



CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL  
INFORME DE EVALUACIÓN ANUAL  
EJERCICIO ECONÓMICO 2017

DE-053-2018

Secretaría Técnica de la Autoridad  
Presupuestaria

## 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) es la institución rectora en materia de seguridad vial y por la naturaleza de sus funciones pertenece al Sector Transporte e Infraestructura. De acuerdo con el artículo 4° de su Ley de Creación No. 6324 y sus reformas, denominada “Ley de Administración Vial” publicada en el alcance N° 4 de la Gaceta N° 97 del 24 de mayo de 1979, el Consejo nace como una dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el cual tiene independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia. Según el artículo 9° de la citada Ley, el COSEVI tiene las siguientes atribuciones:

- a) Conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, para identificar problemas de seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes.
- b) Conocer y aprobar orientaciones, prioridades y proyectos para programas de promoción de la seguridad vial.
- c) Proponer al Poder Ejecutivo la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en donde la ley de tránsito tenga jurisdicción, así como en todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.
- d) Aprobar los montos de los resarcimientos, cobros, permisos, certificaciones, daños en señales viales, escoltas especiales, cursos, materiales de estudio, traslados originados en los distintos servicios que prestan las direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito.
- e) Administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, la Policía de Tránsito y el propio COSEVI.
- f) Conocer, tramitar y resolver cualquier otro asunto que le someta el ministro de Obras Públicas y Transportes.

La gestión institucional de COSEVI, está enfocado a garantizar la protección del tránsito vehicular y peatonal que se moviliza en la Red Vial Nacional, mediante la ejecución de diversas acciones como la presencia policial en carretera con el objetivo de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito mortales, prevenir y controlar el irrespeto de los límites de velocidad, interceptar conductores en estado de ebriedad, uso correcto del cinturón de seguridad y otros dispositivos pasivos de seguridad, señalamiento vial, demarcación horizontal y vertical, sistema de fotovoltaico en semáforos, acciones de seguridad vial en centros educativos, campañas sobre educación vial, supervisión de la revisión técnica vehicular, procesos de investigación sobre tramos determinados como de alto riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito, entre otros.

## 2. GESTIÓN FINANCIERA

El siguiente cuadro contiene los datos de los recursos presupuestados y ejecutados por COSEVI al 31 de diciembre de 2017:

**Cuadro 2.1**  
**Consejo de Seguridad Vial**  
**Comparativo del Monto Autorizado y Ejecutado por Partida Presupuestaria**  
**Al 31 de diciembre 2017**  
**En colones**

Partida	2017		
	Monto Presupuestado	Monto Ejecutado	% Ejecución
0-Remuneraciones	7.140.787.905	6.546.600.112	91,7%
1-Servicios	7.422.937.951	4.432.787.566	59,7%
2-Materiales y Suministros	2.490.945.366	1.054.568.772	42,3%
3-Intereses y Comisiones	-	-	0,0%
4-Activos Financieros	-	-	0,0%
5-Bienes Duraderos	13.688.126.177	3.693.432.197	27,0%
6-Transferencias Corrientes	4.836.396.901	4.149.156.394	85,8%
7-Transferencias de Capital	-	-	0,0%
8-Amortización	-	-	0,0%
9-Cuentas Especiales	-	-	0,0%
<b>SUB TOTAL</b>	<b>35.579.194.301</b>	<b>19.876.545.041</b>	<b>55,9%</b>
Recursos de crédito público <sup>1/</sup>	-	-	0,0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>35.579.194.301</b>	<b>19.876.545.041</b>	<b>55,9%</b>

Nota <sup>1/</sup>: corresponde tanto a financiamiento externo como interno.

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la COSEVI.

Al cierre del periodo 2017, el total de recursos presupuestados fue de ¢35.579.194.301 con una ejecución de 55,9% (¢19.876.545.041), de los cuales, la única partida que obtuvo porcentajes superiores al 90,0% fue Remuneraciones. Cabe resaltar, que la ejecución del periodo 2017 disminuyó con relación a la ejecución obtenida en el 2016, que fue de un 73,7%.



En el siguiente cuadro se realiza una síntesis de los factores que la institución señala que incidieron en la ejecución presupuestaria:

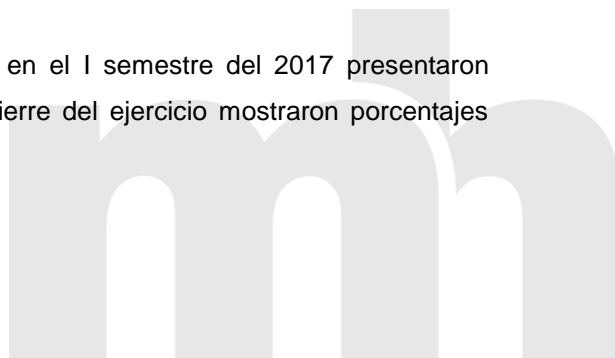
**Cuadro 2.2**  
**Consejo de Seguridad Vial**  
**Factores que afectaron la ejecución presupuestaria**  
**Al 31 de diciembre de 2017**

Partidas Presupuestarias	Factores que incidieron en la ejecución	Observaciones
Servicios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recursos presupuestados para la instalación de circuito cerrado de cámaras y telefonía IP para las oficinas regionales de la DGEV que no fueron ejecutados por problemas de conectividad.</li> <li>• Atrasos en la presentación de facturas para el pago de servicios de Publicidad por parte de los proveedores.</li> <li>• Recursos que fueron incorporados para el pago de servicios de vigilancia y limpieza para dos edificaciones que no fueron construidas durante el año 2017 (Cañas y Orotina).</li> <li>• Atrasos y suspensión en la ejecución y la supervisión de proyectos de demarcación de carreteras, producto de la emergencia provocada por la tormenta NATE, lo que generó la subejecución de los viáticos presupuestados para la atención de esas labores.</li> </ul>	<p>Dentro de las acciones que menciona para mejorar la ejecución, cita que deberá agilizar los trámites necesarios para el desarrollo de los procedimientos de contratación, y seguimiento al cumplimiento en la programación de actividades de las diferentes Unidades Ejecutoras. Sin embargo, considerando las ejecuciones de los últimos 4 periodos, la institución ha venido disminuyendo la ejecución de esta partida pasando de un 80,1% en el periodo 2014, 72,7% en el 2015, 68,2% en el periodo 2016 y 59,7% en el 2017, por lo que se concluye que las acciones correctivas no han sido efectivas en mejorar la ejecución de la citada partida.</p> <p>Valga recalcar que esta partida presentaba una ejecución aceptable para el I semestre 2017 (55,6%), sin embargo decayó al final del periodo subiendo únicamente 4,1 puntos porcentuales, lo que la convierte en el porcentaje más bajo de los últimos 4 años.</p>
Materiales y Suministros	<p>La ejecución presupuestaria de esta partida fue afectada principalmente por atrasos en la entrega de materiales y suministros, por lo que algunas de las compras adjudicadas durante el año 2018 no pudieron ser canceladas con los recursos presupuestarios de ese ejercicio económico.</p>	<p>Dentro de las acciones que menciona para mejorar la ejecución, cita que deberá agilizar los trámites necesarios para el desarrollo de los procedimientos de contratación, con el propósito de que los tiempos para la entrega de los materiales y suministros permitan la cancelación de los productos adquiridos con recursos presupuestarios del período al que corresponden. Sin embargo, considerando las ejecuciones de los últimos 4 periodos, la institución ha venido disminuyendo la ejecución de esta partida pasando de 73,7% en 2014, a 71,2% en el 2015, 60,5% en el periodo 2016 y 42,3% en el 2017; por lo que se concluye que las acciones correctivas no han sido efectivas en mejorar la ejecución de la citada partida; siendo cada vez más bajo el porcentaje en el período consultado.</p>

Partidas Presupuestarias	Factores que incidieron en la ejecución	Observaciones
Bienes Duraderos	<p>La ejecución presupuestaria de esta partida fue afectada principalmente por atrasos en la ejecución de los procesos de contratación administrativa, desde atrasos en la elaboración de las solicitudes de materiales, la elaboración de carteles, la respuesta a las solicitudes de aclaración de especificaciones, hasta los atrasos que se presentan durante el proceso de adjudicación generados por los recursos de objeción y apelación interpuestos por los oferentes participantes. Todas estas situaciones generan que muchos procedimientos de contratación no puedan concluirse de forma satisfactoria o que los bienes a adquirir no puedan ser recibidos por la Administración de forma oportuna para poder ser cancelados con recursos presupuestarios del ejercicio económico al que corresponden.</p>	<p>Dentro de las acciones que menciona para mejorar la ejecución, cita que deberá agilizar los trámites necesarios para el desarrollo de los procedimientos de contratación, dar un seguimiento efectivo al desarrollo de los mismos y sentar las responsabilidades correspondientes en casos de demoras generadas por la misma Administración. Sin embargo, considerando las ejecuciones de los últimos 4 períodos no ha logrado aumentar significativamente su ejecución, mostrando ejecuciones de 36,7% en el periodo 2014, 43,1% en el 2015 y 45,6% en el periodo 2016, disminuyendo gravemente para el 2017 con una ejecución de 27,0%, por lo que se concluye que las acciones correctivas no han sido efectivas en mejorar la ejecución de la citada partida y por el contrario muestra el porcentaje más bajo del período consultado.</p>
Transferencias Corrientes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los ingresos por concepto de multas de tránsito e intereses moratorios tuvieron una recaudación de aproximadamente el 90% de los ingresos proyectados para el año 2017, lo que generó afectación también en los montos presupuestados para atender las obligaciones dispuestas en el artículo 234 de la Ley 9078.</li> <li>• No fue posible transferir la totalidad de los recursos que debían ser transferidos en el mes de diciembre del 2017, debido a que muchos municipios no tenían esos recursos debidamente presupuestados, incumpliendo con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley N° 8131.</li> </ul>	<p>De acuerdo con lo mencionado por la institución en esta partida no es posible tomar acciones para mejorar la ejecución ya que obedece a factores externos (comportamiento en el pago de infracciones por parte de los usuarios y gestión administrativa de las entidades externas), no obstante considerando ejecuciones de periodos anteriores, las cuales han mostrado porcentajes superiores a 90% es necesario que realice esfuerzos por continuar con las gestiones internas que los han hecho mantener mayores ejecuciones en la partida de transferencias</p>

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por COSEVI

En el siguiente cuadro se muestran las partidas que en el I semestre del 2017 presentaron porcentajes de ejecución inferiores al 45% y que al cierre del ejercicio mostraron porcentajes iguales o inferiores al 90%:



**Cuadro 2.3**  
**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**  
**Factores que incidieron en la ejecución presupuestaria**  
**Al 31 de diciembre de 2017**

Partidas Presupuestarias	Razones que afectaron la ejecución presupuestaria	Observaciones
Materiales y Suministros	Se solicitó informes a las unidades ejecutoras en cuanto a los recursos que se tenían en reserva o en compromiso, con el interés de que llevarán el seguimiento a los procesos de contratación.	De acuerdo con la información aportada por la institución los principales factores que incidieron en su ejecución obedece a atrasos en la ejecución de los procesos de contratación administrativa (adjudicación, recursos de objeción, apelaciones, atrasos en la entrega de materiales, atraso en la entrega de facturas para el pago correspondiente), así como los embates de la Tormenta Nate que provocó atrasos o suspensión de trabajos de demarcación, viéndose afectados los gastos asociados a dicho trabajo Además, se concluye que las medidas correctivas indicadas en el I semestre 2017 no contribuyeron a mejorar el nivel de ejecución de dichas partidas.
Bienes Duraderos	Se solicitó informes a las unidades ejecutoras en cuanto a los recursos que se tenían en reserva o en compromiso, con el interés de que llevarán el seguimiento a los procesos de contratación.	
Transferencias Corrientes	No es posible tomar acciones al respecto, dado que los factores que generaron afectación en la ejecución presupuestaria resultan totalmente imprevisibles para este Consejo, por cuanto dependen del comportamiento en el pago de infracciones por parte de los usuarios y de la administración de entidades externas.	La institución argumenta que la ejecución de esta partida depende del comportamiento en el pago de infracciones por parte de los usuarios y de la administración de entidades externas (presupuestación de municipalidades) y que por tanto se ve imposibilitado a tomar acciones para mejorar su ejecución. No obstante, es necesario que la institución propicie una mejor comunicación con las entidades a las que le corresponde transferir recursos de acuerdo con el artículo 234 de la Ley 9078 "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial" a fin de transferir en el periodo que corresponda los recursos que les corresponde.

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

El siguiente cuadro muestra el detalle de transferencias que realiza el COSEVI a otras entidades producto de convenios o Ley, así como la ejecución presentada en dichas transferencias para el periodo en estudio:



**Cuadro 2.4**  
**Consejo de Seguridad Vial**  
**Detalle de Transferencias realizadas a otras instituciones**  
**Al 31 de diciembre de 2017**  
**En colones y porcentajes**

Entidad	Monto Presupuestado	Monto Ejecutado	% Ejecución
Comisión Nacional de Emergencia	472.692.524	460.378.282	97,4%
Patronato Nacional de la Infancia, Asociación Cruz Roja Costarricense, Ministerio de Justicia y Paz y Municipalidades (Artículo 234 de la Ley No. 9078. "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial"	3.648.950.000	3.079.573.026	84,4%

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por COSEVI.

De acuerdo con la base legal de estas transferencias, se determina que únicamente las transferencias producto del artículo 234 de la Ley No. 9078. "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial" requieren de algún tipo de informe por parte del COSEVI, sin embargo, este no involucra explícitamente una fiscalización de los recursos, tal y como se lee en el siguiente extracto:

*"...Los entes y las asociaciones que reciban las anteriores transferencias presentarán anualmente un informe de liquidación presupuestaria de esos fondos ante el Cosevi, a más tardar el 15 de febrero del año siguiente a la asignación de los recursos y este comunicará a la Contraloría General de la República los resultados de dicho informe para lo que corresponda."*

### 3. RESULTADOS DE LA GESTIÓN

La entidad tiene un solo programa sustantivo: Administración Vial, sin embargo, en el informe lo consigna como Seguridad Vial, el cual tiene un solo producto denominado "Sistema de Tránsito Mejorado" cuya unidad de medida es "Tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes", el cual no reporta avances en "Reducir a 12 la tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes", según información aportada:



**Cuadro 3.1.1.**  
**Consejo de Seguridad Vial**  
**Grado de cumplimiento de metas de producción**  
**Al 31 de diciembre de 2017**

Programa	Producto	Unidad de medida	Meta			Grado de cumplimiento		
			Programada	Alcanzada	Porcentaje alcanzado			
Administración Vial	Sistema de Tránsito Mejorado	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cien mil habitantes	12	18	54,4%	-	-	x
						0	0	1

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

De acuerdo con lo anterior, el COSEVI menciona que si bien no se alcanzó la meta propuesta para el 2017, el resultado del periodo disminuyó con respecto al índice mostrado para el año 2016 (19), esperando que su comportamiento continúe con tendencia a la disminución para el año 2018.

Sobre el incumplimiento de la meta, la institución menciona que en la actualidad tanto Costa Rica, como Latinoamérica presentan debilidades en la falta de aplicación, control, seguimiento y evaluación del cumplimiento de las normas por parte de la población; por lo que continúa fomentando las buenas prácticas en seguridad vial y se invierten en campañas de concienciación ciudadana, se construyen nuevas infraestructuras y se han desarrollado importantes normativas con respecto a la seguridad vial, en especial las relacionadas con el alcohol y la conducción, el uso obligatorio del cinturón de seguridad y del casco, los límites máximos de velocidad para zonas rurales y urbanas, entre otros.

Por otro lado, formuló el Plan Estratégico del Decenio de Acción de la Seguridad Vial y su replanteamiento 2015-2020, denominado “Construyendo una Cultura de Paz en las Carreteras” el cual promueve las acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional. Adicionalmente, en respuesta a los más afectados por los accidentes en carretera (motociclistas), se formuló e implementó el Plan de Motos mediante 14 líneas estratégicas de intervención, a través de la denominada Mesa Unitaria de Seguridad Vial, integrada por: Sector de Motociclistas, Sector Importador de motos, Sector Salud, Sector Infraestructura, COSEVI, Sector Seguros, Policía de Tránsito.



El siguiente cuadro, muestra la información referente a los productos e indicadores por programa presupuestario y la efectividad mostrada en el periodo en estudio:

**Cuadro 3.1.2.**  
**Consejo de Seguridad Vial**  
**Cantidad de productos e indicadores por programa presupuestario y efectividad**  
**Al 31 de diciembre de 2017**

Programa	Cantidad		Efectividad		
	Productos	Indicadores			
Administración Vial	No indica	15	7	0	8
			7	0	5

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

Este programa de Administración Vial contiene las acciones sustantivas en materia de seguridad vial y es donde se desarrollan las principales actividades de Regulación Vial, Control y Vigilancia de Tránsito, Educación Vial y Acreditación de Conductores y obras de Ingeniería en seguridad vial, las cuales son orientadas a mejorar la seguridad vial en el país.

De acuerdo con las justificaciones de la institución, es posible determinar que las principales limitaciones que tuvo para alcanzar sus metas en el 2017 obedecieron a los fenómenos naturales vividos durante el año, principalmente la tormenta “Nate”, la cual fue considerada como uno de los desastres naturales más grandes que ha vivido el país en las últimas décadas, obligando a la institución y por disposición del Despacho del Ministro de Transportes a priorizar en la atención de la emergencia y destinando sus esfuerzos a la apertura de carreteras y habilitación inicial de caminos, esto, además de la limitación de personal dedicado a la demarcación, impactó en gran medida el cumplimiento total de algunas metas, sobre todo las de demarcación vial.

Aunado a lo anterior, el COSEVI menciona que las metas asociadas a la colocación de dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios sufrieron atrasos desde las etapas de contratación y licitación, las cuales se vieron afectadas por un recurso de apelación en contra de la adjudicación, lo cual imposibilitó mostrar una mejor ejecución de los recursos.

Dentro de las metas alcanzadas destaca el control policial ejecutado, aspecto que generó una cantidad importante de infracciones a los motociclistas en los diferentes factores de riesgo, a saber: conducir bajo los efectos de licor, exceder los límites de velocidad, conducir sin casco y sin chaleco, que el acompañante viaje sin casco, revisión y retiro de circulación de las

motocicletas que por sus condiciones mecánicas o conductas de riesgo de sus operadores pongan en riesgo su propia vida, la de sus acompañantes o demás usuarios de las vías públicas, traduciéndose en la disminución de los accidentes fatales de motociclistas.

De los logros más destacados para el 2017 y su contribución a la población, se menciona que la mejoría en el sistema vial se tradujo en la disminución de accidentes fatales en sitio por motocicletas; según proyecciones de la Unidad de Planificación de la Policía de Tránsito, los accidentes fatales para el año 2017 suman 187, reduciendo en 36 accidentes con respecto al año 2016 (223 accidentes). Lo anterior representó una disminución de 16% en el índice de accidentalidad fatal de motociclistas fallecidos en sitio. Además, la demarcación horizontal y semaforización alcanzada provee a la población un adecuado señalamiento informativo, dirigiéndolos hacia los carriles indicados para cada destino, minimizando las maniobras peligrosas e intempestivas.

Sobre las acciones correctivas que plantea se destaca lo siguiente:

- Se solicitó a las unidades ejecutoras el respaldo de precios de los bienes y servicios programados para el año 2018, de forma tal que el precio unitario y la cantidad debe ser consecuente con un estudio de precios de mercado.
- Se previó en forma oportuna la incorporación de los recursos presupuestarios en el Plan Operativo – Presupuesto 2018 para atender los proyectos de dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios.
- La Comisión de Formulación, Control, Seguimiento y Evaluación Institucional solicitó a las Unidades Ejecutoras presentar las solicitudes de bienes y servicios en los tiempos tempranos del período de ejecución 2018, evitando atrasos en los procesos de las adquisiciones a nivel interno.
- Se está solicitando a la proveeduría realizar una evaluación de la ejecución del Plan Anual de Compras Institucional del 2017, de forma tal que se incluya una propuesta de mejora, a partir de los resultados obtenidos.

Con respecto a las metas vinculadas con el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 (Disminuir la Mortalidad por accidentes de tránsito), se determina que no se alcanzaron los objetivos planteados para el 2017, esto aun y cuando la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito mejoró con respecto al año 2016. Dicha situación evidencia los grandes retos que tiene por delante la institución en su intención de reducir las muertes en carretera, por lo que de cara a los nuevos proyectos del 2018, es necesario que la institución dirija sus esfuerzos a las estrategias ya planteadas y maximice sus alianzas estratégicas, a fin de generar un mayor impacto en la población.

A continuación se presentan los indicadores de producto de la institución clasificados como no efectivos:

**Cuadro 3.1.3.**  
**Consejo de Seguridad Vial**  
**Indicadores de producto no efectivos**  
**Al 31 de diciembre de 2017**

Producto	Indicador
No indica	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes.
	Demarcación horizontal
	Demarcación horizontal y señalización vertical (Intersecciones modificada)
	Demarcación horizontal y señalización vertical (12 sedes)
	Demarcación horizontal (21 islas de canalización)
	Dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios (Corredor San José- Curridabat y San José - Heredia)
	Dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios (Corredor San José- Cartago)
	Contratación realizada para inspección, verificación, control y seguimiento de las obras a implementar para la construcción de una ciclo vía en la Ruta Nacional N° 247, sección Mercedes (Nájera) - Cariari (del kilómetro 14 al 20).

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

Para el ejercicio económico 2017, la institución contó con las siguientes metas de producción e indicadores de desempeño asociados a producto:

**Cuadro 3.1.4.**  
**Consejo de Seguridad Vial**  
**Cantidad programada y alcanzada de las metas de producción e indicadores de desempeño asociados al producto**  
**Al 31 de diciembre de 2017**

Descripción	Cantidad	
	Programada	Alcanzada
Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes. (MP)	Reducción a 10,75 la tasa por mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes (COSEVI).	18
Control Policial Ejecutado (I)	4.772	4.789
Demarcación horizontal (I)	250 Kms Geográficos	167,3 kms Geográficos
Demarcación horizontal y señalización vertical (I)	30 Intersecciones (Modificada)	4 Intersecciones

Descripción	Cantidad	
	Programada	Alcanzada
Demarcación horizontal y señalización vertical (I)	12 sedes	4 sedes
Semaforización (I)	152 sistemas	152 sistemas
Demarcación horizontal (I)	21 islas de canalización	0
Demarcación horizontal (I)	4 estructuras de pórtico	4 estructuras de pórtico
Dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios (Corredor San José- Curridabat y San José - Heredia) (I)	42 dispositivos	0 dispositivos
Dispositivos de seguridad vial en cruces ferroviarios (Corredor San José- Cartago) (I)	49 dispositivos	0 dispositivos
Licencia emitida (I)	401.149	415.413
Persona Matriculada en evaluación teórica (I)	118.674	152.502
Persona matriculada en prueba práctica (I)	132.839	152.524
Persona participante en charla de educación vial (I)	50.000	73.961
Contratación realizada para inspección, verificación, control y seguimiento de las obras a implementar para la construcción de una ciclo vía en la Ruta Nacional N° 247, sección Mercedes (Nájera) - Cariari (del kilómetro 14 al 20) (I)	1 contratación	0

**Fuente:** Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

Sobre la formulación de la medición de la gestión del COSEVI, se tiene que sus indicadores ayudan a conocer algunos aspectos estratégicos incorporados en la misión y visión en materia de Seguridad Vial, sin embargo es necesario mejorar algunas de las limitaciones a nivel administrativo que mediaron en la baja ejecución del 2018, tanto a nivel de proyecto pendientes como en la transferencia de recursos.

#### 4. OBSERVACIONES

- La ejecución es baja y reincidente, mostrando inclusive los niveles más bajos de los últimos 4 años, por lo que es necesario y urgente mejorar en la gestión de sus proyectos, sobre todo aquellos que tienen una relación directa con la ejecución de los proyectos de seguridad vial.
- Tal y como se ha mencionado, es importante atender las debilidades en los procesos de licitación y mejorar la programación de dichos proyectos con el fin de culminar lo propuesto a inicio de año, el seguimiento oportuno de los proyectos planteados es fundamental para la obtención de las metas.
- Es indispensable crear más y mejores canales de comunicación con las entidades que reciben recursos por medio de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, esto se traduce en una mejor gestión de los recursos no solo para el

COSEVI sino para las entidades beneficiadas, por lo que cualquier esfuerzo realizado entre las partes beneficiará a cada uno de sus usuarios.

- En cuanto a la tasa de mortalidad en las carreteras, es necesario que la institución consolide sus planes y aumente su presencia e impacto en la población costarricense, proyectos como “Construyendo una Cultura de Paz en las Carreteras” y “Plan de Motos”, son de suma importancia en la intención de concientizar a la población, sin embargo es indispensable que dichas campañas se instauren en la cultura de seguridad vial costarricense y se traduzca en una mejor educación vial.
- Aunado a lo anterior, se recomienda mantener los buenos resultados de los controles policiales en carretera, de manera tal que se conviertan en una herramienta efectiva para la transformación de patrones no adecuados de la sociedad.

## **5. DISPOSICIONES**

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) debe considerar las observaciones señaladas en el presente informe, considerando los aspectos estratégicos propios de su gestión y que vayan a ser objeto de medición, así como tomar las medidas para que en programaciones futuras se continúen considerando dichos aspectos, procurando una adecuada gestión de los recursos públicos; con el fin de dar cumplimiento a la normativa correspondientes y al Plan Nacional de Desarrollo vigente.



Elaborado por: Valerine Delgado Arroyo Analista Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria	Revisado por: Olga Lacayo Monge Jefe Sectorial Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria