

INFORME Nro. DFOE-CIU-IF-00004-2021

13 de octubre, 2021

**INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE EL
PROCESO DE GESTIÓN PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD
DE LOS SERVICIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR**

2021

CONTENIDO

1. Introducción	5
ORIGEN DE LA AUDITORÍA	5
OBJETIVO	5
ALCANCE	5
CRITERIOS DE AUDITORÍA	6
METODOLOGÍA APLICADA	6
GENERALIDADES ACERCA DEL OBJETO AUDITADO.....	7
MEJORAS IMPLEMENTADAS POR LA ADMINISTRACIÓN DURANTE LA AUDITORÍA	8
COMUNICACIÓN PRELIMINAR DE LOS RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	8
SIGLAS	9
2. Resultados.....	10
AVANCE Y EJECUCIÓN EN LA PLANIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO	10
Ausencia de un procedimiento que regule el cierre contractual y la definición del modelo de prestación del servicio de IVE por parte del COSEVI.....	10
Debilidades en el avance y ejecución de la planificación para garantizar la continuidad del servicio de IVE	11
AUSENCIA DE ELEMENTOS MÍNIMOS EN LA PLANIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA.....	12
Dificultades en el avance y ejecución de las actividades necesarias	14
3. Conclusiones.....	17
4. Disposiciones.....	18
A EDWIN HERRERA ARIAS EN SU CALIDAD DE DIRECTOR EJECUTIVO DEL COSEVI O QUIÉN OCUPE EL CARGO	18
A LA JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)	20

FIGURAS

FIGURA N.º 1

PLANIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA PARA ASEGURAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR.....	7
--	---

Resumen Ejecutivo

¿QUÉ EXAMINAMOS?

La presente Auditoría tuvo como propósito determinar si las acciones realizadas por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) en relación con la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de inspección técnica vehicular, cumple razonablemente con el marco contractual, legal y normativo así como de buenas prácticas aplicables, en procura de mejorar su desempeño y generar valor público.

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

El contrato vigente para la prestación exclusiva de los servicios de revisión técnica integrada vehicular que verifica en nombre del Estado, que la flota vehicular del país cumpla con las condiciones mecánicas, de seguridad y emisión de gases establecidas en la normativa aplicable, vence el 15 de julio del año 2022, después de 20 años de vigencia.

En vista de su conclusión, se requiere determinar si la Administración ha desarrollado la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad del servicio público de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente; determinando las acciones necesarias para la definición del modelo mediante el cual se continuará con la prestación del servicio, además de las acciones para garantizar que el cierre de la relación contractual vigente se ejecute de conformidad con el clausulado del contrato y la normativa aplicable, así como que los bienes que deben donarse al Estado estén debidamente considerados, en la planificación y ejecución del modelo de inspección que defina la Administración.

¿CÓMO LO AUDITAMOS?

Para la realización de esta auditoría se aplicó un enfoque ágil, mediante el cual se comunicó un primer Reporte de auditoría durante el proceso de fiscalización, detallando áreas susceptibles de mejora, de manera que la Administración avanzara en la implementación de acciones oportunas. Considerando los resultados comunicados en dicho reporte, se ejecutaron algunas acciones como la conformación de comisiones sobre los distintos ejes a abordar. Sin embargo, persisten algunas de las situaciones reportadas anteriormente, las cuales se abordan en los resultados y disposiciones del presente informe final, así como otras adicionales que se describen en el presente informe de auditoría.

¿QUÉ ENCONTRAMOS?

Ante el vencimiento del actual contrato de servicio de inspección técnica vehicular, la Administración inició algunas acciones en el marco de la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad de dicho servicio público; sin embargo, se evidenció que no cuenta con un procedimiento que regule de manera cíclica, específicamente, los procesos relacionados con el cierre contractual, la definición y revisión del nuevo modelo de prestación del servicio de inspección técnica

vehicular y su transición de nuevos prestatarios cuando así corresponda; tampoco con un programa de trabajo que defina una estrategia oficial e integral, que incorpore elementos básicos de planificación como objetivos, metas, indicadores, cronograma actualizado de todas las acciones, incluyendo las fechas de inicio de la transición a los nuevos prestatarios del servicio, así como aquellas coordinaciones necesarias de cara al cierre contractual, la recopilación de datos u otros que la Administración considere incorporar, para su monitoreo y control.

Además, se evidenció que en dicha planificación, la Administración no cuenta con una valoración de los riesgos según las acciones a ejecutar, que permita la identificación de eventos potencialmente adversos, así como acciones que permitan minimizar sus efectos, en caso de materializarse. Lo anterior, considerando particularmente, que a la fecha quedan pendientes actividades básicas como la definición formal del nuevo modelo de prestación del servicio, así como la obtención de información necesaria para el establecimiento de variables como el modelo tarifario que se utilizará para fijar la tarifa de la inspección técnica vehicular, siendo que, durante el período del alcance de esta auditoría la ARESEP no ha recibido la información completa que ha solicitado a la Administración para la ejecución de sus funciones en cuanto a definición del modelo tarifario y a la fijación tarifaria.

¿QUÉ SIGUE?

Se giran disposiciones a la Dirección Ejecutiva del COSEVI para que elabore, oficialice, divulgue, e implemente un procedimiento que regule las etapas (planificación, ejecución y evaluación) del proceso realizado por la Administración en el marco de lo establecido en la Ley N.º 9078 y todos los subprocesos relacionados; además que elabore, oficialice e implemente un programa de trabajo que incluya todas las actividades que deben ser ejecutadas, la remisión de los estudios técnicos, jurídicos y financieros, los análisis de riesgos, así como las coordinaciones necesarias con la ARESEP, de forma que se garantice la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente al 15 de julio de 2022. Finalmente, se dispone al Consejo de Administración de COSEVI resolver sobre las propuestas de planificación antes mencionadas.

**DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA
ÁREA DE FISCALIZACIÓN PARA EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES**

**INFORME DE AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE EL
PROCESO DE GESTIÓN PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE
LOS SERVICIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE
INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR**

1. Introducción

ORIGEN DE LA AUDITORÍA

- 1.1. La presente Auditoría de Carácter Especial se realizó con fundamento en las competencias que le confieren a la Contraloría General de la República los artículos 183 y 184 de la Constitución Política y los artículos 12 y 21 de su Ley Orgánica N.º 7428, en cumplimiento del Plan de Trabajo del Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa.

OBJETIVO

- 1.2. El objetivo de la auditoría es, determinar si las acciones realizadas por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), en relación con la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de inspección técnica vehicular, cumple razonablemente con el marco contractual, legal y las buenas prácticas aplicables, en procura de mejorar su desempeño y generar valor público.

ALCANCE

- 1.3. La auditoría considera el análisis de las acciones emprendidas por parte de la Administración en la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad de los servicios de inspección técnica vehicular, considerando elementos mínimos a planificar dado el cierre operativo y técnico del contrato actual al 22 de julio de 2022.
- 1.4. Se valoró, la información obtenida mediante entrevistas y/o solicitudes de información efectuadas al Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), a la Dirección Ejecutiva y a la Unidad Fiscalizadora del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP).

CRITERIOS DE AUDITORÍA

- 1.5. El Órgano Contralor comunicó los criterios a utilizar durante la etapa de examen de la presente auditoría, mediante el oficio N°DFOE-CIU-0110(10302) del 12 de julio de 2021, dirigido al Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Arq. Eduardo Brenes Mata Viceministro de Transportes y Seguridad Vial y Presidente de la Junta Directiva del COSEVI y al Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial.

METODOLOGÍA APLICADA

- 1.6. La auditoría se ejecutó de conformidad con las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, así como el Manual General de Fiscalización Integral del Órgano Contralor y el Procedimiento de Auditoría establecido por la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa.
- 1.7. Se observaron los Lineamientos generales para la ejecución de auditorías con enfoque ágil, contenidos en la resolución DFOE N.° R-DFOE-GE-I-01-2020 del 12 agosto de 2020. Este enfoque permite la obtención de resultados de fiscalización más oportunos, a efecto de promover mejoras en la gestión de los órganos y entes públicos a partir de la generación de valor público para las partes interesadas.
- 1.8. La determinación del cumplimiento del marco regulatorio aplicable en relación con la planificación para garantizar la continuidad del servicio (ver Figura n.° 1), se basó en la normativa aplicable¹ y las buenas prácticas aplicables; además se utilizó la información suministrada por medio de entrevistas, así como por medio de solicitudes de información realizadas a funcionarios del COSEVI, MOPT² y la ARESEP³.

Figura n.° 1
Planificación de la Estrategia para asegurar la continuidad del Servicio Público de Inspección Técnica Vehicular.



Fuente: Elaboración CGR, 2021

¹ Ley N°8292 Ley de Control Interno, N-2-2009-CO-DFOE Normas de Control Interno para el Sector Público, Ley N°6227 Ley General de la Administración Pública, Ley N°4786 Ley de creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley N°7593 Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, Ley N°9078 Ley de Tránsito por vías públicas y terrestres y Seguridad Vial.

² Secretaría de Planificación Sectorial.

³ Respecto a la determinación de la tarifa y del nuevo modelo de servicio de Inspección Técnica Vehicular.

GENERALIDADES ACERCA DEL OBJETO AUDITADO

- 1.9. La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N°9078 del 26 de octubre de 2012, establece en el artículo N.º 24 la obligación de realizar la inspección técnica vehicular (IVE) a todos los vehículos en circulación. Al respecto indica que:

“La IVE comprende la verificación mecánica, eléctrica y electrónica en los sistemas del vehículo, de sus emisiones contaminantes y lo concerniente a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la presente ley y su manual de procedimientos. Solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan las condiciones citadas, así como los demás requisitos que determinen esta ley y su reglamento. El resultado satisfactorio de las pruebas realizadas por los CIVE se acreditará con la confección y entrega de la tarjeta de IVE, así como la calcomanía adhesiva de aprobación, documentos cuyas características serán establecidas por el Cosevi. Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento y en cualquier vía pública las autoridades de tránsito podrán verificar, mediante procedimiento técnico y con el equipo necesario, el cumplimiento de las disposiciones de esta sección. En el caso de equipo especial, de acuerdo con la calificación que establezca el MOPT, únicamente estarán obligados a la verificación de las características del fabricante para efectos de su inscripción inicial. Lo anterior sin perjuicio de los controles aleatorios que puedan establecerse con posterioridad. Los vehículos de colección, los históricos o los diseñados para competencia deportiva podrán circular de acuerdo con las disposiciones reglamentarias respectivas, las cuales seguirán las mejores prácticas internacionales. En la actividad de inspección vehicular no se permitirá la manipulación ni el desprendimiento de ninguna pieza o componente de los vehículos; tampoco, ningún tipo de reparación o modificación, con el fin de asegurar la total independencia y objetividad del servicio.”

- 1.10. El contrato vigente para la prestación exclusiva de los servicios de revisión técnica integrada vehicular que verifica, en nombre del Estado, que la flota vehicular del país cumpla con las condiciones mecánicas, de seguridad y emisión de gases establecidas en la normativa aplicable⁴ vence el 15 de julio del año 2022, después de 20 años de vigencia. Al respecto, las cláusulas 4.1 y 4.2 del citado contrato indican que:

“4.1 ENTRADA EN VIGENCIA Y PLAZO...el plazo del presente contrato es de DIEZ AÑOS contados a partir de la fecha efectiva de inicio de operaciones por parte del CONTRATISTA...”

4.2 PRÓRROGAS. Al vencimiento del plazo estipulado en la cláusula 4.1 este contrato podrá ser prorrogado por un período igual a juicio del CONSEJO, según lo exijan la conveniencia y el interés público, y previa constatación por parte de su Dirección Técnica, en informe escrito que deberá rendir ante la Junta Directiva antes de que comience a correr el plazo de 6 meses que se establece en el párrafo siguiente en el cual se hará constatar el cumplimiento de las obligaciones por parte del CONTRATISTA, en estricto apego a las cláusulas del presente

⁴ El 29 de mayo de 2001 se firmó el Contrato denominado “Prestación de servicios para la creación y funcionamiento de estaciones para la revisión técnica vehicular, celebrado entre el Consejo de Transporte Público y el Consorcio RITEVE-SyC (en adelante el contrato), refrendado por la Contraloría General de la República el 28 de junio de 2001, mediante oficio N°. 7188- 2001 y prorrogado automáticamente por las partes el 15 de julio de 2012, de conformidad con la cláusula 4.2 del contrato.

contrato, documentos conexos y demás disposiciones legales y reglamentarias que le fueren aplicables.”

- 1.11. Sobre el particular, la Ley de Tránsito citada, en el artículo N°25, establece que *“Corresponderá al MOPT, por medio del Cosevi, otorgar las autorizaciones a los centros que realizarán la IVE, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27 de esta ley.”*
- 1.12. Además, en el artículo 29 del mismo cuerpo legal se estipula que *“Corresponderá a la Aresep realizar los estudios técnicos y determinar el modelo tarifario que se utilizará para fijar las bandas tarifarias que definan el monto mínimo y máximo que podrá cobrar un CIVE, por la inspección y la reinspección vehicular. La tarifa incluirá un canon a favor del ente a cargo de la fiscalización del servicio y un canon a favor de Aresep por actividad regulada; en ambos casos, la aprobación de este corresponderá a la Contraloría General de la República. Dicha tarifa deberá ser cancelada previo a la IVE.”*
- 1.13. Por lo tanto, dada la finalización del contrato vigente y en cumplimiento de lo establecido en la normativa anterior, es necesaria la consolidación desde etapas tempranas de una planificación integral, que incorpore mecanismos de control y un sistema de monitoreo a efecto de garantizar la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular (IVE). Lo anterior, tomando como referencia el artículo 4 de la Ley General de Administración Pública en el que se establece como principios fundamentales del servicio público la continuidad, igualdad, eficiencia y adaptación a todo cambio.

MEJORAS IMPLEMENTADAS POR LA ADMINISTRACIÓN DURANTE LA AUDITORÍA

- 1.14. Durante el desarrollo de la auditoría se emitió el reporte AUD-355 #ReporteCGR1, DFOE-CIU-RF-00001-2021, denominado “Acciones para garantizar la continuidad del servicio de Inspección Técnica Vehicular” publicado el 29 de junio de 2021.
- 1.15. En relación con los resultados del reporte emitido por la Contraloría General relacionados con las mejoras requeridas en la planificación que contribuya a garantizar oportunamente la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, se evidenció que se han ejecutado algunas acciones por parte del COSEVI relacionadas con el establecimiento de equipos de trabajo y las coordinaciones sobre temas estratégicos planteados, a lo interno del COSEVI, como con la ARESEP. No obstante, tal como se desarrollará en el aparte de resultados del presente informe, continúan presentándose situaciones que deben ser solventadas por la Administración.

COMUNICACIÓN PRELIMINAR DE LOS RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

- 1.16. La comunicación preliminar de resultados, conclusiones y disposiciones de la auditoría que alude el presente informe, se efectuó el 17 de septiembre de 2021, de forma virtual mediante la plataforma Google Meet, estando presentes Marcela Aragón Sandoval, Gerente de Área de Servicios de Infraestructura, Carlos Morales Castro, Marco V. Quirós Morales, Ana Paula Hernández Cordero, Yuliana Sandoval Álvarez, Kenlly Mata Barboza, funcionarios de la Contraloría General de la República, Rodolfo Méndez Mata Ministro de Obras Públicas y Transporte, Eduardo Brenes Mata, Viceministro de Transportes y Seguridad Vial, Rafael Chang Jaen, Director General de la División de Transportes, Carlos E. Rivas Fernández, Asesor Jurídico de COSEVI, Daniel Fernández Sánchez, Director General del Centro de Desarrollo de Regulación de la ARESEP, Alfonso Solís

Alvarado y, Eduardo Andrade Garnier, ambos funcionarios del Centro de Desarrollo de Regulación de la ARESEP.

- 1.17. Adicionalmente, el 21 de setiembre se hizo entrega del borrador del presente informe al Ing. Rodolfo Méndez Mata, Ministro; Arq. Eduardo Brenes Mata, Presidente de la Junta Directiva de COSEVI y al Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo del COSEVI mediante oficio N°DFOE-CIU-0244(13966), al Lic. Daniel Fernández Sánchez, Director General del Centro de Regulación de la ARESEP mediante oficio N°DFOE-CIU-0245(13968), indicando además que se contaba con el plazo de cinco días hábiles para formular y remitir a esta Área de Fiscalización las observaciones pertinentes sobre su contenido con el sustento documental correspondiente.
- 1.18. Al respecto, se recibió el oficio N°DVTSV-2021-00656 de fecha 28 de setiembre de 2021, emitido por el Viceministro de Transportes y Seguridad Vial y el Director Ejecutivo del COSEVI, cuyas observaciones fueron consideradas en lo correspondiente, según lo indicado en el oficio N.° DFOE-CIU-0330(15466)-2021 donde se presenta la valoración de las observaciones al borrador del Informe.

SIGLAS

- 1.19. Algunos términos utilizados en el apartado Resultados se abrevian así:

Sigla	Significado
ARESEP	Autoridad Reguladora de Servicios Públicos
CGR	Contraloría General de la República
DFOE	División de Fiscalización Operativa y Evaluativa de la CGR
LGCI	Ley General de Control Interno
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
COSEVI	Consejo de Seguridad Vial
CIVE	Centro de Inspección Técnica Vehicular
IVE	Inspección Técnica Vehicular

2. Resultados

AVANCE Y EJECUCIÓN EN LA PLANIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO

- 2.1. Para el logro de la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular (IVE), se requiere por parte de la Administración, la elaboración de una estrategia que contemple el establecimiento de elementos de planificación básicos, considerando entre otros aspectos, el cierre del contrato que sustenta la actual prestación del servicio, dado su vencimiento el 15 de julio de 2022.
- 2.2. En virtud de la aplicación de la metodología ágil, producto de los resultados incorporados en el Reporte N° DFOE-CIU-RF-00001-2021 remitido el 29 de junio de 2021, durante la ejecución de la auditoría; se visualizaron avances en el establecimiento de equipos de trabajo y las coordinaciones sobre aspectos planteados, no obstante, persisten debilidades en elementos esenciales de la planificación para garantizar la continuidad del servicio de IVE, ante la ausencia de un proceso definido por parte de la Administración, así como de elementos mínimos que permitan una clara orientación de las actividades, recursos y actores de cara a la finalización del contrato actual, aunado a temas en la coordinación y ejecución de actividades necesarias en el marco de dicha planificación.

Ausencia de un procedimiento que regule el cierre contractual y la definición del modelo de prestación del servicio de IVE por parte del COSEVI

- 2.3. La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, establece en su artículo 25 que de manera regular, corresponde al MOPT, a través del COSEVI, otorgar las autorizaciones a los centros de inspección técnica vehicular (CIVE), estableciendo así un proceso adicional y cíclico a dicho Consejo.
- 2.4. Por su parte, las normas de control interno, en su artículo 4.1, denominado actividades de control, establecen que:
“El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben diseñar, adoptar, evaluar y perfeccionar, como parte del SCI, las actividades de control pertinentes, las que comprenden las políticas, los procedimientos y los mecanismos que contribuyen a asegurar razonablemente la operación y el fortalecimiento del SCI y el logro de los objetivos institucionales. Dichas actividades deben ser dinámicas, a fin de introducirles las mejoras que procedan en virtud de los requisitos que deben cumplir para garantizar razonablemente su efectividad.”
- 2.5. La Unidad de Planificación del COSEVI estableció la Guía para el levantamiento de procedimientos⁵, la cual tiene como objetivo “proporcionar al Consejo de Seguridad Vial de una herramienta práctica, clara, uniforme y estándar para el levantamiento de los procedimientos, que sirva de apoyo en el fortalecimiento de la gestión y, por ende, en una mejor prestación de servicios y trámites institucionales.”.
- 2.6. No obstante lo anterior, durante el periodo de ejecución de la auditoría efectuada, se evidenció que la Administración no ha definido un procedimiento formal que regule de

⁵ Guía versión 2, N.° DE-UPI-2021-0198, emitida por la Unidad de Planificación del COSEVI.

manera cíclica, específicamente, los procesos relacionados con el cierre contractual, la definición y revisión del nuevo modelo de prestación del servicio de inspección técnica vehicular y su transición de nuevos prestatarios cuando así corresponda, relacionado al proceso establecido en el artículo 25 de la Ley de Tránsito sobre el servicio de IVE, que considere el alcance y los objetivos, su fundamento normativo, la descripción del proceso así como sus responsables, además, que contenga todas sus etapas y subprocesos, de manera que se garantice en tiempo y bajo principios de eficiencia y eficacia, la continuidad del servicio.

- 2.7. En este sentido, no se cuenta con la identificación de todos los actores y las actividades relacionadas a cada uno de los subprocesos asociados al servicio de IVE, en cada una de las etapas de planificación, ejecución y evaluación; por lo que debe de considerarse la participación y roles de los distintos actores internos y externos dentro del procedimiento, de forma tal, que se abarquen todas aquellas actividades necesarias para la consecución de los objetivos.
- 2.8. Entre los subprocesos identificados, se tiene lo referente a la fiscalización de la prestación del servicio de IVE, donde puntualmente, el COSEVI señaló⁶ que respecto al modelo de fiscalización que se aplica actualmente en la ejecución del contrato vigente, se cuenta con un programa de fiscalización que toma como referencia la norma ISO19011:2011, pero que luego de una reflexión de las lecciones aprendidas, es que se considera necesario realizar un replanteamiento del proceso de fiscalización, por lo que, a partir del mes de setiembre del año 2021, se contará con la formulación de un programa integral de fiscalización con el propósito de buscar satisfacer las condiciones existentes a partir del comienzo de las funciones de los nuevos operadores de la IVE.
- 2.9. La condición descrita obedece a que la Administración no ha identificado oportunamente dentro de su planificación todas las actividades, roles y relaciones de coordinación con los actores que intervienen en el establecimiento del nuevo modelo de IVE.
- 2.10. No contar con dicho procedimiento dificulta la orientación y el seguimiento a las actividades que la Administración debe llevar a cabo en la planificación y ejecución de la estrategia, así como la evaluación de los riesgos que puedan incidir en el proceso, para garantizar la continuidad del servicio público de IVE.

Debilidades en el avance y ejecución de la planificación para garantizar la continuidad del servicio de IVE

- 2.11. En el marco del proceso que debe desarrollar la Administración para garantizar la continuidad del servicio de IVE, dado el supracitado artículo 25, toma relevancia la planificación de la estrategia para establecer las actividades y los roles necesarios en aras de asegurar la prestación del servicio, ante el vencimiento del contrato vigente, el 15 de julio de 2022 según lo establecido en su cláusula 4.1.
- 2.12. La planificación corresponde a la etapa diagnóstica, en la cual se describe y cuantifica el problema, se identifican sus actores y se determinan sus intereses, para lo que se requiere la disponibilidad de datos e información, que permitan caracterizar de la mejor

⁶ Oficio N° DE-2021-3585 de 22 de julio de 2021.

manera posible la problemática que se pretende atender mediante la estrategia que se propone.

- 2.13. En esta etapa resulta indispensable que se incorporen los elementos mínimos que garanticen su correcta planificación. Dentro de dichos elementos mínimos destacan los señalados en las Normas de Control Interno, el Manual de Planificación con Enfoque para Resultados en el Desarrollo establecido por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), el PMBOOK⁷ y las Normas del Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO ISO 21500:2003), referentes al establecimiento de elementos como el alcance, los objetivos, el cronograma, los costos, los recursos y los riesgos asociados, donde todas las secciones del plan deberían ser coherentes y estar completamente integradas y que todas las partes interesadas examinen, revisen y validen periódicamente el seguimiento de la estrategia con el objeto de asegurar la eficacia en su ejecución.
- 2.14. Adicionalmente, dentro de la planificación es necesaria una valoración continua de los riesgos asociados para garantizar la continuidad del servicio, que fundamente la toma de decisiones. En este sentido, la Ley General de Control Interno⁸ establece una serie de obligaciones tendientes a la valoración y administración de riesgos en la actividad administrativa, y consecuente con ello las Normas de Control Interno para el Sector Público⁹ disponen el establecimiento de las actividades de control que permitan obtener una seguridad razonable de que la actuación de la institución, es conforme con las disposiciones jurídicas y técnicas vigentes. Sobre este aspecto, el artículo 4 de la Ley General de Administración Pública establece como principios fundamentales del servicio público, la continuidad, la igualdad, la eficiencia y la adaptación a todo cambio.
- 2.15. Dichas normas señalan el deber de la Administración de establecer, vigilar y perfeccionar las actividades de control necesarias para garantizar razonablemente, la correcta planificación y gestión de los proyectos que la institución emprenda¹⁰. Asimismo, las Normas de Control Interno¹¹ señalan el deber de la Administración de establecer políticas y procedimientos pertinentes para gestionar las actividades de control de conformidad con los riesgos identificados.

AUSENCIA DE ELEMENTOS MÍNIMOS EN LA PLANIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA

- 2.16. En la auditoría efectuada, se evidenció que a pesar de los avances de la Administración a partir de la emisión del reporte AUD-355 #ReporteCGR1 por parte de esta Contraloría General (DFOE-CIU-RF-00001-2021), persisten debilidades en la planificación para garantizar la continuidad de los servicios de inspección técnica vehicular relacionadas con

⁷ Project Management Body of Knowledge.

⁸ Art 2 inciso g) y f), art. 12, art.14.

⁹ Normas de Control Interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE), Normas 3.1, 4.1 y 4.6.

¹⁰ Normas de Control Interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE), Norma 4.5.2 sobre Gestión de proyectos.

¹¹ Ley General de Control Interno, Art. 2 inciso g y f, Art. 12 y 15, Normas de control interno para el Sector Público, Normas 1.9, 2.5.2, 4.2 y 4.5.

la carencia de elementos mínimos en dicha planificación, así como de dificultades en el avance y ejecución de las actividades necesarias para el logro del objetivo propuesto.

2.17. Lo anterior, dado que no se logró evidenciar que la Administración cuente con un programa de trabajo integral y una valoración de riesgos sobre las distintas acciones a ejecutar. Particularmente, no se cuenta con un documento formal que recopile todas las actividades, los roles y responsables, así como el cronograma que muestre los tiempos estimados, incluyendo las fechas de inicio de la transición a los nuevos prestatarios del servicio, las actividades para el seguimiento y control tanto, de la Administración como de la Junta Directiva del COSEVI en el establecimiento del nuevo modelo de inspección técnica vehicular, considerando la continuidad del servicio de IVE, así como el cierre del contrato vigente¹².

2.18. Según fue informado por ese Consejo, mediante oficio N° DE-2021-3585 del 22 de julio de 2021, se han ejecutado algunas acciones, relacionadas con el establecimiento de equipos de trabajo y las coordinaciones sobre temas estratégicos planteados. Particularmente, indicó que:

“Se ha realizado una planificación ordenada, de los distintos procesos que se consideran indispensables para la realización de la transición del servicio de IVE, dentro de los cuales se detallan procesos de planificación, ejecución, evaluación y cierre. Estos procesos serán gestionados por un total de 9 comisiones en donde se analizan los requerimientos, lo cual se está alineando a una metodología de trabajo basada en la filosofía de SCRUM, ya que la misma se adapta a escenarios de proyectos complejos con tiempos cortos de ejecución.”

2.19. Al respecto, se evidenció que se carece de una valoración de riesgos integral, que considere la identificación y adopción de las medidas para su administración, principalmente respecto a la incertidumbre que prevalece a menos de un año del cierre contractual, teniendo presente que lo establecido en la cláusula 13.4, referente a la supervivencia de aquellas obligaciones específicas que las partes deban concluir después de la fecha de finalización de la vigencia del contrato, corresponde precisamente para que se efectúen las acciones necesarias para que las partes finiquiten sus obligaciones contractuales (cierre contractual), y no a una suerte de prórroga indefinida del plazo contractual, tal como lo indicó COSEVI a esta Contraloría General mediante oficio N°DE-2021-1960 de 6 de mayo de 2021.

2.20. En este sentido, en la transición al nuevo modelo de prestación de servicios que defina la Administración y como parte del cierre contractual debe considerar lo señalado en el Reporte N° DFOE-CIU-RF-00001-2021, en cuanto a la necesidad de que se planifique de forma oportuna la etapa de cierre contractual de manera que el establecimiento de acciones y responsables le permita al Estado garantizar la gestión y recepción oportuna de los activos que deben ser donados por parte del actual prestatario, considerando que estas acciones pueden involucrar la participación de diversos actores, por lo tanto, es importante consolidar mecanismos permanentes, viables y transparentes que permitan coordinar, facilitar y direccionar la interacción institucional del proceso de cierre

¹² COSEVI indicó que se han ejecutado algunas acciones, relacionadas con el establecimiento de equipos de trabajo y las coordinaciones sobre temas estratégicos planteados.

contractual, con el objeto de que se realicen de forma integral, segura y eficiente dentro del marco de la legalidad.

- 2.21. Finalmente, toma relevancia que dentro de la estrategia para la continuidad del servicio público, tal y como se ha indicado en líneas anteriores, se consideren todas las acciones necesarias para el cierre del contrato actual, tomando en cuenta aquellos aspectos que requieren ser incorporados en el modelo de inspección vehicular que se defina, así como la inclusión en el programa de trabajo de la estrategia, las fechas definidas de revisión y recepción de los bienes, los responsables, las previsiones presupuestarias y aquellas condiciones necesarias de seguridad y almacenaje según corresponda, así como aquellos elementos necesarios para la transición y las previsiones para garantizar la continuidad del servicio.

Dificultades en el avance y ejecución de las actividades necesarias

- 2.22. Ante el cierre del contrato vigente, resulta relevante el avance en la ejecución de las actividades previas a la transición al nuevo modelo del servicio de IVE. En este sentido, se evidenció que aún quedan pendientes actividades básicas como la definición formal del modelo en cuestión, así como la obtención de información necesaria para el establecimiento de variables como el modelo tarifario que se utilizará para fijar la tarifa de la IVE, siendo un aspecto indispensable la planificación de las acciones de coordinación con la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP).
- 2.23. Sobre el particular el COSEVI indicó¹³ que está trabajando en una propuesta de borrador de cartel el cual estaría conteniendo varios elementos, tales como especificaciones del tipo de servicio a requerir, modelo de zonaje, requerimientos técnicos de equipos y centros de inspección a utilizar, especificaciones técnicas de los sistemas de información, especificaciones técnicas sobre tipología constructiva de los centros de inspección a requerirse, marco de obligaciones y sanciones de involucrados en el servicio de inspección vehicular. No obstante, a la fecha no ha culminado ninguna de estas actividades, y no se cuenta con la aprobación por parte de la Junta Directiva del COSEVI de los estudios técnicos, jurídicos y financieros que fundamenten el nuevo modelo¹⁴.
- 2.24. Ahora bien, es responsabilidad de la Administración fundamentar sus decisiones en un análisis jurídico apegado a la legalidad y la hermenéutica jurídica, junto a los estudios técnicos y financieros correspondientes, para que la Junta Directiva de ese Consejo, apruebe el establecimiento y definición del nuevo modelo de inspección técnica vehicular.
- 2.25. Cabe indicar que el tiempo que se demande para la definición del nuevo modelo de prestación de servicio de IVE, afecta el establecimiento de variables como el modelo tarifario y por lo tanto la tarifa, según lo señalado por ARESEP respecto a que “(...) *determinan la forma de cómo se llevará a cabo el servicio, son fundamentales para el*

¹³ Oficio N° DE-2021-3585 de 22 de julio de 2021.

¹⁴ Dicha decisión requiere enmarcarse en una valoración integral del marco jurídico aplicable, que permita garantizar que las decisiones tomadas por la Administración se ajustan a lo establecido en dicho marco jurídico.

desarrollo de una metodología tarifaria y procurar el equilibrio de las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestadores de los servicios públicos”.

- 2.26. Asimismo, de acuerdo con lo expresado por la ARESEP, para el establecimiento de lo indicado, se debe cumplir con lo estipulado en el artículo 36 de la Ley N.º 7593, respecto a la realización de dos audiencias públicas, una para efecto de la determinación de la metodología tarifaria y otra para la fijación de la tarifa; lo cual debe ser considerado por la Administración en su planificación para garantizar la continuidad del servicio de IVE, dada la fecha de vencimiento de contrato vigente.
- 2.27. Cabe añadir, que según el cronograma suministrado por la Administración y la ARESEP, se proyecta contar con una tarifa para el mes de abril del año 2022, siempre y cuando esa Autoridad Reguladora cuente con toda la información requerida.
- 2.28. Lo anterior, pone de manifiesto la necesidad de tomar las medidas y acciones necesarias que permitan garantizar la continuidad del servicio público, en concordancia con la normativa nacional vigente, sin perjuicio de las personas usuarias, así como de la seguridad y calidad del servicio de IVE.

Dificultades en el acceso a la información

- 2.29. El artículo 29 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, establece que las:

Tarifas por el servicio de la IVE: Corresponderá a la Aresep realizar los estudios técnicos y determinar el modelo tarifario que se utilizará para fijar las bandas tarifarias que definan el monto mínimo y máximo que podrá cobrar un CIVE, por la inspección y la reinspección vehicular. La tarifa incluirá un canon a favor del ente a cargo de la fiscalización del servicio y un canon a favor de Aresep por actividad regulada; en ambos casos, la aprobación de este corresponderá a la Contraloría General de la República. Dicha tarifa deberá ser cancelada previo a la IVE.

- 2.30. Como parte del marco de la planificación de la estrategia para garantizar la continuidad del servicio de IVE, la Administración debe incorporar a la ARESEP para que en el ejercicio de sus funciones, dentro del plazo y el procedimiento legalmente establecido en la Ley de la Autoridad Reguladora No. 7593 y la citada Ley No. 9078, establezca el modelo de fijación tarifaria así como la tarifa que corresponda.
- 2.31. El COSEVI informó a esta Contraloría General, que en febrero de 2020, realizó la presentación del modelo de borrador de zonaje para la IVE 2022 en las instalaciones de la ARESEP, sin embargo, esa Autoridad Reguladora ha indicado, durante la ejecución de la presente auditoria, que no cuenta aún con la información completa para la formulación del modelo y definición de la tarifa¹⁵. Lo anterior, a pesar, de que para el inicio del análisis y construcción del nuevo modelo regulatorio, esa Autoridad ha solicitado a la Administración, desde el 15 de abril del 2020, información de diversa índole, las cual ha

¹⁵ Así señalado por la Administración de la ARESEP, mediante Oficio N° OF-0192-CDR-2021 de 23 de julio de 2021.

sido parcialmente atendida el 21 de enero de 2021 mediante correo electrónico, según consta en oficio N°DVTSV-2021-00025¹⁶.

- 2.32. De lo expuesto, se denota la dificultad con la que cuenta la Administración, en la recopilación y acceso de la información estructurada para análisis¹⁷, que considere todo el periodo contractual vigente y que permita a los distintos actores ejecutar acciones efectivas y oportunas de cara a la continuidad del servicio, lo que se puede evidenciar en el hecho de que no se posee, por parte de la Administración, con un expediente que contenga la información citada, aspecto que debe ser analizado para ser incluido en la definición del nuevo modelo de fiscalización del servicio de IVE.
- 2.33. En línea con lo anterior, el 26 de abril de 2021, mediante el oficio N° DE-2021-1764, el COSEVI solicitó a la ARESEP participar como miembro del “Equipo de Trabajo- Coordinación ARESEP”, con el objeto de mejorar la comunicación y el flujo de información, reuniéndose cada 15 días desde el 05 de mayo de 2021. Al respecto, esta Autoridad Reguladora indicó, que al 23 de julio:

Se han realizado 6 reuniones, en la primera reunión se definió un cronograma de trabajo con base en el procedimiento establecido para el desarrollo de metodologías, programando una fecha de finalización estimada para enero 2022, sujeto al cumplimiento de las actividades establecidas.

*En la última reunión del 14 de julio de 2021, al no contar aún con la información de la actividad 2, **se tuvo que hacer nuevamente un ajuste al mismo, para una fecha de finalización estimada de abril de 2022.** (subrayado no pertenece al original)*

- 2.34. Conforme a lo expuesto por la Administración, el primer contacto se dio desde febrero de 2020, sin embargo es hasta abril de 2021, que se consolida, según nos fue informado, un equipo de trabajo que permitió la definición de un cronograma, con la finalidad de darle seguimiento a las actividades necesarias para determinar la metodología tarifaria, así como la definición de la tarifa por parte de la ARESEP.
- 2.35. Las situaciones antes descritas, obedecen a múltiples causas que pueden tener como punto de referencia, la ausencia de un procedimiento formal que contenga las distintas etapas y actividades necesarias del proceso establecido en el artículo 25 de la Ley de Tránsito sobre el servicio de IVE. Además, la Administración ha ejecutado acciones de manera dispersa, lo que dificulta el monitoreo y seguimiento de la estrategia.
- 2.36. Lo anterior, genera incertidumbre respecto al objetivo de garantizar la continuidad del servicio una vez finalizado el contrato actual, pues no se conoce con certeza a menos de un año, la fecha de inicio de la transición de los nuevos prestatarios del servicio. Finalmente, de no solventarse la situación expuesta sobre la remisión de la información requerida por la ARESEP, se pone en riesgo la definición del modelo tarifario y por ende

¹⁶ Al respecto, el 16 de junio de 2020, la dirección ejecutiva del COSEVI, remite a la ARESEP, el oficio N° DM-2020-1978, en el que señala que la solicitud se debe canalizar por medio del despacho del viceministro del MOPT, indicando el COSEVI que todos los oficios remitidos por la ARESEP fueron “debidamente recibidos hasta JUNIO del 2020”, situación que evidencia una debilidad en los mecanismos de coordinación inter-institucional, entre COSEVI y el MOPT.

¹⁷ Así también expuesto por el Órgano Fiscalizador en la sesión del 10 de marzo de 2021.

la determinación de la tarifa, pudiendo propiciar debilidades para instaurar el modelo de servicio de IVE que defina la Administración.

3. Conclusiones

- 3.1. De la auditoría realizada sobre el proceso de gestión para garantizar la continuidad de la prestación del servicio de inspección técnica vehicular, se determinó que si bien es cierto la Administración ha venido realizando acciones en el marco de la planificación de la estrategia para garantizar dicha continuidad, actualmente persisten debilidades relacionadas con la carencia de elementos mínimos en dicha planificación, así como dificultades en el avance y ejecución de las actividades necesarias para el logro del objetivo propuesto, lo que genera incertidumbre en la continuidad del servicio de IVE.
- 3.2. Particularmente, la Administración no cuenta con un procedimiento que regule el proceso relacionado con la prestación del servicio de IVE, tampoco con un programa de trabajo que defina una estrategia oficial e integral, que incorpore elementos básicos de planificación como objetivos, metas, indicadores, cronograma actualizado de todas las acciones, incluyendo las fechas de inicio de la transición a los nuevos prestatarios del servicio, así como aquellas coordinaciones necesarias de cara al cierre contractual, la recopilación de datos u otros que la Administración considere incorporar, para su monitoreo y control.
- 3.3. Además, la Administración no cuenta con una valoración de los riesgos según las acciones a ejecutar, que permita la identificación de eventos potencialmente adversos, así como acciones que permitan minimizar sus efectos, en caso de materializarse. Lo anterior, considerando particularmente, que a la fecha quedan pendientes actividades básicas como la definición formal del nuevo modelo de prestación del servicio, así como la obtención de información necesaria para el establecimiento de variables como el modelo tarifario que se utilizará para fijar la tarifa de la IVE, siendo que, durante el período del alcance de esta auditoría, la ARESEP no ha recibido la información completa que ha solicitado a la Administración para la ejecución de sus funciones.
- 3.4. Ante las situaciones descritas, resulta necesario que la Administración avance en la consolidación del nuevo modelo de prestación del servicio de inspección técnica vehicular, considerando todos los estudios técnicos, jurídicos y financieros necesarios, así como en la obtención de la información requerida para efecto de cumplir con lo establecido en el artículo 29 de la Ley N° 9078; considerando que la vigencia del contrato actual está definida en las cláusulas 4.1 y 4.2, las cuales, señalan una vigencia de 10 años a partir del inicio de operaciones y una única prórroga de 10 años adicionales, siendo su vencimiento definitivo el 15 de julio del año 2022.
- 3.5. Finalmente, por la naturaleza del servicio público de inspección técnica vehicular y la periodicidad de las revisiones, toma relevancia que dentro de la estrategia para la continuidad de los servicios, se consideren todas las acciones necesarias para el cierre del contrato actual, así como las lecciones aprendidas en 20 años de ejecución contractual, tomando en cuenta aquellos aspectos que requieren ser incorporados en el modelo de inspección vehicular que se defina, así como la incorporación en el programa de trabajo, las fechas definidas de revisión y recepción, los responsables, las previsiones

presupuestarias y aquellas condiciones necesarias de seguridad y almacenaje según corresponda.

4. Disposiciones

- 4.1. De conformidad con las competencias asignadas en los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, los artículos 12 y 21 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, n.º 7428, y el artículo 12 inciso c) de la Ley General de Control Interno, se emiten las siguientes disposiciones, las cuales son de acatamiento obligatorio y deberán ser cumplidas dentro del plazo o en el término conferido para ello, por lo que su incumplimiento no justificado constituye causal de responsabilidad.
- 4.2. Para la atención de las disposiciones incorporadas en este informe deberán observarse los “Lineamientos generales para el cumplimiento de las disposiciones y recomendaciones emitidas por la Contraloría General de la República en sus informes de auditoría”, emitidos mediante resolución n.º R-DC-144-2015, publicados en La Gaceta n.º 242 del 14 de diciembre del 2015, los cuales entraron en vigencia desde el 4 de enero de 2016.
- 4.3. El Órgano Contralor se reserva la posibilidad de verificar, por los medios que considere pertinentes, la efectiva implementación de las disposiciones emitidas, así como de valorar el establecimiento de las responsabilidades que correspondan, en caso de incumplimiento injustificado de estas.

A EDWIN HERRERA ARIAS EN SU CALIDAD DE DIRECTOR EJECUTIVO DEL COSEVI O QUIÉN OCUPE EL CARGO

- 4.4. Elaborar, oficializar e implementar un programa de trabajo sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios que permita garantizar la continuidad del servicio de IVE, de forma que se solventen las debilidades señaladas en los párrafos 2.10 a 2.20 de este informe, que incluya al menos:
 - a. Las actividades que deben ser ejecutadas por la Administración del COSEVI, así como aquellas que deben ser aprobadas por su Junta Directiva, contemplando un orden lógico y sucesivo, así como los hitos y la ruta crítica.
 - b. La remisión a la Junta Directiva de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para su respectiva aprobación.
 - c. Actividades de coordinación con la ARESEP en la entrega total de la información y definición de la tarifa del nuevo servicio de IVE.
 - d. Indicadores de avance de las acciones, de forma que el monitoreo o seguimiento de este programa garantice la continuidad del servicio de inspección técnica vehicular, dada la fecha de vencimiento del contrato vigente (15 de julio de 2022) según la cláusula 4.1.

Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá remitir a esta Contraloría General lo siguiente:

- i. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del presente informe, una certificación en la que haga constar la elaboración del programa de trabajo, así como su remisión para aprobación de la Junta Directiva.
- ii. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del programa una certificación en la cual se haga constar su oficialización.
- iii. En un plazo de 2 meses contados a partir de su oficialización, una certificación en la cual se haga constar el avance de las actividades según lo programado. A partir de este informe emitir certificaciones cada 2 meses sobre el avance de las actividades hasta el cierre contractual (15 de julio de 2022).

4.5. Elaborar, oficializar e implementar un análisis de riesgos sobre la etapa de cierre contractual y la transición hacia los nuevos prestatarios, considerando su identificación, las acciones y controles necesarios para mitigar sus efectos en caso de que se materialicen. Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá remitir a esta Contraloría General lo siguiente:

- i. En un plazo de 3 meses, contados a partir de la emisión del presente informe una certificación en la que haga constar la elaboración del análisis de riesgos, así como su remisión para aprobación de la Junta Directiva.
- ii. En un plazo de 1 mes, contados a partir de la emisión del análisis una certificación en la cual se haga constar su oficialización.
- iii. En un plazo de 3 meses contados a partir de su oficialización, una certificación en la cual se haga constar la implementación de las acciones y controles necesarios para mitigar los posibles efectos ante su materialización.

4.6. Elaborar, oficializar, divulgar, e implementar, un procedimiento que regule las etapas (planificación, ejecución y evaluación) del proceso establecido en el artículo 25 de la Ley de Tránsito sobre el servicio de IVE y todos los subprocesos relacionados. Dicho procedimiento, al menos deberá contener el alcance y objetivos, fundamento normativo, descripción del proceso y sus responsables, así como la definición de los puntos de control necesarios y mecanismos de resguardo documental (ver párrafos 2.3 al 2.10). Posteriormente, dicho procedimiento debe ser presentado para su conocimiento por parte de la Junta Directiva del COSEVI. (Ver párrafos 2.21 al 2.22).

Para el cumplimiento de esta disposición, se deberá remitir a esta Contraloría General lo siguiente:

- i. En un plazo de 5 meses, contados a partir de la emisión del presente informe, una certificación en la que haga constar la elaboración del procedimiento.

- ii. En un plazo de 1 mes contado a partir de la elaboración del procedimiento citado, una certificación en la cual se haga constar su oficialización, así como su remisión para conocimiento de la Junta Directiva.
- iii. En un plazo de 1 meses contados a partir de la oficialización del procedimiento citado, una certificación en la cual se haga constar su divulgación.
- iv. En un plazo de 4 meses, contados a partir de la divulgación del citado procedimiento, una certificación en la que haga constar su implementación en aquellos subprocesos que se encuentran en ejecución.

A LA JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)

- 4.7. Resolver sobre el programa de trabajo realizado por la Administración en atención a lo señalado en la disposición 4.4. Para acreditar el cumplimiento de esta disposición deberá esta Junta Directiva remitir a la Contraloría General a más tardar un mes después de recibido el programa de trabajo de acuerdo con la citada disposición.

Marcela Aragón Sandoval
GERENTE DE ÁREA

Carlos Morales Castro
ASISTENTE TÉCNICO



Marco V. Quirós Morales
FISCALIZADOR

Yuliana Sandoval Álvarez
FISCALIZADORA ASISTENTE

Ana Paula Hernández Cordero
FISCALIZADORA