al igual que la Policía, al igual que todo. Todo contribuye en el momento en que se hace en forma articulada, entonces sí podemos ver cuál es el impacto que están generando las intervenciones y en este caso, con respecto al tema también de los programas preventivos, los programas siguen siendo programas de largo plazo; los programas de prevención a nivel educativo son programas de edad. Yo no sé si Ustedes... y yo se los dije: la tasa de mortalidad infantil que tiene Costa Rica es la más baja de América Latina, y no necesariamente es solo por Centros Educativos Seguros, hay políticas que desarrolla el Ministerio de Educación, como por ejemplo el transporte gratuito para los estudiantes, que contribuye.

Los análisis hay que hacerlos en forma integral, no se puede decir así, al alcance del criterio que están estableciendo, que la campaña no reduce los muertos. No es que no; solo con las campañas no se reducen: entonces yo creo que, bueno, pues ya Ustedes establecieron los mecanismos de ampliación al lunes, yo creo que eso lo tendremos que hacer, pero a mí sí me parece que no se puede ser categórico en afirmar que las campañas por sí mismas, solitas, reducen los muertos, porque también hay que analizar la intensidad, la prevalencia, la inversión y todo eso, no es solo en general.

Graciela Obando Araya: No, muchísimas gracias. Ahorita le doy la palabra a... Efectivamente, algo que tal vez no sé si quedó totalmente claro dentro del informe o dentro del resultado es que, en efecto, no solamente las campañas, sino todas las intervenciones en la materia de Seguridad Vial tienen un concepto multifactorial, aquí nosotros estamos hablando también sobre las contribuciones que se dan para reducir propiamente la siniestralidad. Entonces, en efecto, las campañas, los programas preventivos o cualquier tipo de intervención que se dé sobre la materia, estamos hablando de que aquí intervienen muchísimas cosas.

Sobre el tema del largo plazo y demás, justamente a la hora de nosotros solicitar cuáles evaluaciones de impacto se han hecho en el periodo, eso fue algo que nosotros vimos que parecía que se necesitaba contar con un mejor refuerzo. Además, también analizamos el tema de que las campañas, desde el año 2025 en adelante, no se han ejecutado; eso por un lado de lo que nosotros estamos haciendo ver dentro del resultado número cuatro del informe.

Pero también totalmente de acuerdo con lo que nos indica: en efecto, aquí nosotros estamos hablando de que no hay una solución específica sobre alguna medida que esté tomando una de las direcciones por sí sola o el COSEVI por sí solo. Estamos hablando de que hasta por eso estamos indicando que se tiene que establecer como un instrumento estratégico, llámese política, llámese plan, llámese cualquier tipo de instrumento que se considere necesario, para coordinar todo el accionar de los diferentes actores en la materia de Seguridad Vial, para que entonces se produzcan ya los resultados específicos sobre la reducción de los siniestros en carretera y de las víctimas, que vemos que es una de las cosas que el Estado ha estado viendo de cómo se ha mantenido un balance en ese caso. Pero concordamos con lo que nos indica.

Yorleny Rojas: Sí, es algo muy breve, queremos darles la oportunidad de que Ustedes puedan leerse el informe, que puedan ver los detalles de la redacción y el tono de los resultados, ya que nosotros lo enviamos el viernes en horas de la tarde. El resultado número cuatro dice: "Programas preventivos y campañas de comunicación no tienen identificada su contribución a la reducción de la siniestralidad". No podemos hacer una relación directa entre las campañas y la reducción de la siniestralidad, porque la Seguridad Vial tiene diferentes brazos, y somos conocedores por diferentes criterios y normativa internacional y nacional que fuimos revisando en el camino.

Entonces, nosotros hicimos nuestros procesos de manera muy diligente y tratando de abordar la mayor cantidad de información en este periodo que ha estado con Ustedes nuestro equipo. Por eso sí es importante que Ustedes puedan hacer la lectura del producto que se les entregó, para que puedan ver que no hay una relación tan simple en cuanto a que la campaña no contribuye a la reducción; no es ese el objetivo del resultado. Entonces, un poco ahí la invitación para que lo puedan ver a detalle y puedan hacernos llegar sus observaciones con la documentación de respaldo que corresponda.

Graciela Obando Araya: Y nada más ahí para complementar, no sé si quiere hacer ahí un comentario y después le doy la palabra a don Roy o hay otra intervención. Efectivamente, lo que nosotros estamos mencionando en el informe es que no se garantiza la eficiencia en el uso de los recursos públicos. Por aquí estamos analizando justamente esa parte: a la hora de no tener alguna métrica específica sobre si los programas o las campañas, en qué medida o qué no, están reduciendo o no la siniestralidad, es que nosotros estamos haciendo.

Marcela Aragón: Bueno, tenemos en espera a don Roy y también tenemos en espera a don Junior. Entonces no sé quién continúa con la palabra.

Graciela Obando Araya: Sí.

Ing. Sofía Fallas Barquero: Están en orden.

Graciela Obando Araya: Don Junior, adelante, entonces lo escuchamos.

Junior Araya Villalobos: Muy buenas tardes a todos. La consulta mía es muy específica y de alguna manera ya Jeffrey en su primera intervención la mencionó, y básicamente es en cuanto a lo que son los proyectos de señalización vial. La pregunta es si... consideraron a la hora de presentar los números que expusieron, ¿consideraron proyectos ejecutados por otras dependencias como el Consejo Nacional de Vialidad? Porque recordemos que hoy en día, digamos que los proyectos de señalización tienen 3 fuentes de financiamiento, especialmente el Consejo de Seguridad Vial, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y también la Gerencia de Conservación Vial del CONAVI.

Entonces nosotros lo que hacemos es una coordinación con ellos para poder establecer cuáles rutas vamos a intervenir. Por lo tanto, podría darse el caso de que algunas rutas que están dentro de los cantones de alta accidentabilidad sean consideradas en la ejecución de trabajos de señalización por parte del Consejo Nacional de Vialidad. Por lo tanto, nosotros no las vamos a considerar en el presupuesto y en la ejecución de los proyectos del COSEVI.

Entonces, mi pregunta es esa: si fueron considerados o solamente tomaron en cuenta los proyectos financiados por el Consejo de Seguridad Vial.

Graciela Obando Araya: Muchísimas gracias, don Junior. Efectivamente, bueno, para explicarles el alcance de nuestra auditoría y de acuerdo a cómo nosotros analizamos la Ley de Administración Vial y a quiénes íbamos a integrar en este primer ejercicio que estaba haciendo la Contraloría sobre la atención de la Seguridad Vial del país: nosotros aquí en un inicio únicamente estábamos sobre el Consejo. En el avance, justamente en el análisis de toda la información y el accionar que tiene el COSEVI como ente financiador de las direcciones del MOPT, nosotros lo ampliamos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en estas tres direcciones específicamente, pero nosotros sí fuimos muy claros de que únicamente íbamos a analizar esta parte.

Entonces, en materia de infraestructura vial segura, que era nuestra primera área de examen, nosotros aquí consideramos únicamente el accionar que estaba teniendo la Dirección General de Ingeniería de Tránsito con sus dos fuentes de financiamiento: fuente MOPT y fuente COSEVI en las bases de datos que nosotros les pedimos a Ustedes que nos reportaron, ahí nada más nosotros incluimos y analizamos cuáles eran estos proyectos de señalización, demarcación, semaforización y otros dispositivos que se estaban implementando, pero con esos dos presupuestos. En este caso, nosotros no incluimos a CONAVI dentro de este análisis.

Dentro del contexto del informe creo que Ustedes lo podrán ver: ahí nosotros hablamos propiamente de a quiénes evaluamos, en qué partes y cómo es que nosotros estamos viendo aquí la gestión de la Administración vial del país para el contexto de nuestra auditoría.

Entonces, ahí nada más para aclararle esa parte: en este caso, al CONAVI nosotros no lo incluimos dentro del análisis de estas acciones, y eso es algo que queda claro dentro del informe. En este caso sí analizamos lo que ha hecho la DGIT, tanto con presupuesto MOPT como con presupuesto COSEVI, y de ahí es que hablamos de los resultados que obtuvimos, sobre todo en el resultado número dos y bueno, también en el resultado número uno, donde analizamos por cantón cuál ha sido la focalización que se ha tenido para las

intervenciones en metros cuadrados, diez kilómetros y cantidades de señales que se han logrado colocar en cada uno de los cantones que nosotros estamos aquí analizando. Pero no sé si con eso le aclaro su consulta.

Junior Araya Villalobos: Sí, me queda claro. Sin embargo, bueno, tendría que ya leer el documento, que no he tenido la oportunidad de leerlo; pero sí sería eso parte de las limitaciones y alcances de la auditoría de Ustedes, en el sentido de que evidentemente esos números pueden variar sustancialmente si eventualmente se consideran otras instituciones.

Entonces, no solamente es decir que se tomaron en cuenta los presupuestos de MOPT y COSEVI en la ejecución de trabajos, sino cuáles no se tomaron en cuenta, que es parte de las limitaciones que deberían de establecerse en el documento, me parece.

Graciela Obando Araya: De acuerdo, muchísimas gracias. Creo que en la parte del contexto nosotros aclaramos bastante bien qué es lo que nosotros auditamos y qué es lo que nosotros no auditamos. En cualquier aspecto, también Ustedes, como nosotros indicamos en el inicio, al 5 de octubre nos pueden hacer llegar sus observaciones para que nos indiquen en qué párrafos o en qué cosas Ustedes ven que se puede incluir o no están de acuerdo con alguna cosa, y también alguna documentación de respaldo que nos quieran adjuntar. pero no, muchísimas gracias, don Junior. Y veo a don Diego... Don Diego, adelante, lo escuchamos.

Diego Daniel Arias Alvarado: Sí, gracias. Yo nada más por una intervención muy puntual, puesto que el enfoque de la auditoría... si bien es cierto, también tenemos un trabajo cruzado, un trabajo en conjunto al final de cuentas.

No podemos dividir el indicador final, "persona fallecida", como dice don Jeffrey, que era un indicador socialmente súper sensible; no es como que esta parte es suya y esta parte es de aquel. Aquí es un indicador final y ver cómo establecemos las estrategias coordinadas y concordadas para que vayan en ese sentido, pero tal vez mi comentario muy puntual, e ir un poco en la línea de lo que reformulaba o comentaba Junior, que creo que también va en la línea con doña Cindy y parte del comentario original de don Jeffrey, es que justamente desde la teoría del programa o de la teoría de la intervención, como lo faculta MIDEPLAN, nosotros aquí lo que estamos haciendo son intervenciones asociadas a elementos de productos y efectos, o sea, intervenciones muy puntuales donde esperamos obtener resultados a través de proyectos en control en carretera, señalamiento vial, proyectos de las campañas, acreditación de conductores y como tal, logramos medir muy rápidamente ese efecto, ese número como tal, pero a la postre, la campaña que le damos a niños y chicos en etapa escolar o colegial, no necesariamente son ellos los que están manejando en áreas sensibles en este momento, y posteriormente con los años, ya cuando les toque, pues ojalá que no, manejar un vehículo, pueden verse vulnerados en un accidente o evidentemente en un desenlace fatal.

Entonces, también aquí lo que hay que tratar de entender es que intervienen otros tipos de políticas y otros tipos de intervenciones, de las cuales no necesariamente lo que estoy haciendo hoy, 28 de septiembre, se refleja necesariamente el 29, 30 o 31 de septiembre. En esa lógica de cadena de resultados, nosotros igual

podemos establecer la mejor lógica de la programación, pero tendrá una brecha para poder identificar esos efectos y esos impactos a largo plazo, y es algo que estamos buscando al final de cuentas.

Aquí yo creo que la intervención es clarísima: disminuir la accidentabilidad y evidentemente disminuir la mortalidad en carreteras, que es el enfoque. Pero también con acciones muy puntuales e intervenciones muy específicas no vamos a lograr traducirlo tal vez en uno o dos periodos, sino que se ven hasta en un largo tiempo, como cuando se logra implementar cambios duraderos, solo para dar un ejemplo: el tema del cinturón de seguridad. Recordemos que nuestros papás o nuestros abuelos, yo me acuerdo de que les costaba utilizar el cinturón de seguridad. Ahora casi que nosotros nos montamos a un vehículo y automáticamente lo hacemos casi como ADN antes de insertar la llave o tocar el botón de arranque. Pero son cosas que han quedado a través de campañas como el sticker «Abróchate a la vida», evidentemente el control en carretera, la multa cuando es un elemento punitivo, específicamente la parte de formación en educación vial y así consecuentemente; lo que trato de decir es que es holístico, integrado por todas las direcciones generales que conforman la tríada de gestión vial en este caso, pero también asociado a componentes que pueden ir desde otras instituciones para llegar a ese indicador final de disminución de la accidentabilidad o mortalidad en carretera.

Es como un comentario puntual. Vamos a tratar de trabajarlo lo antes posible porque es, además, socialmente muy sensible y genera una afectación social país, rentabilidad económica y un tema más que se pueda ir a ampliar. Pero bueno, eso sería para no redundar tampoco en los comentarios y no hacer más larga la propuesta. Muchas gracias por el espacio a los compañeros de la Contraloría.

Graciela Obando Araya: Muchísimas gracias, don Diego. Bueno, creo que también parte de lo que nosotros vimos en el taller de causas nosotros acá lo estamos reflejando en el informe propiamente; estamos justamente atacando o queriendo atacar las mayores necesidades que nosotros estamos viendo para que la materia de Seguridad Vial en el país vaya en mejora y se incremente el valor público que está destinando el Estado en toda esta materia y más bien les agradecemos a cada uno de Ustedes por haberse dedicado con nosotros en todas las reuniones que tuvimos, todas las solicitudes de información y todas las llamadas que tuvimos con ustedes, porque eso fue más bien lo que nos dio a nosotros los insumos para poder establecer esos resultados dentro del informe. Entonces, más bien las gracias también a Ustedes por toda la colaboración que nos han dado durante este proceso, porque ha sido algo bastante largo y que ha conllevado un esfuerzo institucional bastante grande. No sé si tienen alguna otra duda o comentario de parte de ustedes como Administración.

Sofía Fallas Barquero: No, creo que no. Entonces más bien muchísimas gracias por la presentación.

Marcela Aragón: Gracias a Ustedes y estaríamos entonces a la espera de que Ustedes nos remitan sus observaciones y sus comentarios. Les agradecemos mucho que nos aporten la documentación respectiva para nosotros hacer la valoración de los diferentes comentarios y lo que Ustedes nos están diciendo, y poder hacer los ajustes que estimemos pertinentes.

Reiterar que efectivamente este tipo de auditorías tienen como propósito generar una mejora. Entendemos que tanto para nosotros como para ustedes el tema de la Seguridad Vial y específicamente el tema de los siniestros es una temática sumamente relevante. Todas las acciones y las mejoras que se puedan hacer al respecto van a redundar en un beneficio social y también de salud pública. Por ende, quedamos a la espera de las observaciones y comentarios.

Insistimos en que por favor nos remitan la documentación de respaldo que nos permita hacer la mejor valoración de este proceso, así que se los agradecemos muchísimo. De nuestra parte nos retiráramos. Que tengan muy buenas tardes y terminen su jornada con éxito.

Sofía Fallas Barquero: Muchísimas gracias y que tengan buenas tardes.

Sofía Fallas Barquero: Listo, es una larga discusión, nosotros tenemos si no me equivoco dos días para el 30, para mandar las observaciones. Esto, pues, obviamente es algo que tiene que verse de una manera integral, como una sola, una sola institución, COSEVI con la División de Transportes y las Direcciones. Todo el sector, sí, correcto.

Jeffrey Cervantes Bermúdez: Yo creo que todo el sector, más bien.

Sofía Fallas Barquero: Este... Tienen pues mucha razón, también, los directores como Jeffrey, pues que hay muchos temas que revisar un poquito mejor, de cómo se evalúa el tema de los indicadores, cuáles son las cosas que se están considerando. Por eso es importante nosotros responder, para que se considere todo lo que es lo que se ha venido desarrollando, y bueno, y también entender un poco dentro del marco de todos los estándares con los que se mide la Seguridad Vial, pues que se mida también de esa forma, eso es importante.

Don Jeffrey, tal vez aquí desde el lado de la Junta, lo que nos corresponde sería pues pedirle a Usted aquí, como parte del Director Ejecutivo COSEVI, pues que junto con el resto de la División de Transportes y las Direcciones, responder a tiempo antes del 30, enviar las observaciones y pues presentarnos entonces, una vez ya enviado el informe, presentarnos cuál va a ser el master plan o el trabajo con el que vamos a poder acatar y cumplir con las fechas y los tiempos que nos indica en el informe de Contraloría para hacer los ajustes necesarios.

Jeffrey Cervantes Bermúdez: Sí, señora, más bien hago la advertencia de una vez, porque sí, como les dije, yo no entiendo para qué los implicaron a Ustedes en un punto ahí que hasta no entendí el sentido de la implicación hacia Ustedes. Más en razón de que, vamos a ver, cuando yo dije es que la parte técnica es la que debería ver esta situación, yo veo que realmente la finalidad del Consejo, por la condición gerencial, es yo llevarle las propuestas a Ustedes, avalarlas. Al final, el conocimiento, por ejemplo, como cuando se hizo la compra de las motocicletas y los vehículos, es una determinación. Esto impacta realmente en la baja porque, como lo decía don Roy en su momento en la exposición de él, esos son formas conjuntamente con las exposiciones, por ejemplo, de las campañas y otras situaciones, pero yo estaré presto a presentarles a

Ustedes la respuesta muy pronta y creo que hay mucha situación que, como dejé claro en la exposición, lamentablemente siento que ellos no tuvieron una métrica clara y dieron eventos donde más bien yo me quedé con ganas de que ellos me dijeran, por lo menos, qué es lo que se busca. La ejecución presupuestaria pareciera más importante que la muerte en carreteras, me pareció hasta feo, qué feo decir eso, que les importa más los números a que realmente me dijeran: "OK, nos damos por satisfechos y al fin y al cabo tenemos una baja en la mortalidad de 5 puntos, 2 puntos, 3 puntos". Eso es lo que yo busco como parte de Seguridad Vial, no una situación donde me digan a mí: "Es que estás gastando mal dinero". Sí, pero ¿por qué lo estoy gastando mal? ¿Las campañas están mal orientadas? Y yo busco que la Contraloría no solamente me ataque, sino que entonces me ayude a encontrar cuáles son los puntos que yo debo fortalecer. Pero yo no quiero hacer más largo esto porque ha sido extensa la comisión y estaré presto a la atención a esto.

Sofía Fallas Barquero: Gracias, Jeffrey. Entonces daríamos por recibido la presentación del informe. Esto no hay necesidad de votarlo, ¿verdad, don Carlos? Nada más damos por enterado.

Carlos Rivas Fernández: No, señora, pero sí encomendar a la Administración que en el plazo respectivo dé la respuesta.

Sofía Fallas Barquero: Sí, exacto. Ya como ya se lo indiqué a don Jeffrey, entonces continuamos con la agenda.

En este punto de agenda no se toma un acuerdo como tal, sin embargo la Junta Directiva expresa que da por recibido el informe y gira instrucciones a al Director Ejecutivo de COSEVI para que proceda a dar respuesta en el plazo establecido por la Contraloría.

Se deja expresa constancia de que las manifestaciones registradas en este punto constituyen una transcripción literal de la grabación de la sesión, respetando la sintaxis y los términos empleados por los intervinientes. Asimismo, a continuación, se insertan, para mayor claridad y como soporte visual de la exposición, las diapositivas proyectadas durante la sesión:



Auditoría operativa sobre la eficacia y eficiencia de las intervenciones ejecutadas por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y otros actores relacionados con la seguridad vial.

Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades

CGR

Objetivo general

Determinar la eficiencia y eficacia de las acciones implementadas por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y otros actores, con el propósito de reducir la siniestralidad vial y promover mejoras que incrementen el valor público.

Conclusión

Las acciones implementadas por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y las direcciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **no son eficientes ni eficaces para reducir la siniestralidad vial ni promover mejoras que incrementen el valor público.** Lo anterior se sustenta en la baja cobertura y priorización de las intervenciones en materia de Seguridad Vial, que permitan un enfoque en las zonas y horarios de mayor siniestralidad, sumado al desconocimiento en la efectividad del uso de los recursos tanto de la infraestructura vial como de las campañas masivas sobre Seguridad Vial.



Resultados

CGR

Resultado 1

Baja cobertura de las intervenciones de seguridad vial en las zonas de mayor siniestralidad del país

Condición: Se determinó que las acciones preventivas y reactivas ejecutadas por el COSEVI y las Direcciones del MOPT (DGIT, DGPT y DGEV) han presentado una **baja cobertura en las zonas con mayor siniestralidad del país**. El despliegue de las intervenciones estatales se realiza sin estrategia, omitiendo dirigir los recursos prioritariamente hacia los cantones de mayor riesgo de siniestralidad para salvaguardar la vida de los usuarios.

Infraestructura Vial (DGIT)

En materia de Infraestructura Vial (DGIT), se constató que de los cantones donde se concentra la mayor siniestralidad anual, solo se cubrió el **29,50% del señalamiento vertical**, el **28,51% de kilómetros** y el **44,74% de metros cuadrados de carreteras** y calles demarcadas por la DGIT, esto a pesar de que la mayor concentración de esfuerzos debe realizarse en las zonas más críticas.

Control y Vigilancia (DGPT)

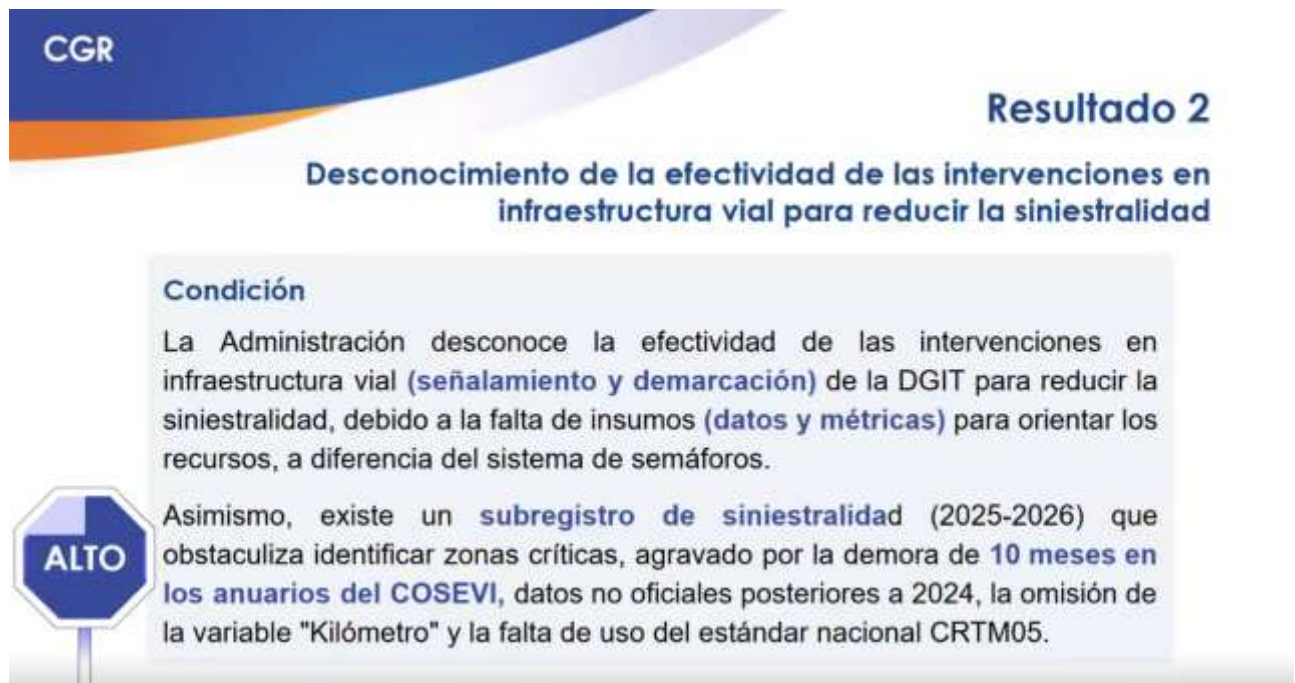
No se prioriza que dicho despliegue se ejecute en las zonas con mayor siniestralidad a nivel nacional. La Administración estableció la ejecución de 1.167 controles policiales enfocados en factores de riesgo críticos: velocidad, alcohol, uso de casco, cinturón y sillas infantiles como parte de sus metas institucionales.

Formación y Prevención (DGEV)

Las giras de acreditación y campañas no se focalizan estratégicamente en cantones con mayor letalidad vial.

Más del **93% del esfuerzo** impactó zonas que no representaban el foco crítico.

Se mide el éxito por cantidad de "productos" (pruebas/charlas) sin evaluar el impacto real en la conducta vial.



CGR

Resultado 2

Desconocimiento de la efectividad de las intervenciones en infraestructura vial para reducir la siniestralidad

▲ Efecto

La falta de datos y el procesamiento inoportuno de información limitan la capacidad del Estado para tomar decisiones informadas sobre la siniestralidad vial. Esta carencia impide calcular indicadores clave para la demarcación y señalización, evaluar la costo-efectividad de las inversiones y determinar costos unitarios por intervención, dificultando la asignación eficiente de recursos públicos. Asimismo, la ausencia de registros adecuados imposibilita medir los tiempos de respuesta ante daños viales y evaluar el impacto real de la inversión en infraestructura sobre la seguridad vial y la salvaguarda de vidas.

ALTO

CGR

Resultado 3

Deterioro de la capacidad de atención y cobertura de los siniestros viales

Condición

De acuerdo con el análisis realizado, se determinó un deterioro progresivo en la capacidad de atención y cobertura de la Dirección General de la Policía de Tránsito (DGPT) de los siniestros viales.

Tendencia Anual de Tiempos de Respuesta Promedio

Año	Tiempo Promedio
2023	0:09:46
2024	0:17:22
2025	0:20:57
2026	0:31:53

Desagregación por Grupos de Despacho de Tiempos de Despacho Promedio

Chorotega	1:09:46
Gran Metropolitana (San José)	0:50:59
Gran Metropolitana A (Carilaga)	0:39:37
Gran Metropolitana B (Jesús y Alajuela)	0:27:09
Huelar Norte	0:25:25
Pacifico Central - Huelar Norte	0:17:55
Atlántica	0:14:44
Buena	0:12:16

- El despliegue policial concentra el 64,97 % de su actividad y el 73,18 % de las boletas en la jornada diurna (06:00 a 18:00 h). La distribución actual atiende el mayor volumen vehicular, pero desatiende el horario nocturno, que registra la mayor siniestralidad en carretera.
- La baja cobertura se agrava con la reducción a 708 oficiales y su deficiente distribución en 29 delegaciones con turnos 24/7. Hay un máximo de 70 a 80 oficiales a nivel nacional por turno (incluyendo labores administrativas). En la práctica, se opera con apenas de 1 a 4 oficiales por delegación y turno.

35

CGR

Resultado 3

Deterioro de la capacidad de atención y cobertura de los siniestros viales

⚠ Efecto

- La persistencia de las ineficiencias compromete la misión, capacidad operativa y tiempos de respuesta de la DGPT, lo que debilita la gestión pública y la confianza ciudadana.
- La falta de renovación de flota y la escasa cobertura nocturna limitan la vigilancia, generando un enfoque reactivo en lugar de preventivo y sin una estrategia unificada con indicadores críticos de desempeño.
- La efectividad sancionatoria y disuasoria de los oficiales de tránsito se erosiona debido a 879.280 multas pendientes de pago, equivalentes a €63.349 millones, afectando directamente los ingresos institucionales.

CGR

Resultado 4

Programas Preventivos y Campañas de Comunicación no tienen identificada su contribución a la reducción de la siniestralidad vial

Condición: Se determinó que las inversiones realizadas por el COSEVI en campañas de comunicación masiva (ej. "El Chasis sos vos", "Brigada Vial") y programas preventivos, no permite evidenciar una contribución efectiva y sostenida en la reducción de la siniestralidad vial de los grupos o poblaciones a los que se dirigen dichas intervenciones

Programas Preventivos

Durante los periodos 2024 y 2025, la Administración ejecutó €28.427.372,10 en programas como "Centros Educativos" y "Empresas Seguras". Sin embargo, al aplicar el indicador de costo-efectividad, la cantidad de siniestros a nivel nacional no evidenció una disminución.

Campañas Masivas

Si bien para los años 2023 a 2024, se ejecutaron alrededor de €919 millones en campañas de comunicación masivas, se constató que desde el año 2025 hasta al 31 de marzo de 2026 no se ha ejecutado ninguna.

CGR

Resultado 4

Programas Preventivos y Campañas de Comunicación no tienen identificada su contribución a la reducción de la siniestralidad vial

▲ Efecto

De mantenerse esta situación, a nivel operativo, se continuaría reflejando una ineficiencia del gasto público al ejecutar recursos económicos sin la capacidad de demostrar, que a través de esas campañas de comunicación masiva y los programas preventivos, se cumple el fin primordial definido por la Administración en cuanto a la reducción de la siniestralidad. Asimismo, al carecer justificaciones estratégicas y medibles, las campañas se seguirán percibiendo como gastos no prioritarios; y dejando de lado la atención los grupos más afectados como motociclistas y conductores al suspender esta intervención como medio para la educación masiva

CGR

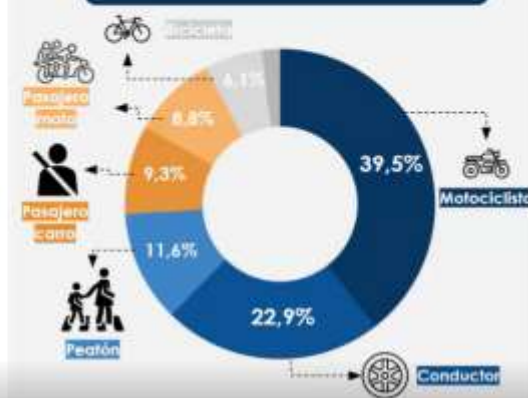
Resultado 4

Ineficiencia de Programas Preventivos y Campañas de Comunicación Masiva

Comportamiento de la cantidad de víctimas graves y fatales



Distribución de víctimas graves y fatales por tipo de usuario



DISPOSICIONES



Disposiciones

D1

A Efraim Zeledón Leiva, Ministro de Obras Públicas y Transporte en su condición de rector del Sector Infraestructura y Transportes o a quien en su lugar ocupe el cargo.

D1. Formular, oficializar y ordenar la implementación de un instrumento estratégico integral que permita alinear y articular a todos los actores del sistema hacia una visión común, así como alinear la planificación operativa y presupuestaria del sector, con el objetivo de reducir la siniestralidad del país. Lo anterior de conformidad con la rectoría sectorial establecida en la Constitución Política, la Ley de Creación del MOPT y el enfoque preventivo de referencia de la Norma ISO 39001. El documento deberá contener, al menos, lo siguiente:

- a. Un análisis de la realidad y el contexto de la siniestralidad a nivel nacional considerando cada una de las perspectivas de los actores involucrados en la seguridad vial, fundamentado en la normativa vigente.
- b. Objetivo general y los objetivos específicos relacionados con la reducción de la siniestralidad a nivel nacional; así como las líneas estratégicas y de acción, las metas tácticas vinculantes a corto, mediano y largo plazo de los actores involucrados.

Disposiciones

D1

Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- a. A más tardar al 26 de marzo 2027, se debe de presentar una certificación del avance de la elaboración del instrumento estratégico integral.
- b. A más tardar 30 de septiembre de 2027, se debe presentar una certificación de segundo avance de la elaboración de dicho instrumento estratégico integral.
- c. A más tardar 31 de marzo 2028, se debe presentar una certificación que haga constar que el instrumento fue emitido y oficializado, así como que se divulgó su implementación a los actores relacionados con la materia.

Disposiciones

D2

A Junior Araya Villalobos en su calidad de Director General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) o a quien en su lugar ocupe el cargo, y a Jeffrey Cervantes Bermudez en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI o a quien en su lugar ocupe el cargo.

D2. Elaborar, someter a aprobación e implementar de manera coordinada entre la DGIT y COSEVI un procedimiento de interoperabilidad y de estandarización de datos, que contribuya a que toda intervención que ejecute la DGIT en el sistema de semáforos, demarcación horizontal, señalamiento vertical u otra, se registre bajo un mismo estándar que permita su relación con los datos de siniestralidad del COSEVI.

Disposiciones

D2

Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. A más tardar al 30 de abril 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y envío del procedimiento mencionado para su aprobación correspondiente.
- ii. A más tardar al 27 de agosto 2027, se debe presentar una certificación que haga constar el inicio de la implementación del procedimiento mencionado.

Disposiciones

D3

A Junior Araya Villalobos en su calidad de Director General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) o a quien en su lugar ocupe el cargo

D3. Elaborar, oficializar e implementar una Metodología de Costeo Integral para todas las intervenciones de infraestructura vial y dispositivos de seguridad, que permita calcular de manera exacta el costo total de las intervenciones realizadas (directos e indirectos), así como disponer de la información necesaria para el posterior cálculo de indicadores que posibiliten evaluar su costo-efectividad.

Disposiciones

D3

Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. A más tardar al 30 de abril 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y oficialización de la metodología mencionada.
- ii. A más tardar al 29 de octubre de 2027, se debe presentar una certificación que haga constar el inicio de la implementación de la metodología mencionada.

Disposiciones

D4

A Junior Araya Villalobos en su calidad de Director General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) o a quien en su lugar ocupe el cargo.

D4. Elaborar, oficializar, implementar un mecanismo de control periódico que permita una atención oportuna en cuanto al monitoreo y mantenimiento de señalización vertical y demarcación horizontal en carretera. Este mecanismo debe considerar un registro de reportes por daños, vandalismo o ausencia de señales, que permita su reposición o reparación oportuna en sitio, con el objetivo de disponer de la información necesaria para medir los tiempos de respuesta de la Administración, considerando un proceso de planificación.

Lo anterior de conformidad con los principios de continuidad y eficiencia de los servicios y actividades públicas, la Ley General de la Administración Pública y el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes (SIECA) para el mantenimiento vial (Ver párrafos 2.1 al 2.9).

Disposiciones

D4

Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. A más tardar al 29 de enero de 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y oficialización del mecanismo.
- ii. A más tardar al 30 de abril de 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la implementación del mecanismo mencionado.

Disposiciones

D5

A (por definir) en su calidad de Director (a) General de la Policía de Tránsito (DGPT) a.i o a quien en su lugar ocupe el cargo, y a Jeffrey Cervantes Bermúdez en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI o a quien en su lugar ocupe el cargo.

D5. Elaborar, someter a aprobación e implementar de manera coordinada entre la DGPT y COSEVI, un procedimiento interno de gestión oportuna del mantenimiento de la flota vehicular policial que responda a una visión operativa de las necesidades actuales con la finalidad de que contribuya con un mantenimiento preventivo y correctivo, conforme con la gestión y adquisición de bienes y servicios.

Lo anterior, de conformidad con los principios de eficiencia y economía de la Ley de la Administración Financiera de la República y conforme a los procedimientos establecidos en la Ley General de Contratación Pública y su reglamento. Dicho procedimiento deberá ser sometido a aprobación y oficialización por parte de los jerarcas correspondientes.

Disposiciones

D5

Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. A más tardar al 30 de abril de 2027, se debe presentar una certificación sobre la elaboración y remisión para la oficialización del procedimiento.
- ii. A más tardar al 27 de agosto 2027, se debe de presentar una certificación sobre el inicio de la implementación del procedimiento.

Disposiciones

D6

A Efraim Zeledón Leiva en su condición de Ministro de Obras Públicas y Transporte y a los miembros de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), o a quienes en su lugar ocupen los cargos.

D6. Oficializar y emitir, al amparo de sus potestades de dirección y jerarquía y de sus competencias normativas, conforme a la Ley General de la Administración Pública y la Ley de Administración Vial, la propuesta de procedimiento emitida según la disposición D2. Dicha oficialización deberá dotar de carácter vinculante al procedimiento, de manera que puedan ser implementados por las instancias respectivas para garantizar que toda intervención sobre seguridad vial se registre bajo un estándar homologado que permita su cruce analítico con las bases de datos de accidentes.

Disposiciones

D7

A Efraim Zeledón Leiva en su condición de Ministro de Obras Públicas y Transporte y a los miembros de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), o a quienes en su lugar ocupen los cargos.

D7. Oficializar y emitir, al amparo de sus potestades de dirección y jerarquía y de sus competencias normativas, conforme a la Ley General de la Administración Pública y la Ley de Administración Vial, la propuesta de procedimiento emitida según la disposición D5. Dicha oficialización deberá dotar de carácter vinculante al procedimiento de manera que puedan ser implementados por las instancias respectivas para asegurar el mantenimiento preventivo y correctivo oportuno de la flota vehicular policial, cumpliendo con los principios de eficiencia y economía.

Disposiciones

D7

Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. A más tardar 28 de mayo de 2027, se debe de presentar una certificación que acredite la oficialización y comunicación formal del procedimiento mencionado.

Disposiciones

D8

A Jeffrey Cervantes Bermudez en su calidad de Director Ejecutivo del COSEVI o a quien en su lugar ocupe el cargo.

D8. Elaborar, oficializar e implementar un mecanismo de evaluación del resultado y seguimiento continuo para todas las campañas masivas y programas preventivos institucionales. Dicho mecanismo deberá contener como mínimo, la realización de estudios previos de viabilidad técnica y el establecimiento de indicadores de efectividad que vinculen las intervenciones con la reducción de la siniestralidad, de manera que esos insumos se consideren para la aprobación de las campañas y la inversión financiera.

Lo anterior, con fundamento en la Ley de Tránsito sobre el deber de educación masiva y la Ley de Administración Financiera en cuanto a la rentabilidad social del gasto público y que el presupuesto se constituya en un gasto que contribuya al impacto conductual de los usuarios.

Disposiciones

D8

Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:

- i. A más tardar al 30 de abril 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y oficialización del mecanismo.
- ii. A más tardar al 30 de julio 2027, se debe de presentar una certificación que haga constar la implementación del mecanismo.

Área de Seguimiento
para la Mejora Pública



MUCHAS GRACIAS POR SU
ATENCIÓN
SOMOS CGR

ARTÍCULO VII. ADENDA N°26 CONVENIO DE PRÉSTAMO DE VEHÍCULOS.

Ing. Sofia Fallas Barquero: continuamos entonces con la agenda. Vamos entonces ahorita con el punto 6, el Convenio de Préstamo de Vehículos. Entonces le paso la palabra a don Carlos.

Dr. Carlos Rivas Fernández: Sí, gracias. No sé si don Jeffrey va a hacer una introducción antes de por qué se les está trayendo a Ustedes este tema y luego ya yo expongo el contenido.

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez: Gracias, don Carlos. Sí, rápidamente. Bueno, esto justamente cae en una buena situación con esta auditoría.

La condición es que COSEVI se dio a la tarea de comprar los vehículos; más, sin embargo, fue la primera contratación donde se dio una condición específica en el cartel, que esto fue una situación que llevó mucho tiempo al análisis de esta misma Junta con los integrantes anteriores para poder determinar ya la autorización de compra.

Entre ellos, se tomó un acuerdo de que decía que los vehículos que de ahora en adelante comprara COSEVI, y además las motocicletas y los pick-up, deberían estar ya entendidos que se van a inscribir a nombre del MOPT; más, sin embargo, esto lamentablemente llevaba la mejor noción para darle una situación donde el MOPT pudiera tomar y darles la parte, llámese soporte, gasolina, seguros y demás condiciones, pero lamentablemente esto trajo un embrollo a nivel de la parte ya de la situación de inscripción del vehículo.

Esto ha sido una situación de reuniones tras reuniones con el director de Registro, el Registro Mobiliario, donde lamentablemente logramos la inscripción de las motos; más, sin embargo, después nos dicen: "No podemos aceptarle ahora con los 5 vehículos, 6 vehículos y la motocicleta que queda, porque se rompe un principio que le llaman el tracto sucesivo", donde dice que debería de ser el mismo que exonera, el mismo que se le inscribe, lo cual me parece algo bruto, totalmente en el sentido de que yo les decía: "Mire, esto sencillamente es el mismo sector beneficiándose de la situación.

Si yo compro y exonero por una situación, no tiene que ser que haya un desfavor en la finalidad de quién está inscribiéndole porque es el MOPT". Al final, la finalidad que se busca es el fin público, el dotar del equipo al policía para que la política pública de reducción de las condiciones de mortalidad, la regulación y todo en carretera, la ejecución de las normas de ley se cumpla.

Pero bueno, en sentido de esto llevó entonces a buscar darle la agilidad más versátil y tenemos el instrumento de que hay un convenio que todavía existe, donde la finalidad que tenía era que los vehículos, como no se pudo hacer esta situación anteriormente, se le entregan al MOPT para que los pudiera utilizar, y existe el instrumento para que ellos puedan operar dándole, en este caso, lo que es la gasolina, el seguro y los demás insumos que requieren para que el vehículo pueda funcionar.

Entonces eso sería brevemente la voluntad por la que traemos hoy aquí a la Junta, y le cedería a don Carlos ya para que les deje la parte legal y técnica más específica.

Dr. Carlos Rivas Fernández: Sí, gracias, como ven Ustedes, esta sería la adenda número 26 del convenio. Se han hecho 26 documentos que reflejan adquisiciones a las distintas Direcciones que integran la Administración vial. Pasamos a la que sigue.

El convenio básicamente, aquí lo que señala, la Ley de Tránsito, lo que dice es que cuando una institución va a utilizar vehículos que fueron adquiridos por otra, se requiere un instrumento convencional, un préstamo, entonces para eso, en el año 2012, se suscribió un convenio de préstamo de todos los vehículos que se adquirían para las distintas Direcciones para que ellos pudieran utilizarlo, porque si no, estarían utilizando un vehículo ajeno.

Entonces, el objeto de ese convenio es el préstamo de los vehículos para las condiciones y facilidades que señaló don Jeffrey. Pasamos a la que sigue.

La cláusula séptima del convenio dice que cada vez que se compran vehículos, pues hay que hacer una adenda, que es el documento que Ustedes conocen, para que puedan ser destinados a las funciones respectivas. Pasamos a la que sigue.

En este caso, como dice don Jeffrey, son básicamente 6 vehículos: 5 pick-up ISUZU y una motocicleta policial que quedó ahí rodando, que no se pudo inscribir oportunamente. Pasamos a la que sigue.

Para ilustración de ustedes, estos son los vehículos tipo pick-up que se compraron. Pasamos a la que sigue.

Y estas son las motocicletas. Aquí como que hay un espacio adelante, esa es la que falta por inscribir ahí en ese espacio para poder cerrar el círculo. Pasamos a la que sigue.

Y entonces esta es la propuesta o la necesidad de traer este tema: es para incluir en la cláusula tercera del convenio, donde está el listado de todos los vehículos adquiridos, estos seis, para poder entregárselos formalmente a los compañeros de la Policía de Tránsito. Pasamos a la que sigue.

Y la propuesta o recomendación de acuerdo, si Ustedes lo estiman atinente, es aprobar la propuesta de adenda número 26 del convenio de préstamo, que es lo que acabo de indicarles, y autorizar a la Presidencia de la Junta Directiva la firma de la adenda respectiva. Básicamente sería la exposición.

Ing. Sofia Fallas Barquero: ¿Algún comentario?

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves :No, está clarísimo.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Yo nada más tenía una consulta, que era que el convenio venía en dólares, ¿está bien eso?

Dr. Carlos Rivas Fernández: Sí, porque esos fueron los términos de los oferentes, pueden cotizar en colones o en dólares. Esa fue la moneda en que se hizo la adquisición.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Ok, y entonces se adquirió en dólares, es por eso.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Pero al final me parecía que el monto aparecía en colones, ¿no es cierto? Donde se suman todos los datos viene ahí divididos los vehículos, no sé qué, y al final el monto no aparece en colones.

Dr. Carlos Rivas Fernández: Sale en el documento. No sé si lo puede proyectar Laura.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Que es en la cláusula quinta, estimación, si puede ser. Yo veo aquí los \$273 000 USD.

Dr. Carlos Rivas Fernández: Al puro final.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves. Al final, al puro final, ajá.

Dr. Carlos Rivas Fernández: está indicado en dólares.

Ing. Sofia Fallas Barquero: ¿me puedes poner el acuerdo de nuevo, por favor, Laura? Entonces sería aprobar la propuesta de adenda N.º 26 al convenio de préstamo de vehículos y autorizar a la Presidencia de la Junta Directiva para la firma de la adenda. De acuerdo, nada más... yo tengo una consulta: igual para firmar esta adenda, yo tengo ¿eso tiene que pasar por Legal del MOPT?

Dr. Carlos Rivas Fernández: cuando lo va a firmar don Efraím, pues él lo traslada internamente para que ellos lo revisen.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Entendido, está bien. Entonces, bueno, sometemos a votación el acuerdo. María Fernanda, listo, aprobado en firme.

Se deja expresa constancia de que las manifestaciones registradas en este punto constituyen una transcripción literal de la grabación de la sesión, respetando la sintaxis y los términos empleados por los intervinientes. Asimismo, a continuación, se insertan, para mayor claridad y como soporte visual de la exposición, las diapositivas proyectadas durante la sesión:

Consejo de Seguridad Vial



TEMA

PROPUESTA ADENDA N°26 AL CONVENIO
DE PRÉSTAMO DE VEHICULOS
COSEVI – MOPT

INCLUSION VEHICULOS DPT

1

CONTEXTUALIZACIÓN DEL TEMA: CONVENIO VIGENTE

TERCERA: OBJETO.

El presente convenio tiene por objeto formalizar los términos bajo los cuales el COSEVI cede en calidad de préstamo los equipos de transporte (vehículos automotores) antes mencionados, al MINISTERIO para ser usados por las Direcciones Generales de la Policía de Transito, de Educación Vial y de Ingeniería de Tránsito.

CLÁUSULA SÉTIMA DEL CONVENIO

SÉTIMA: DE LA INCORPORACIÓN DE VEHÍCULOS.

Mediante adendum al presente convenio, se incorporarán al presente convenio los vehículos que adquiridos o donados al COSEVI, sean destinados a funciones en materia de proyectos de seguridad vial, en las Direcciones Generales integrantes de la Administración Vial.

DETALLE DE VEHÍCULOS

N°	MARCA	ESTILO	VIN
1	ISUZU	PICK-UP	MPATP540/TT003884
2	ISUZU	PICK-UP	MPATP540/TT003885
3	ISUZU	PICK-UP	MPATP540/TT003886
4	ISUZU	PICK-UP	MPATP540/TT003887
5	ISUZU	PICK-UP	MPATP540/TT003888
6	SUZUKI	Motocicleta Policial	IS1EM340257100164



GOBIERNO
DE COSTA RICA

COSEVI

MUESTRA PICK-UP



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

COSEVI

MUESTRA MOTOCICLETAS



ACCIÓN A EJECUTAR EN ADENDA:

- Integrar en la Cláusula Tercera del Convenio, los vehículos adquiridos

RECOMENDACIONES DE ACUERDOS

- 1. Aprobar la propuesta de adenda N° 26 al convenio de préstamo de vehículos
- 2. Autorizar a la Presidencia de la Junta Directiva, la firma de la adenda

AL finalizar la presentación y al no haber más consultas por parte de los directivos, la Ing. Sofía Fallas Barquero, somete a votación la propuesta de acuerdo.

Por lo tanto, con 5 votos a favor se acuerda:

ACUERDO

7.1 Se aprueba la propuesta de adenda No.26 al Convenio de préstamo de vehículos

7.2 Se autoriza a la Presidencia de la Junta Directiva a la firma de la adenda.

UNÁNIME Y FIRME

ARTÍCULO VIII. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE PARTICIPACIÓN EN EL XXX CONGRESO LATINOAMERICANO DE AUDITORIA INTERNA (CLAI 2026) / AUDITORÍA INTERNA.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Continuamos entonces con el siguiente punto, que es la solicitud de participación en el Congreso Número 30 Latinoamericano de Auditoría Interna. Y vamos a ver, aquí está.

Yo tengo un poquito de duda porque acabamos de aprobarle... ¿Y cuáles son como los niveles estos de la cantidad de capacitaciones que requiere la Auditoría? Se le aprobó uno de Ecuador que fue financiado por el COSEVI y entiendo que estaba dentro del presupuesto.

Ahorita esta nueva solicitud que hace la auditora, dice que ella se financia los gastos y que además pide unos días de vacaciones, adicionales, si no me equivoco.

Bueno, no sé Ustedes qué opinan, adicionalmente, les comento que también le solicité a don Carlos Rivas un criterio, porque me pasó también la auditora la aprobación de unas capacitaciones que ella llevó, que tenían costo en el mes de julio y me hace constar que haya algún acuerdo de Junta ni previo de la junta; ella hace alusiones a algunos temas legales, pero sí son capacitaciones con costo. Entonces, y si no me equivoco, en julio ya estábamos con Junta y entonces a mí me parece un poco extraño. Por eso le pido el criterio a don Carlos Rivas sobre ese específicamente y sobre este, pues sí, lo que me extraña y bueno, no lo ven Ustedes, ¿cómo se justifican tanto tiempo en procesos de capacitación?

En este caso es tan específico, pues si bien no son todos los gastos, pero sí implican más gastos adicionales en congresos y eventos específicos. Don Alexander.

Dr. Alexander Sánchez Cabo: Gracias. Ahora, aprovechando que Carlos va a intervenir, también tener en cuenta lo siguiente: nosotros revisamos la documentación y lo que sí nos preocupa es que lo estaba uniendo con unas vacaciones, y en caso de que lo una con vacaciones se tiene que quedar a disfrutar sus vacaciones y por tanto, no se pueden cubrir los gastos, el retorno de ese ticket, de ese pasaje, por la parte nuestra se lo dejo ahí a don Carlos para que también nos aclare la cuestión.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Antes nada más, María Fernanda, adelante.

Licda. Maria Fernanda Durán López: Gracias. No, en realidad, bueno, sobre este caso yo veía que ella va a financiar todo y pide vacaciones. Entonces en realidad lo que nos está pidiendo es, creo, un permiso para el

lunes, salir antes del viernes sin permiso para el lunes, pero ella cubre todos los gastos. Pero eso que dijiste de capacitaciones previas sí me interesaría como entender un poquito mejor si fueron financiadas por COSEVI y por ejemplo, si se entregaron los informes correspondientes y así, o cómo ha funcionado.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Yo entiendo. Por lo que va aquí es que el tiquete y la inscripción sí lo pagó ella, pero los viáticos sí están solicitando al Ministerio, ¿es así?, si me pueden aclarar.

Dr. Alexander Sánchez Cabo: Yo pensé que el tiquete sí era nuestro.

Ing. Sofia Fallas Barquero: No dice Bueno: "Inversión asumida, así como parte de mi compromiso con la actualización profesional continua y el fortalecimiento de las competencias requeridas para el adecuado desempeño de las funciones de Auditoría Interna, asumiré de manera íntegra y con recursos propios la totalidad de los costos", así es, la totalidad, "asociados en mi participación del Congreso Latinoamericano...".

Dr. Alexander Sánchez Cabo: OK

Ing. Sofia Fallas Barquero: "...según no generará ninguna erogación para la Administración ni afectará el presupuesto institucional, ya que los gastos de hospedaje, alimentación, transporte local, seguros de viaje, inscripción...". Ok, ella va cubriendo todo.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Sí, lo que dice es que el tiquete y la inscripción ya fueron pagados.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Ya los compró, ya esa fue mi confusión entonces.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Pobre, pobrecilla, que si no se le puede dar el permiso, perdió la plata.

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez: Sí, ¡qué confiada, verdad!

Dr. Carlos Rivas Fernández: Sí.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Sí, me parece, sí, ¡hijuepucha!

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez: Anticipado.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Sí. Este... don Alexander, a ver si le entendí: como el congreso voy a hacerlo general como el congreso dura dos días, lo que se le podría aprobar es que se vaya, por ejemplo, el día uno y regrese el día cuatro, pero como ella va a adquirir vacaciones sé va a regresar el día siete, ¿que no es válido ese tiquete de regreso? Eso fue lo que Usted dio a entender.

Dr. Alexander Sánchez Cabo: Es que el Departamento Legal, que fue el que me lo revisó, me hizo esa recomendación, pero ahora viendo creo que ellos interpretaron que tiquete iba pagado no por ella. Entonces

me parece que ahí estaba la confusión, pero si ya ella cubre sus gastos no debe haber problema ninguno en que se le pueda autorizar, siempre y cuando ella esté después de vacaciones y que le autoricen las vacaciones.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Sí, ok, muchas gracias, don Alex.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Entonces, ella lo que pide es un permiso con goce de salario en tiempo laboral para asistir, desde el mediodía del viernes 27 de noviembre, a partir de las 11:00 a. m., con el fin de desplazamiento hacia el aeropuerto y el día completo del lunes, y después vacaciones.

Dr. Carlos Rivas Fernández: Correcto.

Ing. Sofia Fallas Barquero: indica que son tres días de la cuenta de mis vacaciones y dice quién deja interina. Ok. adelante María Fernanda.

Licda. Maria Fernanda Durán López: que ahí nada más para que veamos, porque de hecho yo lo que hice fue revisar igual en calendario que los días que pide de permiso sin goce vemos que falta el primero, pero para nosotros el primero es feriado. Por eso, por cualquier cosita, si no se nota, porque está como el lunes, si lo pide sin goce y de vacaciones 2, 3 y 4. Entonces el primero como día feriado, nada más para que nos dé los cálculos.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Sí, es con goce, o sea, ella sí quiere que se le pague.

Licda. Maria Fernanda Durán López: Pero el primero no.

Ing. Sofia Fallas Barquero: O sea, es el del viernes 27 de noviembre al mediodía y el lunes con goce, y ya los otros serían de vacaciones, que obviamente son vacaciones pagadas, ¡verdad!, por supuesto.

Licda. Maria Fernanda Durán López: Y el lunes, ajá.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Entonces, tal vez, don Carlos, no sé si Usted nos ayuda con algún criterio legal sobre qué implicaciones podríamos tener o si hay algo aquí que Usted vea que nos puede perjudicar en tomar esta decisión.

Dr. Carlos Rivas Fernández: Bueno, aquí hay que tomar en cuenta las normas que tutelan la actividad de la auditoría interna: la Ley General de Control Interno y las normas para el funcionamiento de las auditorías internas; y siempre hay que procurar apoyar de alguna u otra manera la actividad de estas oficinas, y eso es lo que ellos utilizan como fundamento para justificar la capacitación que requieren o que están haciendo o está planteada en este momento. Entonces, si uno lo ve desde el otro punto de vista, si se le rechaza el permiso, es venir a decir: "No, no nos interesa que se capacite o la materia en la que va a participar no es atinente o no es necesaria para el cumplimiento de su función". Entonces tendría que haber un ejercicio por parte de esta junta directiva para decirle que no. Entonces como que es complicado, en eso hay que ponerlo en la balanza

con lo que señalaba al inicio de la ayuda que le debe dar la Administración al funcionamiento de lo que es el rol de la Auditoría Interna.

En ese sentido, la actividad como tal ella la justifica que es atinente en este o en el futuro a lo que ella desarrolla. Entonces estaría el aval de Ustedes para que le otorguen el permiso, y ya lo adicional de que ella lo está vinculando con las vacaciones pues es un tema de oportunidad. Hubiera sido problemático, como dice don Alexander, si se le estuviera pagando el viaje: sería la famosa costumbre que tienen muchos funcionarios públicos que aprovechan que la institución les pagó el viaje y se quedan un rato paseando. Eso es lo que sí es de cuidado, no hubiera sido viable el darle las vacaciones porque el motivo para que ella tome vacaciones es porque se lo pagó la institución, no se lo hubiera pagado con sus recursos; pero como lo está haciendo con sus recursos, no hay el inconveniente en ese sentido.

Y luego la otra documentación que Usted me mencionó son lo que se llaman los acuerdos de compromiso que se firman para justificar a nivel del Servicio Civil una capacitación o una actividad que se realizó. El problema es que, por la discrepancia que ha habido de criterios en este tema, esos son documentos atrasados, entonces ya se dio la actividad, pero sí hay que cumplir a nivel del Servicio Civil con el formalismo de llenar esos documentos; pero Usted puede estar tranquila en firmarlos en ese sentido, porque si no, la señora no tendría el respaldo documental de la actividad esa de capacitación.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Ok, bueno, entonces eso, don Carlos, sí se lo voy a pedir que me lo pase así por escrito, o sea, yo le mando la consulta y Usted me la pasa por escrito de ese tema en específico y de este que estamos viendo, entonces, así las cosas, para si le aprobamos, le autorizamos la participación

Dr. Carlos Rivas Fernández: Con gusto.

Ing. Sofia Fallas Barquero: yo sí le pediría a Jeffrey que haga el análisis respectivo con respecto a las vacaciones, a ver si tiene la disponibilidad de vacaciones; y a Laura, que me mande ya todo al momento en que yo voy a firmar la autorización, igual las vacaciones, que me mande toda la documentación los acuerdos de junta y todo para también el análisis de vacaciones, toda la información necesaria como respaldo.

Entonces, si no tienen ninguna consulta adicional... sí, doña Ana adelante.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Perdón, sí, perdón, una pregunta: si existiera una cantidad de capacitaciones, ya sea en horas o en días, y ella ya las cumplió, ¿generaríamos alguna controversia o priva el beneficio de la capacitación, don Carlos?

Dr. Carlos Rivas Fernández: No le entiendo cuál es la consulta, doña Lorena.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Sí. Doña Sofía decía que la cantidad de capacitaciones son x, diez, y esta sería el número once, por decir algo. A pesar de que ella se lo pague, el hecho de que nosotros lo aprobemos,

¿ nos incide en error o prevalece lo que Usted nos acaba de decir de apoyar al trabajador en las capacitaciones, que en este caso se lo va a pagar ella? ¿O no existe un tope a las capacitaciones?

Dr. Carlos Rivas Fernández: Es que eso es un tema casuístico, en realidad, y la evaluación que Ustedes tienen que hacer si la señora pues está muy preocupada en el desarrollo de su función y se capacita todos los meses a alguien que es muy dejado y se capacita una vez al año nada más. Eso es muy relativo.

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: OK

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez: Ahí nada más como parte adherido a esto, sí es importante, digamos, el planteamiento que inicialmente hizo doña Sofia, en el sentido de que tal vez el contexto, la nota de ella no deja ver qué es lo que va a robustecer. Yo no le puedo solicitar a ella, por eso es que yo no lo hice, pero yo hubiera dicho que la finalidad es aplicar en esto; Ustedes sí, porque Ustedes son la jerarquía que puede decirle eventualmente a ella: "Bueno, ¿qué incide directamente lo que se va a ver en Brasil, diferente a lo que usted vio en Ecuador?".

En el sentido de entender que, vamos a ver, las capacitaciones son importantísimas, como lo decía don Carlos, pero el tiempo y espacio que ha tenido ha sido una situación o bien hay que analizar en de favor qué, generaría la condición de que no esté ella en este tiempo, por las situaciones propias de la auditoría; pero, repito, no es una gestión que yo pueda medir en tanto que yo tengo mis limitaciones como Director Ejecutivo para ver cuáles son los alcances de esta situación. Nada más quería dejar claro eso, que es importante en el sentido, como lo repito, en esta condición que piensa doña Ana, me parece que es importante porque no hay un tope de horas, pero sí hay una condición donde amarro a la realidad propia de que entonces digo yo: si yo tengo una situación de definida por los ítems en un PAO y en un POI, que es un planteamiento de planificación que quiero robustecer en el futuro para mi auditoría, o cuáles son los puntos que voy a enfocar de este conocimiento para poner en práctica para mejorar la auditoría que se genere en el COSEVI porque son las deficiencias o si, por ejemplo, tenemos una condición que diga: "El tema que se va a tocar es inteligencia artificial aplicada a las Auditorías", como un resultado propio de la actualización constante. Nada más dejaba ese comentario.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Sí, tal vez en el acuerdo podríamos incorporar si solicitar una, digamos, que vengan estas solicitudes por parte de capacitación con una planificación específica que sí traiga, que venga con las justificaciones de por qué se requieren las capacitaciones y pues que no venga, así como con la presión de que la señora ya invirtió hasta en sus boletos aéreos, realmente sí se debe hacer paso por paso y se sabe que para que ella pueda participar en las capacitaciones, pues tiene que tener la autorización de esta Junta Directiva.

Entonces sí me parece prudente que se incorpore en el acuerdo la solicitud a la Auditora de que todas sus capacitaciones tienen que tener un proceso de planificación que nos debe presentar y que siempre debe de tener antes de hacer cualquier paso con respecto a su participación, debe garantizar que tenga el acuerdo positivo de esta Junta Directiva, ¿si les parece?

Ing. Ana Lorena Bolaños Chaves: Sí, el respaldo, digamos, para poder nosotros tener un criterio, porque, ¡dial!, si ahora decirle que no, pobrecita, ¡verdad!, y ya invirtió su platita. Entonces, pero sí, tal vez para nosotros que no estamos directamente dentro de la Administración pues que nos dé el respaldo de cuál es la capacitación.

Ing. Sofia Fallas Barquero: Exacto, correcto, exacto. Es un plan de capacitación con justificación del por qué las capacitaciones y este garantizar que no se va a proceder a hacer ninguna confirmación o demás hasta que tenga el debido visto bueno por parte de la Junta Directiva.

Entonces, así las cosas, sometemos a votación este la autorización y haciendo la salvedad, según acabo de indicar, en el acuerdo.

Se deja expresa constancia de que las manifestaciones registradas en este punto constituyen una transcripción literal de la grabación de la sesión, respetando la sintaxis y los términos empleados por los intervinientes.

Asimismo, a continuación, se insertan, para mayor claridad y como soporte visual de la exposición, las diapositivas proyectadas durante la sesión:



25 de septiembre de 2026
CARTA-COSEVI-AI-0223-2026
Al contestar por favor referirse a este oficio
Página 1 de 4

Señores
Junta Directiva
Consejo de Seguridad Vial

Asunto: Autorización de participación en el XXX Congreso Latinoamericano de Auditoría Interna (CLAI 2026).

Estimados señores:

Reciban un cordial saludo.

En el marco del plan anual de capacitación y actualización profesional de la Auditoría Interna, se somete a su consideración la autorización del **permiso de tiempo laboral** para participar en el **XXX Congreso Latinoamericano de Auditoría Interna (CLAI 2026)**, **organizado por la Fundación Latinoamericana de Auditores Internos (FLAI) y el IIA Brasil**. Dicho evento se llevará a cabo del **29 de noviembre al 1 de diciembre de 2026**, en Río de Janeiro Brasil, y tendrá como tema central: **"Auditoría Interna: Conectando América Latina con las Mejores Prácticas Globales"**.

El CLAI 2026 es un espacio estratégico de alto nivel, dirigido a líderes de la función de auditoría —Chief Audit Executives (CAE), gerente sénior, directores y profesionales del área—, enfocado en el intercambio de conocimientos, tendencias globales y el fortalecimiento del rol de aseguramiento en las organizaciones.

La asistencia a este espacio estratégico aportará un valor directo y medible a nuestra organización a través de los siguientes ejes:

1. Actualización en tecnologías emergentes e Inteligencia Artificial

El programa técnico aborda de manera prioritaria la transición tecnológica de la función auditora, cubriendo desde el uso práctico de Inteligencia Artificial y analítica de datos, hasta la ciberseguridad y la gestión de riesgos en la era cuántica. Obtener este conocimiento de primera fuente permitirá acelerar la transformación digital de nuestros procesos internos, optimizando tiempos de revisión y elevando la precisión del trabajo.



25 de septiembre de 2026
CARTA-COSEVI-AI-0223-2026
Al contestar por favor refiérase a este oficio
Página 2 de 4

2. Alineación con estándares globales y gestión de riesgos clave (ESG y COSO)

El congreso reunirá a líderes globales para abordar la implementación de las nuevas IPPF, el impacto de los riesgos ESG (bajo IFRS S1 y S2) y la respuesta resiliente ante escenarios de crisis. La participación facilitará que nuestra metodología de auditoría y gestión de riesgos se mantenga alineada con los marcos internacionales más exigentes.

3. Optimización de procesos

La participación en este congreso permitirá acceder a tendencias, metodologías y herramientas de vanguardia aplicables a la función de auditoría interna, contribuyendo al fortalecimiento de las capacidades técnicas requeridas para responder a un entorno cada vez más dinámico y complejo.

Los conocimientos y experiencias adquiridos facilitarán la identificación de oportunidades para optimizar procesos, fortalecer los enfoques de auditoría basados en riesgos y mejorar la cobertura y oportunidad de los servicios de aseguramiento y asesoría.

4. Networking estratégico y mejores prácticas de la industria

La interacción con especialistas y pares de diversas industrias de América Latina permitirá contrastar nuestros controles y enfoques operativos con estándares de organizaciones referentes en la región, identificando oportunidades de mejora continua para nuestra institución.

5. Inversión asumida por la funcionaria

Como parte de mi compromiso con la actualización profesional continua y el fortalecimiento de las competencias requeridas para el adecuado desempeño de las funciones de auditoría interna, **asumiré de manera íntegra y con recursos propios la totalidad de los costos** asociados a mi participación en el XXX Congreso Latinoamericano de Auditoría Interna (CLAI 2026).



25 de septiembre de 2026
CARTA-COSEVI-AI-0223-2026
Al contestar por favor refiérase a este oficio
Página 3 de 4

En consecuencia, esta participación no generará ninguna erogación para la Administración ni afectará el presupuesto Institucional, ya que los gastos de transporte aéreo, hospedaje, alimentación, transporte local, seguro de viaje e inscripción serán cubiertos en su totalidad por esta servidora.

Cabe destacar que esta inversión personal tiene como propósito incorporar conocimientos actualizados, mejores prácticas internacionales y herramientas innovadoras aplicables a la labor de auditoría interna.

Para su referencia, el detalle estimado de la inversión personal es el siguiente:

Detalle	Monto
Tiquete (ya fue cancelada por la funcionaria)	\$2.694,86
Viáticos	\$660,48
Transporte	\$200,00
Inscripción (ya fue cancelada por la funcionaria)	\$1.084,92
Seguro	\$65,96
Monto Total En dólares americanos	\$4.706,22
T.C	¢453,98
Monto aproximado en colones	¢2.136.529,76

Para atender las actividades académicas, los desplazamientos internacionales asociados al evento y garantizar una participación integral en la agenda oficial del congreso, solicito respetuosamente se valore la concesión de:

- Permiso con goce de salario en tiempo laboral:** desde el mediodía del viernes 27 de noviembre de 2026, a partir de las 11:00 a.m. (con el fin de desplazarme hacia el aeropuerto), y el día completo del lunes 30 de noviembre de 2026.
- Vacaciones:** adicionalmente, solicito la autorización para disfrutar tres días a cuenta de mis vacaciones, correspondientes al miércoles 2, jueves 3 y viernes 4 de diciembre de 2026.
- Con el fin de garantizar la continuidad de las labores de la Auditoría Interna y la atención oportuna de los asuntos institucionales durante mi ausencia, nombrar como Auditora Interna Interina a la señora Sharon Retana Morales para que asuma temporalmente las funciones que correspondan, asegurando la adecuada prestación del servicio y el normal desarrollo de las actividades del área.



25 de septiembre de 2026
CARTA-COSEVI-AI-0223-2026
Al contestar por favor refiérase a este oficio
Página 4 de 4

Por las razones expuestas, solicito respetuosamente valorar y autorizar mi participación en el XXX Congreso Latinoamericano de Auditoría Interna (CLAI 2026), así como los permisos antes indicados, considerando que esta actividad contribuirá al fortalecimiento de las capacidades técnicas de la Auditoría Interna, permitirá la incorporación de buenas prácticas internacionales y no generará erogación alguna para la Institución, al ser financiada en su totalidad con recursos propios de esta servidora.

Cordialmente,
AUDITORÍA INTERNA

SILVIA SALAS
VASQUEZ (FIRMA)

Firmado digitalmente por
SILVIA SALAS VASQUEZ (FIRMA)
Fecha: 2026.09.25 08:57:17
+06'00'

MBA. Silvia Salas Vásquez
Auditora Interna
Consejo de Seguridad Vial
ACL/SSV/FVH

C. Archivo

Al finalizar la presentación y al no haber más consultas por parte de los directivos, la Ing. Sofía Fallas Barquero, somete a votación la propuesta de acuerdo.

Por lo tanto , con 5 votos a favor se acuerda:

ACUERDO

- 8.1 Se Autoriza la participación de la Auditora Interna, MBA. Silvia Salas Vásquez, en el XXX Congreso Latinoamericano de Auditoría Interna (CLAI 2026), a celebrarse del 29 de noviembre al 1.º de diciembre de 2026 en Río de Janeiro, Brasil, bajo las siguientes condiciones específicas:

- Otorgar permiso con goce de salario en tiempo laboral a partir de las 11:00 a. m. del viernes 27 de noviembre de 2026 para efectos de traslado al aeropuerto, así como durante el día completo del lunes 30 de noviembre de 2026.
 - Dejar expresa constancia de que la funcionaria asumirá de manera íntegra y con recursos propios la totalidad de los gastos asociados al evento, tiquetes aéreos, viáticos, hospedaje, alimentación, transporte local, seguro de viaje e inscripción, por lo que la presente participación no genera erogación alguna ni afecta el presupuesto del Consejo de Seguridad Vial.
- 8.2** Se aprueba la solicitud para el disfrute de tres días de vacaciones a cuenta de su saldo acumulado, correspondientes a los días miércoles 2, jueves 3 y viernes 4 de diciembre de 2026, quedando comprendido el martes 1.º de diciembre de 2026 como día feriado.
- 8.3** Se designa a la funcionaria Sharon Retana Morales como Auditora Interna a.i., para que asuma temporalmente las funciones del cargo durante el período de ausencia de la titular, garantizando la continuidad del servicio y la atención de los asuntos del área.
- 8.4** Se instruye a la Auditoría Interna, , para que con motivo de futuras participaciones en capacitaciones, congresos o eventos de actualización profesional nacionales o internacionales, presente un plan de capacitación previo o motivación, que justifique técnicamente la pertinencia y vinculación de los contenidos con el Plan Operativo Institucional (POI) y el fortalecimiento de los procesos de la Auditoría Interna y contar con el acuerdo y la autorización previa de esta Junta Directiva antes de efectuar cualquier trámite, confirmación, reserva o pago, aun en aquellos casos en que los costos sean asumidos con recursos propios de la funcionaria.
- 8.5** Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que previo a la remisión de la boleta de vacaciones para la respectiva firma de la Presidenta de la Junta Directiva, coordine la verificación que respalde el saldo y la disponibilidad real de días de vacaciones de la funcionaria, mediante la oficina competente.

UNÁNIME Y FIRME

ARTÍCULO IX. ASUNTOS DE DIRECCIÓN EJECUTIVA: PLAN DE ACCIÓN INFORME ANUAL DE GESTIÓN DE LA CONTRALORÍA DE SERVICIOS 2025.

Ing. Sofia Fallas Barquero: De acuerdo, entonces vamos con los asuntos de la Dirección Ejecutiva. Tenemos el plan de acción del informe anual de gestión de contralorías de servicios 2025. Don Jeffrey, adelante.

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez: Voy a hacerlo más sucinto y rápido porque ya estamos bastante extendidos y entonces yo sé que se vuelve cansado.

El plan de acción es conforme a lo que me han solicitado Ustedes con vista a lo que la Contraloría de Servicios había denotado como afectaciones o debilidades que se tenían en eso. Entonces Laura, si me ayudas para ir pasándolo.

Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez: Listo, continuo. Oficina regional de Guápiles, por favor. Ahora sí, empezamos.

En ella se han definido justamente las indicaciones que era, digamos, el proyecto de entrada hacia las oficinas, que según lo que se dio en el plan de atención, se dio justamente una situación donde ya se hizo la reparación como tal, justamente conforme a lo que se ve en el cuadro y se anexan justamente también fotografías. La obstrucción de trayecto de la entrada en las oficinas de vehículos, justamente se coordinó también las acciones pertinentes.

En demarcación de espacios de vehículos, esto se fija justamente a tres meses en tanto que lo que ocupamos ya se le solicitó a Ingeniería de Tránsito, que nos ayudara a hacer una ubicación clara de los espacios, en el sentido de que lo que se encontró fue que tal vez la condición era que, como no se contaba con la demarcación, la gente prácticamente parqueaba sin dejar espacios para lo que era el ingreso de los peatones, y entonces la finalidad es hacer esa demarcación.

La otra es una exposición de inclemencia climática del área de espera, que justamente se logró también un techo en el extremo para la protección del usuario, que es la extensión que se debe hacer. Justamente se está para el primer semestre del 2027, que sería entonces que ya está esto, si no es que antes, ¿verdad?, porque la condición propia es que esto está amarrado al acuerdo que se hizo de la contratación de actividades de remodelación y demás que tenemos. Entonces, ya al tener esta contratación lista, ya puede ser que más bien esté más pronto. Continuamos, Laura.

Ahí están justamente. esas son las rejillas y las que tenían el ingreso que lamentablemente no se contaba con ellas y se pusieron. Entonces ya ahí se protegió para que los usuarios no se vayan a ir ahí, lugar que no estaba contenido.

Ok, oficina regional de Naranjo. Si vemos aquí, los usuarios se trasladaban en transporte público, no cuentan con una parada frente a las oficinas. Eso se hizo ya la solicitud directamente a Transporte Público. Don José Fabio, ya estoy hablando con él; sin embargo, sí, ojo ver algo: aquí hay una situación que obviamente depende del CTP.

Pero ya no es una situación, tal vez, que don Ronny cuando hizo el levantamiento tomara en condición de que las paradas de autobús no es algo casuístico, antojadizo; esto se va por el nivel de demanda de usuarios que estén y, lamentablemente, lo que él no ve son las condiciones que Ingeniería de Transporte Público tiene que ver.

Estamos en un lugar... estamos en un lugar de casi curva, ingreso a una pendiente que baja hacia un área donde está justamente un puente, y el flujo vehicular es muy alto. Entonces, para poder hacer esta situación de atender esto, tendría que trabajar la gente de Ingeniería de Tránsito de Transporte Público y nosotros con CONAVI para eventualmente hacer hasta una bahía. Lo otro es que hay que analizarlo, porque lo que hablaba yo con él: hay una realidad, si tuviéramos una cantidad de usuarios permanente que ingresen ahí que usen el autobús, podríamos ver eso. Lo que podemos ver más viable es, por el momento, con las líneas de autobuses que circulen por el lugar, ver cuál es la parada más cercana y darle también la información a los usuarios que vayan a llegar a Impugnaciones o a sacar certificaciones, y así los identificamos para que ellos tengan hasta un mapa de cómo llegar de una forma más ágil con Seguridad Vial, para que usen también las partes donde ellos pueden bajar y que tengan que transitar ahí por medio de la vía.

Por otro lado, dentro de lo que son las oficinas, espacios de plataforma de atención, eliminar el servicio sanitario fueron las cosas que se dieron. La rampa de entrada carece de techo y esto, entonces, hay una elaboración de rampa y techo. Después, la verdad, si podemos pasar, porque eso tiene aquí una propuesta mía interesante. Hay una condición: este edificio resulta que se compró a una situación de una... condición que la Junta tomó en cuenta y, en su momento, es un edificio muy grande porque tiene dos áreas, dos naves. Y ahora me estoy utilizando mal los términos de estructuras, porque tiene un edificio principal en la fachada que ese está a dos pisos, con unas áreas muy grandes que se pensó para que hubieran tres delegaciones de Policía de Tránsito, pero actualmente solo hay dos y con la situación de que la cantidad de policías está enfocada a que anden en calle, no que permanezcan en oficina. Entonces hay muy poca ocupación, mientras que el edificio trasero, que es el que está utilizando el COSEVI, es muy limitado para la situación de los usuarios. Entonces, dentro de las preocupaciones es que lo que está ahí justamente puntualizado es buscar la posibilidad de hacer un cambio con la delegación de Tránsito y pasarlos atrás, que ellos mismos se encontrarían pues beneficiados, primero porque actualmente el edificio que tienen ellos no tiene aire acondicionado, el Consejo tiene aire acondicionado. Entonces, ¿cuál es la otra situación? Por ejemplo, la condición de la armería: resulta que tuvieron que hacerla de material liviano, lo que contradice totalmente a las normativas de seguridad para la des utilización de armas de fuego, por ejemplo. Eso también nos preocupó y la idea es más adelante ver cómo puedo hacer el intercambio. Claro que el intercambio radica... radica, perdón, también en que tengo que implementar eventualmente la disposición de contratar los aires acondicionados, porque actualmente sería...

Lo principal es tener un ámbito donde tengo áreas de espera más amplias, lugares para celebrar audiencias, y tendría esta posibilidad de ser un área de coworking que quiero implementar para que los trabajadores de esa población que viaja de tan largo no tengan que ir... tal vez está COSEVI y no es que hago teletrabajo, sino que los pongo a trabajar ahí.

Entonces es una forma de hacer una situación diferente como para poder tener también un conjunto de toda la parte que COSEVI tiene ahí en esa región que llamaríamos Occidente. Esa es la finalidad. ¿Qué es lo que tengo que traerles a Ustedes también?: un plan de implementación de la unidad de aire, que ya estoy pidiendo un posible estudio de mercado para saber cuánto es el costo versus unidades individuales; pero más adelante yo les traería ya a Ustedes la propuesta formal cuando ya tenga realmente un análisis de costos, cuánto me

va a costar esto para salir eventualmente a hacer, en este caso, la contratación. Actualmente, si ustedes me dicen, no tengo una afectación que imposibilite... oiga, una orden sanitaria que imposibilite la labor para atender el público; sin embargo, la idea es pensar en darles una mejor ubicación al público y a los usuarios de COSEVI.

Continuamos, Laura.

Ahí está justamente la valoración, que es lo que decía. Nada más me adelanté un poquito para hacerla más rápido. Sigamos.

OK, oficinas de Pérez Zeledón, pasémoslo, por favor. La entrada en lo que es cuenta con ingreso de área donde se accede justamente bajo un ancho muy reducido. Esto es una situación que tenemos. Esta es una de las oficinas que lamentablemente es muy pequeña. En lo del plan de acción estamos justamente teniendo una condición con el alcalde de Pérez Zeledón. Aquí me voy a adelantar un poquito a la otra: aquí sucede lo mismo.

Yo que me preocupé, actualmente se paga un alquiler pues significativo por un área de parqueo donde tengo los vehículos detenidos y la parte de atención al usuario, que es impugnaciones, certificaciones y lo demás. El área realmente se nos hizo pequeña, ya hay que ser muy conscientes y muy realistas. No hay áreas suficientes para realizar las audiencias, hay un hacinamiento de los expedientes, hay una condición donde ya se vuelve, pues, insuficiente el espacio. En esa disposición, lo que hice fue que...

Actualmente COSEVI cuenta con un convenio con la Municipalidad de Pérez Zeledón donde tenemos el parque vial. Yo justamente hablé con don Manuel, que es el alcalde de Pérez Zeledón, el cual me dijo que le hiciera llegar una tentativa ya con una posible estructura de definición para poder llevarlo a la Junta... ya, perdón, al Concejo Municipal y eventualmente ampliar el convenio en mira... yo después de poder hacer alguna contratación donde podría hacer bien a nivel de misma planta o en segunda planta las instalaciones de lo que son... lo que es impugnaciones y atención al cliente.

¿Qué es lo que haría paulatinamente? Iría viendo cómo reduzco la cantidad de vehículos conforme se pueda hacer y reduciendo el espacio de alquiler, y lo que tendría actualmente dedicado ahí es mitigar la cantidad de usuarios que lleguen allá únicamente dedicada para eventualmente retiro de placas o retiro de vehículos detenidos.

Eso sería la mejor forma para poder tenerlo. Y no le puse un plazo porque justamente la semana pasada fue que tuve la oportunidad de hablar con el alcalde, y que lo que me daría yo es la tarea de presentarle también al Concejo el avance y Ustedes justamente conozcan cómo iría eventualmente la posibilidad, en tanto que iríamos haciendo una estructura la cual el modelado tiene que ir conjuntamente con las condiciones que me diga a mí, en este caso, la Municipalidad, que va al valor del Concejo Municipal, y luego meterle yo entre mi presupuesto, que es la situación principal. Como repito, para mí ya las instalaciones de nosotros allá en Pérez Zeledón no son las mejores y definitivamente me ocupa a mí darles un mejor ámbito de trabajo.

Continuamos, Laura, por favor.

Ese es el techo que se hizo, que fue la situación, porque sí, efectivamente ahí el lugar es muy... de verdad, el sol pega directo y eventualmente cuando hay lluvia. ¿Esto qué es lo que hizo? Ahí se puede ver justamente: hay un lavamanos, hay unas bancas adentro, hay unas bancas donde hay aire acondicionado. Entonces tampoco es que en las personas no haya capacidad para atenderlas.

La limitación principal que tengo ahí es el área de afuera, porque no hay área de parqueo ahí. Entonces inmediatamente me genera también una situación donde, si los vehículos se parquean afuera, me limitan el paso de los vehículos que circulan sobre esa calle, que no es una calle primaria, pero sí me genera mucho ruido porque está muy cerca de un cruce vial que está ahí.

Continuamos, Laura, por favor. Aquí está justamente lo que hablaba de la construcción y además también las condiciones que vería eventualmente con los beneficios para lo que es la Ley 7600 y las limitaciones que tienen, ¿verdad?, la condición del acceso a las personas con reducción de sus limitaciones.

Oficinas de Orotina, ahí justamente hay una condición donde se dicen los baños, y el plan que se hizo fue la colocación de barandas en baños. El plazo justamente, igualmente con la nueva contratación que les dije de la condición de las mejoras y remodelación, está pronosticado para el primer semestre de 2027, y el Departamento de Servicios Generales es el responsable.

El mostrador de las ventanillas es muy alto, por lo cual también se habilita para la Ley 7600 una de las ventanillas adecuada a estándar, con las medidas específicas para que un usuario en silla de ruedas pueda ingresar, y todo está metido igualmente para el primer semestre. Deficiencia en los aires acondicionados: justamente el aire acondicionado del cuarto de servidores que se encuentra reemplazable 1:1 nuevo, ya se determinó justamente y se está haciendo también el levantamiento con base a lo que hablé, igual que con lo de la región de lo que es Naranjo, para hacer una compra de aires acondicionados y establecerlo para el primer semestre, que sería eventualmente, y Servicios Generales sería el encargado.

Continuamos, por favor.

Oficinas de Alajuela, en este, digamos, las unidades de impugnaciones, el cubículo de atención al público sería ampliarlo. Aquí justamente el plan de acción, en la visita que se realizó el 18 de agosto, se verifica justamente que el espacio permite atención adecuada de los usuarios. En este también debo dejar claro que no le di el énfasis, pero para mí es igual: hay que ir trabajando con la idea de que...

En algún momento esta sede es compartida con otras instancias y lamentablemente se reduce mucho. En miras de la realidad, lo que hay que hacer es pensar en crecimiento, ya sea con una infraestructura nueva o bien crecer en un segundo piso. Entonces ahí justamente hay una valoración que se está haciendo con cumplimiento de los requisitos. Actualmente, repito, no es que no sea operable también en las condiciones, pero pensando eventualmente en darle una mejor ubicación, principalmente lo que pude entender es que definitivamente lo que tengo que darles a estas áreas es una condición para celebrar audiencias con una

privacidad que lamentablemente actualmente se tiene que es oficina y a la vez también... Entonces hay momentos donde tal vez los mismos abogados tienen que salir de la misma área para poder atender alguna audiencia, y esto lo que genera es una condición donde no es posible convivir todos. Se ha solventado con una situación de rotación con teletrabajo, perdón, pero hay momentos donde todos deben de estar presencialmente por alguna situación que se dé y ahí es donde se complica el asunto. Perdón, continuamos, Laura.

Ahí están recomendaciones generales.

Parte de la Dirección Ejecutiva y del Departamento de Servicios Generales, que si se usan los problemas se hará, digamos, y se está haciendo justamente para el primer semestre nuevamente 2027, lo que es intervención y mantenimiento profundo de los baños públicos en La Uruca, porque actualmente ¿qué es lo que tenemos? Es una batería de baños que quizás para la cantidad de usuarios que hay se hace a veces escasa. Lo que hemos reforzado mucho esto es con una situación de la propuesta hasta de mantenimiento, porque lamentablemente ya hablamos con la empresa en algún momento, lamentablemente el contrato de la empresa de limpieza se había intervenido; entonces ya otra vez se reanudó y esto generó también una condición de indicadores cuando la Contraloría de Servicios tenía muchos malos indicadores, por los usuarios, pero ya se mejoró esto también. Pero las baterías de baños también se están considerando para poder mejorarlas.

Instruir a la Dirección de Logística para el desarrollo de mecanismos de procedimientos de comunicación a las personas usuarias, de manera tal que se permita contar con información actualizada. Se está dando la atención en el reglamento, requisitos de trámites, Departamento del Usuario también y, además, se está implementando algo acá que esto va conjuntamente con la mejora regulatoria, que es buscar dar una ventanilla única, la cual se va a dar por fases. ¿Esto qué quiere decir? Que cuando se acerca una persona ya al COSEVI de La Uruca, lamentablemente a veces el guarda hace una duplicidad de seguridad y también de darle atención porque se hacen insuficientes las consultas que se hacen. Entonces lo que estamos buscando es dar una metodología de atención con una ventanilla única en primera fase, que sería atender en forma personal, a la gente ahí y después, conforme vaya evolucionando, también es dotar de condiciones digitales para que entonces ya no haya tanto papel. Continuamos, Laura, por favor.

Capacitaciones: sería, las capacitaciones, que es lo que se dio con base a lo que he indicado. Lamentablemente, con la situación de lo de LESCO tuvimos unas limitaciones porque tanto CONAPDIS como TEC, UCR y otras instituciones no dan gratuitamente y entonces no tenemos dinero. Encontramos la facilidad de que, en ese caso, el INA nos da la oportunidad en un centro de capacitación que está en la formación de León XIII, que está justamente en la parte de La Uruca de ellos. Lo que estamos haciendo es un levantamiento para ver con Recursos Humanos cuáles serían las personas que podrían llevar esto, pero con la condición de que sería más que todo enfocado al área de San José. Lamentablemente no tuvimos una oportunidad de tener esta capacitación en las áreas regionales. A futuro lo que se está haciendo es... y ya se le pidió a la gente de Recursos Humanos que metiéramos dentro del presupuesto las capacitaciones para las instancias de lo que son las regionales, en el sentido de que sí vemos importante que tenga una accesibilidad justamente a las personas con las limitaciones. Justamente ahora hace poco estuve participando en un congreso que nos invitó

la gente de... se me fue el nombre, y vi que hablaban, y es muy cierto, qué importante es ver, digamos... la gente de Transporte Público decía que en el tren se vara el tren y la gente sorda no podía saber por qué se vara el tren. Entonces es ver y entender que nuestros usuarios tienen que tener la posibilidad de que ellos puedan acceder. Entonces, en las regionales justamente el planteamiento que se hace es eso: que a las capacitaciones de LESCO nos sumamos nosotros. Continuamos, por favor, Laura.

Evaluación de los servicios del usuario: esto justamente... continuamos. Esto se pidió con el INA, se está analizando la cuestión que pudimos hacer con el INA y efectivamente ellos tienen un plan que están dando con las PYMES que vamos a ver si los ajustamos para el COSEVI, en el sentido de que nos van a hacer un estudio. El plazo no lo tenemos porque estamos ahorita haciendo apenas las... las comunicaciones de solicitud que ellos nos dijeron. Tienen que crear un caso para ver las situaciones de definir el perfil de usuario que tenemos nosotros, porque lo que ellos tienen ahorita era para cuestiones más pequeñas, pero sí nos dijeron que tenemos la posibilidad de generar la colaboración. Nada más ahí lo que tenemos que trabajar nosotros con los insumos es principalmente lo que yo les dije, la preocupación que había por parte de la Contraloría: el enfoque en usuarios directamente en ventanilla y la atención hacia la gente, como también mejorar las condiciones en la parte telefónica, bien en la atención a la persona directamente vía telefónica o ver si el mensaje que estamos dando de inicio cuando uno llama es el más adecuado para que sea fácil de entender y que el usuario pueda ir navegando conforme le digan en el toque de teclado 1, 2 o 3 para los que tenga. Entonces esto nos va a hacer los análisis a nosotros y yo obviamente se los voy a traer a Ustedes para poder ver, en ese caso, los indicadores que me den cuando... conforme a lo que ellos determinen con el caso que están armando, cómo iríamos evolucionando para ver cuáles son los principales que vamos a ir atendiendo con la forma, que ellos van a decir para poder ver cómo solucionamos. Continuamos, Laura.

Eso sería, entonces quería nada más participarles esto. Creo que lo más importante es que en un porcentaje de los indicadores que don Ronny nos trajo a nosotros con la situación de la Contraloría se han ido abarcando. Y lo más importante, yo creo que rescato aquí, no es decir cumplidos, sencillamente es quedarnos claros de que yo tengo la exigencia o que no esté sentado en mi silla de estar promoviendo las mejoras continuas al usuario, en el sentido de que bien vemos el COSEVI no es que va a morir, sino que es una institución que está creciendo en todas sus condiciones y debemos ver lo que... cada vez lo ideal es darle mejores servicios a los usuarios, en el sentido de que también la parte de Seguridad Vial no se enfoca únicamente solo estar en calle, sino que tenemos una situación importante que la gente tal vez no ve, que son las impugnaciones, y es uno de los de la parte sustancial que tenemos. Eso sería de mi parte, quedo atento a sus consultas o algún comentario.

Ing. Sofia Fallas Barquero: ¿Algún comentario que tengan? ¿No?

Muy bien don Jeffrey, este me parece un plan de acción muy completo, atendiendo las necesidades que se levantaron. Parece interesante lo de Naranjo, es importante coordinarlo bien, me parece muy importante este y, bueno, no, yo nada más tenía esos comentarios, no sé si hay algún comentario adicional.

Si no es así, entonces sometemos a votación para haber conocido el plan de acción y aprobar el plan de acción del informe anual de gestión de Contraloría de Servicios. Entonces sometemos a votación.

Se deja expresa constancia de que las manifestaciones registradas en este punto constituyen una transcripción literal de la grabación de la sesión, respetando la sintaxis y los términos empleados por los intervinientes. Asimismo, a continuación, se insertan, para mayor claridad y como soporte visual de la exposición, las diapositivas proyectadas durante la sesión:

Plan de Acción

Informe Anual de Gestión de la Contraloría de Servicios

2025



OFICINA REGIONAL DE GUÁPILES



Oficina	Deficiencia	Plan de Acción	Plazo de atención	Responsable
Unidad de Impugnaciones de Guápiles	En el trayecto de la entrada hacia la oficina hay que caminar sobre parrillas de tubos que están sobre caño (desagüe), situación que afecta más a las personas con discapacidad, por ejemplo, con muletas, andaderas o con silla de ruedas, etc.	Esta deficiencia ya fue atendida por parte del Departamento de Servicios Generales. (Anexo 01-Fotografía)	No aplica	No aplica
	Obstrucción en trayecto de entrada a oficina por vehículos (personales y oficiales) estacionados de la Delegación de Tránsito, especialmente de patrulla plataforma.	Se coordinarán las acciones pertinentes para la demarcación de los espacios de vehículos para no obstruir el trayecto de entrada a la oficina.	Tres meses (01 de setiembre 2026 al 30 noviembre 2026)	Director Ejecutivo
	Exposición a inclemencias del clima en el área de espera previa a la atención en la oficina.	Elaboración de un techo externo para la protección de los usuarios ante la exposición a inclemencias del clima.	Primer Semestre 2027 (sujeto a presupuesto y aprobaciones internas)	Departamento de Servicios Generales

Ingreso
oficina
regional de
Guápiles



OFICINA REGIONAL DE NARANJO



Oficina	Deficiencia	Plan de Acción	Plazo de atención	Responsable
Unidad de Impugnaciones de Naranjo	Los usuarios que se trasladan en bus público no cuentan con una parada oficial frente a la oficina regional, que está sobre la ruta nacional n°1 (unos 400 mts. sur del peaje).	Tema de competencia del Consejo de Transporte Público, enviado mediante oficio CARTA-COSEVI-DE-0721-2026.	Sujeto a respuesta del Consejo de Transporte Público	Consejo de Transporte Público
	Dentro de las oficinas el espacio de plataforma de atención es reducido para la espera y atención de usuarios.	Eliminar el servicio sanitario que está fuera de servicio para ampliar el espacio de espera de los usuarios.	Primer Semestre 2027 (sujeto a presupuesto y aprobaciones internas)	Departamento de Servicios Generales
	La rampa de entrada carece de techo, se sustituyó la malla electrosoldada por cerámica antideslizante, pero esto provoca que al llover el agua entre a la recepción.	Elaboración de un techo en la rampa.	Primer Semestre 2027 (sujeto a presupuesto y aprobaciones internas)	Departamento de Servicios Generales

VALORACIÓN DE REUBICACIÓN

Beneficios

Durante la visita a las instalaciones de la Policía de Tránsito en Naranjo, se identificó una disponibilidad de espacio significativamente mayor a la existente en la oficina regional del COSEVI, debido a la presencia de varias oficinas sin uso. Como alternativa, se plantea valorar el cambio de oficinas entre la DGPT y la sede regional del COSEVI.

- **Mayor aprovechamiento del espacio disponible.**
- **Mejores condiciones de trabajo** para el personal y capacidad para atender futuras necesidades operativas.
- **Reducción de desplazamientos** para funcionarios que residen cerca de la Regional de Naranjo.
- **Optimización de recursos institucionales**, mediante el uso de infraestructura actualmente subutilizada.
- **Posible aprovechamiento del inmueble actual por parte de la Policía de Tránsito**, atendiendo necesidades específicas como el resguardo de armamento.
- **Mayor flexibilidad para el crecimiento futuro de la operación de la regional.**



VALORACIÓN DE REUBICACIÓN

El Departamento de Servicios Generales elaboró un Informe de Inspección de los Sistemas de Aire Acondicionado en la Regional de Naranjo y en la Delegación de Tránsito de Naranjo, en el cual se detalla que la Regional de Naranjo si cuenta con sistema de aire acondicionado en perfecto estado de funcionamiento, el edificio donde se ubica actualmente la Policía de Tránsito no cuenta con aire acondicionado por lo cual se debe realizar la instalación de un sistema de aire acondicionado, gestionando el diseño y estudio de mercado correspondiente para el desarrollo de la contratación administrativa.



OFICINA REGIONAL DE PÉREZ ZELEDÓN



Oficina	Deficiencia	Plan de Acción	Plazo de atención	Responsable
Unidad de Impugnaciones de Pérez Zeledón	La entrada con la que se cuenta para ingresar al área donde deben acceder para asistir a audiencias no tiene el ancho exigido adecuado, tienen un ancho aproximado de 76 cms, muy angosto, es decir, no podrían entrar usuarios en sillas de ruedas y además a la entrada se encuentran 2 archivos.	Estas deficiencias están sujetas de atención posterior a la reunión con el Alcalde de Pérez Zeledón.	No aplica	No aplica
	Existe una acumulación importante de documentación en la regional (en cajas, expedientes, ampos), tanto en el pasillo de ingreso a la oficina de la jefa como en la dicha oficina.			
	No se cuenta con un lugar para el desarrollo de audiencias, es muy pequeño.			
	No se cuenta con un techo adecuado para el área de espera previa para la atención de los usuarios por lo que sufren de las inclemencias del tiempo (sol y lluvia), este es muy corto.	Esta deficiencia ya fue atendida por parte del Departamento de Servicios Generales. (Anexo 03-Fotografía)	No aplica	No aplica

Techo del área de espera para atención de usuarios



CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS OFICINAS

Se desarrolló una reunión con el Alcalde de la Municipalidad de Pérez Zeledón para verificar la situación actual de la propiedad donde está ubicado el Parque Infantil de Movilidad y Seguridad Vial, se está trabajando en un modelo para una segunda planta o construcción de las oficinas. El depósito de vehículos detenidos se mantendría hasta que se encuentre una propiedad del MOPT que pueda utilizarse para depósito.

Beneficios

- Eliminación progresiva del gasto por alquiler.
- Construcción de una sede diseñada específicamente para las necesidades de la regional.
- Incorporación de condiciones adecuadas de accesibilidad y funcionalidad (LEY 7600).
- Mayor autonomía para realizar mejoras y ampliaciones futuras.
- Solución permanente y sostenible para la operación de la oficina regional.



OFICINA REGIONAL DE OROTINA



Oficina	Deficiencia	Plan de Acción	Plazo de atención	Responsable
Unidad de Impugnaciones de Orotina	Ninguno de los baños de los funcionarios cuenta con baranda para sujetarse, la cual es obligatoria en caso de baños adaptados a la ley 7600.	Colocación de barandas en los baños.	Primer Semestre 2027 (sujeto a presupuesto y aprobaciones internas)	Departamento de Servicios Generales
	El mostrador de las ventanillas es muy alto para uso de personas con silla de ruedas o alguna discapacidad que permite que se mantenga de pie para firmar documentos o entregar los mismos, hacer consultas etc.	Habilitación de un espacio en ventanilla con un mostrador que se adapte a la Ley 7600.	Primer Semestre 2027 (sujeto a presupuesto y aprobaciones internas)	Departamento de Servicios Generales
	Deficiencias en aires acondicionados. De principal preocupación en el cuarto donde se albergan servidores que según la encargada corren riesgo de colapsar por las altas temperaturas.	El aire acondicionado del cuarto de servidores será reemplazado por uno nuevo, el otro aire acondicionado cuenta con una orden de mantenimiento correctivo.	Primer Semestre 2027 (sujeto a presupuesto y aprobaciones internas)	Departamento de Servicios Generales

OFICINA REGIONAL DE ALAJUELA



Oficina	Deficiencia	Plan de Acción	Plazo de atención	Responsable
Unidad de Impugnaciones de Alajuela	El cubículo de atención al público, se amplió, pero no lo suficiente para una adecuada atención cuando se trate de 2 o más de una persona.	En visita realizada el 18 de agosto del 2026, se verifica que el espacio permite la atención adecuada de los usuarios.	No aplica	No aplica

Alternativa de crecimiento

Se valoró la construcción de una segunda planta para reubicar el archivo institucional. Aunque su ejecución requiere recursos presupuestarios y el cumplimiento de requisitos de inversión pública, esta alternativa permitiría optimizar el espacio existente, mejorar las áreas de atención al usuario y habilitar una oficina para audiencias.

RECOMENDACIONES GENERALES



Recomendación	Plan de Acción	Plazo de atención	Responsable
Instruir a la Dirección Ejecutiva para que el Departamento de Servicios Generales subsane la problemática existente (ya de varios años) con los servicios sanitarios públicos para hombres, como para usuarios con discapacidad tanto en el baño de hombres como mujeres. Así mismo que el departamento de Servicios Generales verifique las condiciones para la atención de los usuarios con discapacidad en las oficinas regionales con el fin de mejorar las dichas condiciones donde así se requieran.	Se hará una intervención de mantenimiento profundo en los baños públicos externos en La Uruca.	Primer Semestre 2027 (sujeto a presupuesto y aprobaciones internas)	Departamento de Servicios Generales
Instruir a la Dirección de Logística para que desarrolle mecanismos y procedimientos de comunicación a las personas usuarias, de manera tal que les permita contar con información actualizada en relación con los servicios institucionales, sus procedimientos y los modos de acceso (tanto para las instalaciones en las oficinas centrales como en las regionales).	Atendido con el Reglamento de Requisitos para los Trámites del Departamento de Servicio al Usuario del Consejo de Seguridad Vial	No aplica	No aplica

CAPACITACIÓN EN LENGUA DE SEÑAS COSTARRICENSE (LESCO)



- Dada la necesidad de capacitar al personal institucional en Lengua de Señas Costarricense (LESCO), se gestionaron alternativas de capacitación con distintas instituciones.
- Debido a la ausencia de presupuesto específico para este fin, se consultó a instituciones públicas, las gestiones realizadas determinaron que CONAPDIS no brinda actualmente capacitaciones en LESCO, mientras que TEC, UCR y UNED ofrecen cursos, pero de carácter no gratuito. Por su parte, el INA respondió positivamente y presenta una opción de capacitación gratuita en el Centro de Formación León XIII.
- Como medida inicial, se propone capacitar al personal de algunas oficinas centrales y ampliar progresivamente la cobertura institucional a las demás regionales. La gestión será trasladada al Departamento de Gestión y Desarrollo Humano para coordinar la eventual ejecución del proceso de capacitación.

EVALUACIÓN DE SERVICIO AL USUARIO



- Dada la importancia de evaluar la calidad de los servicios brindados a las personas usuarias en las distintas plataformas de atención, se estará coordinando una reunión con representantes del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), con el propósito de valorar la posibilidad de realizar una evaluación de los servicios que presta la Institución, así como identificar oportunidades de capacitación y fortalecimiento para el personal encargado de la atención al usuario.
- Lo anterior, con el fin de promover la mejora continua de los servicios institucionales y fortalecer las competencias del personal en beneficio de las personas usuarias.

MUCHAS GRACIAS

"Quién hace bien a otro, también hace el bien a sí mismo."
Séneca



Al finalizar la presentación y al no haber más consultas por parte de los directivos, la Ing. Sofía Fallas Barquero, somete a votación la propuesta de acuerdo.

Por lo tanto, con 5 votos a favor se acuerda:

ACUERDO

- 9.1 Se da por recibido el Plan de Acción sobre el Informe Anual de Gestión de la Contraloría de Servicios correspondiente al año 2025, presentado por el Director Ejecutivo, Lic. Jeffrey Cervantes Bermúdez y se le instruye para continuar con la ejecución del plan de cumplimiento presentado.

ACUERDO UNÁNIME Y FIRME

ARTÍCULO X. CORRESPONDENCIA

No se conocen asuntos de correspondencia.

ARTÍCULO XI. PASAR LISTA DE DIRECTIVOS, CON LA DESCRIPCIÓN DE QUIENES ESTÁN PRESENTES.

Se realiza la comprobación del quórum mediante la verificación de la asistencia de los miembros de la Junta Directiva. Se encuentran presentes en modalidad virtual: Ing. Sofía Fallas Barquero; el Dr. Alexander Sánchez

Cabo; la Licda. Yorlene Víquez Estevanovich, la Licda. María Fernanda López Duran y la Licda. Ana Lorena Bolaños Chaves.

Al ser las dieciocho horas con treinta y tres minutos del lunes 28 de setiembre del 2026 y al no haber más temas a tratar, se da por finalizada la Sesión Ordinaria 0021-2026 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial. **Es todo. Última línea.**

Ing. Sofía Fallas Barquero
presidenta

Laura Saénz Recinos
Secretaria de Actas