



Acciones implementadas para reducir la siniestralidad vial y promover el valor público

Dirigido al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y
Ministerio de Obras Públicas (MOPT)

Auditoría Operativa
DFOE-CIU-IAD-00003-2026
12 de octubre de 2026

¿Qué auditamos?

La eficiencia y eficacia de las acciones implementadas por la Administración Vial: Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y otros actores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con el propósito de reducir la siniestralidad vial, en los casos de lesiones o muertes de personas en carretera producto de un accidente de tránsito, y promover mejoras que incrementen el valor público, lo anterior entre el período 01/01/2025 al 31/03/2026.

¿Por qué es importante?

Costa Rica se encuentra entre los 6 países de Iberoamérica con mayores tasas de fallecidos en carretera, llegando a 16 por cada 100.000 habitantes. En la actualidad, los siniestros viales constituyen uno de los mayores **desafíos de salud pública**, debido a que causan millones de muertes y es la principal causa de mortalidad de los jóvenes. Además, el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023 - 2026 y el Plan Nacional de Transportes han identificado a la seguridad vial como un aspecto crítico que debe de ser abordado desde diferentes ámbitos, por medio de una visión país. En este contexto, resulta de vital importancia que las intervenciones, los programas y el uso de los recursos públicos ejecutados por el COSEVI y las direcciones del MOPT generen un impacto real y cuantificable en la disminución de la siniestralidad, garantizando la salvaguarda de la vida humana y maximizando el valor público para la sociedad.

¿Qué concluimos?

Las acciones implementadas por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y las direcciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) **no garantizan ser eficaces ni eficientes 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 las intervenciones en señalamiento y demarcación como de las campañas masivas sobre Seguridad Vial.

Resultados

Baja cobertura de las intervenciones de seguridad vial en las zonas de mayor siniestralidad del país: La demarcación de carreteras, despliegues policiales y giras para el otorgamiento de licencias, no cubren ni priorizan las zonas geográficas con mayor siniestralidad. Lo señalado impide lograr resultados efectivos, priorizados e integrales que permitan la reducción sostenida de la siniestralidad vial.

Desconocimiento de la efectividad de las intervenciones en el señalamiento y demarcación vial para reducir la siniestralidad: El señalamiento y demarcación de carreteras no cuenta con los insumos estadísticos y operativos necesarios, para orientar los recursos hacia resultados que permitan la medición de su efectividad.

Deterioro de la capacidad de atención y cobertura de los siniestros viales: El tiempo promedio para la asignación de un oficial de tránsito se triplicó a nivel nacional durante los últimos tres años, se redujo la cantidad de policías de tránsito y la cobertura en carretera no prioriza los horarios con más siniestros; situación que genera un accionar reactivo y carente de estrategia por parte de la Policía de Tránsito.

Los Programas Preventivos y Campañas de Comunicación no tienen identificada su contribución a la reducción de la siniestralidad vial: Estas acciones no tienen un enfoque de resultados, por lo que se desconoce la efectividad en el uso de los recursos asignados.

Auditoría en Datos



Menos del 30%
del señalamiento y demarcación se destinó a cantones prioritarios

€919 millones
en campañas de comunicación masivas sin enfoque en resultados

50% de las motocicletas de la policía de tránsito están inoperantes



Tiempo promedio de respuesta a emergencias viales puede tomar en algunos casos hasta **1 hora** para el despacho de la Policía de Tránsito



¿Qué considera la seguridad vial y cuáles buenas prácticas se vinculan?

La **seguridad vial** constituye un pilar fundamental para la salud pública y el desarrollo socioeconómico del país. En concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), específicamente la meta 3.6 que busca reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por accidentes de tránsito. La siniestralidad debe abordarse como un **problema prevenible**, para ello, existen buenas prácticas internacionales como la **"Visión Cero"** y la **Norma ISO 39001**, los cuales establecen que la pérdida de vidas en el sistema de tránsito es inaceptable y exigen que los diferentes elementos de la seguridad vial prevengan muertes y lesiones graves, atenuando el error humano. El abordaje de esta problemática demanda atender la "Trilogía de la Seguridad Vial", compuesta por la infraestructura vial (carreteras), el parque automotor (vehículos) y el factor humano (personas).

¿Qué es la siniestralidad vial?

De acuerdo con el Artículo 2 inciso 1 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (Ley N.º 9078) el "accidente de tránsito" es la acción culposa cometida por conductores, pasajeros o peatones, donde se involucra **al menos un vehículo** y se producen **muertes, lesiones o daños en los bienes a consecuencia de una infracción de la ley**. De dicho concepto se deriva la **siniestralidad**, la cual considera únicamente¹ los eventos con víctimas, es decir que tienen como consecuencias lesiones o muertes de personas en carretera, para cuantificar el impacto de los accidentes de tránsito (siniestro).

¿Cómo se administra la seguridad vial en el país?

De conformidad con el artículo 2, inciso a) y el artículo 4 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Ley N.º 4786), el

¹ El COSEVI indicó que los datos disponibles sobre daños materiales son provisionales, por cuanto se tienen recursos limitados para realizar el mismo tratamiento en cuanto a calidad y control.

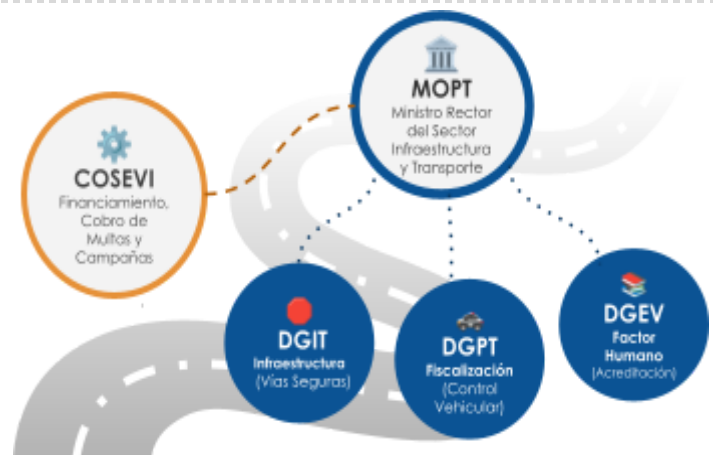
Contexto

MOPT ejerce la rectoría del sector y constituye la autoridad oficial con competencia para regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Para ejecutar este mandato, la Ley de Administración Vial N.º 6324 y la Ley de Tránsito N.º 9078, estructuran jurídicamente la denominada Administración Vial, y de acuerdo con el artículo 3 de la Ley N.º 6324, este sistema se integra por el **Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)** —que ejerce como órgano administrador y gestor del Fondo de Seguridad Vial— y por tres direcciones ejecutoras adscritas al **MOPT**:

- **Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT):** Actúa como rector técnico en el diseño, señalización y semaforización de la infraestructura.
- **Dirección General de la Policía de Tránsito (DGPT):** Responsable táctica del control, vigilancia y aplicación del régimen sancionatorio en carretera.
- **Dirección General de Educación Vial (DGEV):** Encargada de la prevención educativa y responsable del Sistema Nacional de Acreditación de Conductores.

Ilustración 1.

Principales actores en materia de la seguridad vial en el marco de esta auditoría



Fuente: Elaboración CGR

Otros actores como el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y las Municipalidades que tienen labores vinculadas a la seguridad vial, no se consideran para la presente auditoría.



Las acciones implementadas por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y las direcciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) no garantizan ser eficaces ni eficientes para reducir la siniestralidad vial ni promover mejoras que incrementen el valor público. Esto por cuanto existe una baja cobertura de las intervenciones en zonas geográficas críticas, de manera que no se traducen estas en la reducción de siniestros (lesiones graves y muertes), lo que no garantiza una disminución de la exposición al riesgo de los usuarios de la vía y la salvaguarda de la vida humana.

Lo dicho anteriormente se evidencia en que solo el 29,50% del señalamiento y el 28,51% de los kilómetros demarcados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito se dirigieron a cantones de alta siniestralidad. Además, el 93% de giras de acreditación para el otorgamiento de licencias de conducir efectuadas por la Dirección General de Educación Vial no se focalizaron en los cantones prioritarios según esta problemática.

Asimismo, se identificó que se desconoce la efectividad de las intervenciones estatales en materia de señalamiento y demarcación para la reducción de los siniestros, pues no se cuenta con los insumos estadísticos y operativos necesarios para demostrar el logro en la disminución de las fatalidades.

Por otro lado, se determinó un deterioro en la capacidad y cobertura en la atención de siniestros viales por parte de la Policía de Tránsito. En donde el tiempo de despacho promedio nacional ante siniestros ingresados por el 9-1-1 se triplicó, pasando de 9 minutos (en el año 2023) a más de 30 minutos al cierre del periodo evaluado (marzo 2026); asimismo, a esto se le suma una disminución de los oficiales de tránsito y que el 65% de la presencia policial en carretera se centra en jornadas diurnas, dejando desprovistos los horarios nocturnos donde ocurre la mayor letalidad. Lo anterior en razón de una menor capacidad operativa asociada, dado que alrededor del 50% de la flotilla de motocicletas se encuentra fuera de servicio.

Finalmente, los recursos destinados por el COSEVI a programas preventivos y campañas de comunicación masiva han alcanzado un gasto superior a los ₡919 millones en 2023 y 2024, no garantizan su contribución cuantificable y sostenida en la reducción de la siniestralidad en sus respectivos grupos meta.

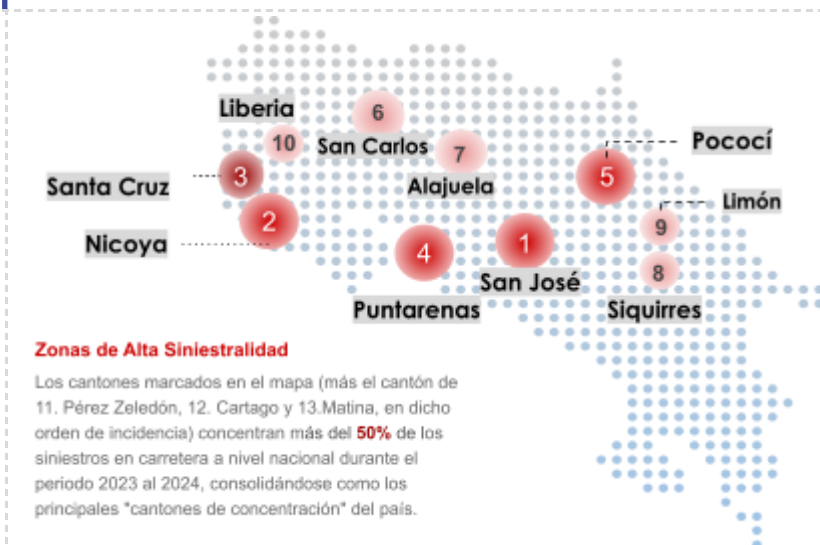
Baja cobertura de las intervenciones de seguridad vial en las zonas de mayor siniestralidad del país

¿Qué encontramos?

- 1.1. Se determinó que las **acciones preventivas y reactivas ejecutadas** por el COSEVI, Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT), Dirección General de la Policía de Tránsito (DGPT), Dirección General de Educación Vial (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; enfocándose principalmente en cuantificar **"productos físicos"** (kilómetros demarcados, cantidad de operativos, volumen de pruebas) y no en una visión integral de su efectividad.
- 1.2. En materia de las intervenciones sobre señalamiento, y demarcación, a cargo de la DGIT, se constató que de acuerdo a la cobertura anual de los cantones² de mayor siniestralidad, solo el **29,50% del señalamiento vertical³, el 28,51% de kilómetros y el 44,74% de metros cuadrados de carreteras y calles demarcadas por la DGIT se dirigió a estas zonas**; esto a pesar de que, desde el punto de vista de la siniestralidad, la mayor concentración de esfuerzos debe realizarse en las zonas más críticas.

Ilustración 2.

Zonas de Alta Siniestralidad 2023 al 2024



Fuente: Elaboración CGR, 2026 con base en datos suministrados por el COSEVI periodo 2023 y 2024

- 1.3. En cuanto al **Control y Vigilancia**, a cargo de la DGPT, 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, sin embargo, **no se prioriza que dicho despliegue se ejecute en las zonas con mayor siniestralidad a nivel nacional**.

² Se cita la unidad geográfica de cantón debido a que este fue el nivel de detalle más preciso y homólogo brindado por la DGIT sobre las intervenciones realizadas, las cuales consideran tanto rutas nacionales como locales.

³ Señalamiento vertical: dispositivo de tránsito que se adhiere al suelo forma vertical para informar, regular o prevenir a los usuarios, por ejemplo señal de ALTO, Velocidad permitida en la zona, curvas. Señalamiento horizontal: marca de pintura de color amarillo o blanco que se graba sobre la superficie de rodamiento para regular la circulación de los vehículos. Por ejemplo CEDA, flechas de dirección, pasos peatonales.

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

- 1.4. Respecto a la **Formación y Prevención**, a cargo de la DGEV, si bien existe un esfuerzo institucional por acercar el servicio público a las comunidades alejadas, considerando que varios de los cantones de mayor siniestralidad cuentan con sedes regionales, se determinó que la planificación de las giras de acreditación (otorgamiento de licencias de conducir) no se focaliza estratégicamente utilizando estadísticas de siniestralidad vial como criterio de priorización. Según el **porcentaje de acreditaciones por zona geográfica**, más del **93% de las giras se dirigieron a zonas que no representaban la mayor criticidad de la problemática nacional**, logrando visitar únicamente un cantón prioritario de los trece con mayor siniestralidad durante el 2024.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 1.5. Las debilidades señaladas anteriormente recaen en la necesidad de fortalecer la visión estratégica e integral que priorice la cobertura de las intervenciones de seguridad vial para la reducción de la siniestralidad en las zonas geográficas de mayor criticidad, involucrando a todos los actores del sistema; así como la falta de una planificación táctica de mediano plazo y operativa de corto plazo que establezca las metas para la consecución de dicho propósito, considerando además los mecanismos de articulación y coordinación interinstitucional necesarios. Todo lo anterior se ve agravado ante la carencia de acciones concretas para el logro de objetivos comunes, de manera que se definan la coordinación, interacción, trazabilidad de la información y roles de cada uno de los actores en materia de seguridad vial, de acuerdo con sus funciones específicas.

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 1.6. El Estado costarricense, derivado de su mandato constitucional de proteger la vida y la salud pública⁴, a través de las funciones asignadas al MOPT y la rectoría sectorial del ministro⁵, debe establecer y priorizar la atención de las zonas de mayor criticidad de manera que permita garantizar una circulación segura, ordenada y fluida en carretera de todos sus usuarios, con fundamento en instrumentos estratégicos que contengan metas enfocadas en el logro de resultados eficaces sobre el desempeño⁶ de las acciones realizadas; que se operativice mediante un abordaje integral en la provisión de infraestructura vial, control en carretera y una educación formativa y preventiva a los usuarios⁷.

¿Qué pasa si no se corrige?

- 1.7. 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 reducción sostenida de la siniestralidad vial. Al respecto, la ausencia de una dirección política y estratégica, sumada a la carencia de mecanismos que faciliten la articulación entre los distintos actores, provocan que las intervenciones de cobertura para la reducción de la siniestralidad, funcionen sin una visión priorizada e integral.

⁴ Constitución Política de la República de Costa Rica, artículos 50 y 140.

⁵ Ley de Creación del MOPT (Ley N.º 4786), artículo 2, inciso a), y artículo 4; y Ley de Administración Vial (Ley N.º 6324), artículos 1, 2 y 3

⁶ Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (Ley N.º 8131), artículo 4.

⁷ Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (Ley N.º 9078), artículos 1 y 3

Desconocimiento de la efectividad de las intervenciones en el señalamiento y demarcación vial para reducir la siniestralidad

¿Qué encontramos?

- 2.1. De acuerdo con el análisis realizado, se determinó que **la Administración desconoce la efectividad de las intervenciones en señalamiento y demarcación vial ejecutadas** por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) **para reducir la siniestralidad**. Al respecto, se evidenció que para realizar dichas intervenciones, no se cuentan con los **insumos (información, datos, métricas, entre otros) necesarios para orientar los recursos hacia los resultados** que logren un efecto en la siniestralidad vial. Lo anterior a diferencia del sistema de semáforos, el cual mantiene registros georreferenciados, costos unitarios y tiempos de respuesta.
- 2.2. Asimismo, se evidenciaron debilidades en la gestión de la información estadística y operativa por parte del COSEVI, lo que obliga a todas las partes involucradas a planificar y priorizar las inversiones viales sin datos oportunos. Específicamente se identificó que en los años 2025 y 2026 se presenta **un rezago y fragmentación temporal de la información de la siniestralidad vial**, ya que no se tiene la contabilización exacta⁸ de accidentes con heridos graves o muertos: dato esencial para determinar las zonas críticas y focalizar estrategias para atender tal problemática.
- 2.3. En ese mismo sentido, el proceso de publicación de anuarios de accidentabilidad por parte del COSEVI se **demora alrededor de 10 meses tras culminar cada periodo**, con lo cual se generan datos inoportunos que impiden la determinación de acciones concretas como resultado del análisis de los datos. Por ello, **solo se dispone de estadísticas oficiales hasta el año 2024**; los datos posteriores son preliminares, pues no se cuenta con una versión oficial. En consecuencia, a partir del año 2025, la base de datos carece temporalmente de la variable espacial "Kilómetro" para ubicar los siniestros y las georreferencias no utilizan la modalidad CRTM05 (obligatoria a nivel nacional), dado a que las mismas se encuentran en proceso de validación.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 2.4. Este resultado se debe a que la DGIT mantiene registros que no son uniformes y no permiten un direccionamiento oportuno de las intervenciones para atender la siniestralidad, aspecto que ha sido confirmado por la Administración; muestra de ello es que apenas un 20,26% de las obras de demarcación horizontal guardan georreferenciación, así como también se dispone de registros dispersos sobre la ubicación de las intervenciones (ya sea por cantón y/o distrito). Por su parte, el señalamiento vertical se registra únicamente a nivel de cantón, **lo que imposibilita el cruce geoespacial exacto de las obras contra los puntos de siniestralidad**. Aunado a esto, la DGIT carece de controles equivalentes (como bitácoras) para dar trazabilidad a la reposición de señales viales dañadas, vandalizadas o ausentes. Finalmente, los montos de los costos que administra dicha dependencia aglomeran diferentes obras en un solo proyecto, sin considerar rubros operativos (salarios y horas extra), situación que dificulta la asignación eficiente de recursos fundamentada en gastos reales.
- 2.5. Asimismo, estas debilidades obedecen a la ausencia de mecanismos y estándares interinstitucionales que permitan un manejo oportuno, completo y actualizado de la información

⁸ El COSEVI indicó que algunos tipos de lesión son una valoración realizada por el o la oficial de tránsito, sin criterio médico, la precisión y exactitud está ligada al alcance de la fuente que es Administrativa, la misma no incluye lo ocurrido posterior al evento.

Desconocimiento de la efectividad de las intervenciones en el señalamiento y demarcación vial para reducir la siniestralidad

estadística, operando aisladamente y sin una adecuada coordinación e interacción para compartir datos entre las dependencias, situación que se complementa con una carencia de visión sistémica para basar integralmente la toma de decisiones.

- 2.6.** Aunado a esto, existe un deficiente tratamiento de la información primaria entre dependencias, registrando bases de datos sin la exactitud necesaria para relacionar y analizar estos datos oportunamente entre las estadísticas de siniestralidad que maneja el COSEVI y la operación de la DGIT en cuanto a la semaforización, demarcación y señalización vial, generando obstáculos sistémicos para la trazabilidad de la información. Dichas condiciones además se originan en la carencia de un sistema o metodología de costeo estandarizada para la gestión de las variables operativas de las intervenciones.

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 2.7.** La Administración Vial debe basar su gestión en los principios rectores de eficiencia y eficacia⁹, garantizando que los recursos públicos invertidos en infraestructura se fundamenten en los insumos pertinentes conforme a las necesidades públicas. En ese sentido, se deben identificar los problemas de seguridad vial, formular estrategias apoyadas en datos y contar con mediciones que permitan identificar desviaciones de los resultados esperados en las intervenciones en la materia¹⁰, dentro de condiciones de coordinación y articulación interinstitucional que involucre a cada uno de los actores¹¹. Asimismo la Norma ISO 39001 señala que es necesario el uso de información oportuna para la gestión proactiva de riesgos y así comprobar la efectividad en la prevención de fatalidades.

¿Qué pasa si no se corrige?

- 2.8.** Este desconocimiento sistemático de la efectividad genera una materialización del riesgo de pérdida de valor público. El procesamiento inoportuno y desarticulado de los datos impide el cálculo de indicadores para lograr una mejor orientación de las acciones relacionadas con la demarcación y señalización. Asimismo, la ausencia de datos precisos sobre el gasto real no permite medir la tasa de costo-efectividad de tales inversiones, en relación al costo financiero por siniestro evitado luego de la intervención realizada. Del mismo modo, al disponer únicamente de registros consolidados del gasto en materiales, sin desglose por tipo de intervención, no es posible para la Administración hacer uso de manera exacta del costo unitario correspondiente a los insumos empleados en cada intervención, con lo cual se dificulta disponer de información para la asignación efectiva de los recursos públicos.
- 2.9.** Además, continuaría sin poderse determinar los tiempos promedio de respuesta de la Administración en la colocación de señales o ante demarcación ausente, vandalizada o dañada, dada la carencia de un registro adecuado. Igualmente sin poder determinar con certeza la medida en que los fondos ejecutados en demarcación y señalamiento vial contribuyen de manera efectiva a garantizar una movilidad segura, evitar daños a bienes e infraestructura, y a salvaguardar vidas.

⁹ Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (Ley N.º 8131) Artículos 5 inciso b).

¹⁰ Ley de Administración Vial (Ley N.º 6324). Artículo 9.

¹¹ Ley General de la Administración Pública (Ley N.º 6227). Artículo 4.

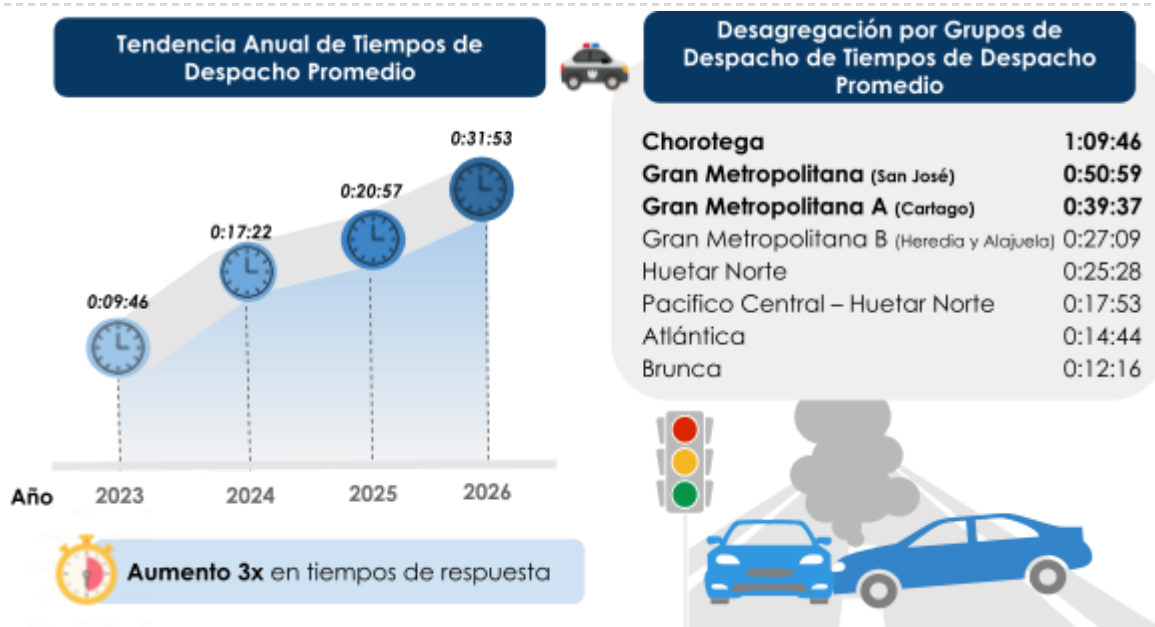
Deterioro de la capacidad de atención y cobertura de los siniestros viales

¿Qué encontramos?

- 3.1. De acuerdo con el análisis realizado, se evidenció **un deterioro progresivo en la capacidad de atención y cobertura de la Dirección General de la Policía de Tránsito (DGPT) de los siniestros viales**. Al evaluar el tiempo transcurrido desde que ingresa la llamada o reporte del siniestro a la plataforma de la Central de Comunicaciones¹² hasta la asignación del oficial de tránsito¹³, se determinó que el tiempo promedio nacional se triplicó, pasando de **9 minutos y 46 segundos en promedio a 31 minutos y 53 segundos¹⁴ en promedio durante los últimos 4 años analizados**; no obstante, existen zonas con valores atípicos como la región Chorotega y Metropolitana, en las cuales se tienen tiempos de **1 hora aproximadamente**.

Ilustración 3.

Comportamiento de la Duración de Despacho Promedio por parte de la Policía de Tránsito



Nota: Tiempo promedio en formato hora:minuto:segundo

Fuente: Elaboración CGR, 2026; con base en los registros de atención a emergencias de la Policía de Tránsito del 9-1-1, e información de los Grupos de despacho dados por la Unidad Central de Comunicaciones de la DGPT.

- 3.2. Aunado a esto, se determinó que el despliegue del recurso policial presenta una focalización que no prioriza la vigilancia sobre los horarios de mayor siniestralidad; al respecto la DGPT mantiene un esquema operativo que concentra el **64,97% de su actividad durante la jornada diurna (de 06:00 a 18:00 horas)**, y consecuentemente, el 73,18% de las boletas de citación por infracciones a la Ley de Tránsito se confeccionan durante dicho horario. Si bien esta distribución de recursos responde a la necesidad operativa de atender el mayor volumen de tránsito vehicular que circula en ese horario diurno, genera como resultado una menor cobertura en los horarios nocturnos, franja en la cual se registra la mayor siniestralidad en carretera.

¹² El medio utilizado para recibir reportes de siniestros viales es el 9-1-1, de ahí se trasladan a la Central de Comunicaciones de la DGPT.

¹³ Para los incidentes ocurridos dentro de la jurisdicción de San José, la hora de despacho corresponde al momento en que el recurso es asignado para atender la emergencia.

¹⁴ Al 31 de marzo del 2026.

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

- 3.3.** Asimismo, esta baja cobertura en horarios de alta siniestralidad se ve agravada por una reducción en **la cantidad de policías de tránsito, pasando de casi 1.000 a 708 oficiales de tránsito en la actualidad**; y una deficiente distribución del recurso policial en carretera, ya que al dividir la cantidad actual de 708 policías entre las 29 delegaciones y los diversos turnos requeridos para operar 24/7, el país cuenta con un máximo de 70 a 80 oficiales en servicio por cada turno a nivel nacional (incluyendo labores administrativas); y en la práctica, esto provoca que **algunas delegaciones operen con apenas de 1 a 4 oficiales por turno**.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 3.4.** El aumento en los tiempos de respuesta y la menor cobertura de horarios de mayor siniestralidad se debe, entre otras cosas, a una disminución progresiva y material en la disponibilidad de la flota vehicular de la DGPT, lo que ha limitado su capacidad operativa en carretera. En específico, se identificó que alrededor del **50% de las motocicletas institucionales (las cuales representan el 41% de la flota vehicular total)** se encuentran inoperantes. También se identificó una reducción en la flota activa global: las unidades en operación entre **patrullas, motocicletas y grúas disminuyeron de manera sostenida, pasando de 518 unidades útiles en 2023 a 386 a marzo de 2026**. Aunado a lo anterior, se suman problemas de gestión para la adquisición de repuestos, servicios, mantenimientos preventivos y correctivos, los cuales no se realizan con la suficiente planificación para prevenir la disponibilidad razonable del uso de los vehículos.
- 3.5.** La disminución en la cantidad de policías de tránsito ha obedecido a deficiencias en los procesos institucionales para el reclutamiento. Esta carencia de planificación estructural provocó que 132 plazas ociosas debieran ser devueltas al Ministerio de Hacienda en el periodo 2020-2022, mermando la capacidad instalada de este cuerpo policial; déficit que la Administración no ha logrado revertir para el periodo 2025.
- 3.6.** Finalmente, las debilidades señaladas se incrementan por una débil comunicación y articulación interinstitucional entre el COSEVI, en su rol de financiador, y la DGPT, como órgano ejecutor; así como, la normativa interna se encuentra desactualizada a las necesidades actuales y recortes presupuestarios que retrasan la disponibilidad que se requiere para una mejor cobertura.

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

- 3.7.** La Administración debe garantizar un servicio de respuesta rápido, eficiente y coordinado ante el reporte de siniestros viales a través de los sistemas de emergencias¹⁵, como pilar operativo fundamental para proteger la vida humana. Operacionalmente, la policía de tránsito debe asegurar tiempos de respuesta expeditos y en apego a las buenas prácticas internacionales, las cuales establecen un lapso máximo de 60 minutos para la atención crítica de víctimas y asegurar la escena del incidente.

¹⁵ Ley de Creación del Sistema de Emergencias 9-1-1 (Ley N.º 7566). Artículos 1 y 2.

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

3.8. Para lograr esta efectividad, el Estado está obligado a focalizar su vigilancia táctica de acuerdo con las franjas horarias y zonas de mayor siniestralidad¹⁶, así como a mantener una disponibilidad óptima de su flota vehicular para asegurar la continuidad del servicio¹⁷. El acatamiento de estas estrategias operacionales es ineludible para garantizar que los recursos públicos invertidos en el control vial cumplan con los principios de eficiencia, eficacia y evaluación de resultados estipulados en la gestión financiera del Estado¹⁸.

¿Qué pasa si no se corrige?

- 3.9.** De mantenerse estas ineficiencias, se generan riesgos sobre la capacidad de la DGPT en la atención de su mandato de control y vigilancia en carretera, comprometiendo la misión de la Dirección, así como los tiempos de respuesta y cobertura en los horarios de más siniestros, debilitando la gestión pública y erosionando la confianza ciudadana.
- 3.10.** Asimismo, la falta de renovación oportuna de flota vehicular y la reducida cobertura policial en los horarios nocturnos, limitan ejercer una óptima vigilancia en carretera. Además, la DGPT continuaría operando de manera **reactiva y no preventiva**, priorizando la atención de la congestión vial, y sin contar con una estrategia unificada con indicadores de desempeño y metas conjuntas que prioricen la reducción de los tiempos de atención y garanticen la cobertura policial en las franjas horarias más críticas.
- 3.11.** Por otro lado, la efectividad sancionatoria y disuasoria que el oficial de tránsito promueve mediante la confección de las boletas de citación por infracciones a la Ley de Tránsito, se ve erosionada ante la existencia de 879.280 multas pendientes de pago (₡63.349 millones), lo que genera un efecto directo en los ingresos institucionales.

¹⁶ Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (Ley N.° 9078). Artículo 214.

¹⁷ Ley General de la Administración Pública (Ley N.° 6227). Artículo 4.

¹⁸ Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (Ley N.° 8131). Artículo 5, inciso b).

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

¿Qué encontramos?

- 4.1.** Se identificó que la gestión de 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 millones** en programas como "Centros Educativos"¹⁹ y "Empresas Seguras". Sin embargo, al aplicar el indicador de costo-efectividad, la cantidad de siniestros a nivel nacional no evidenció una disminución; por el contrario, los siniestros aumentaron de **2.349 (en 2024) a 2.629 (en 2025)**. En consecuencia, para 2025 no se logró demostrar que los recursos invertidos se tradujera en una mejora cuantificable del resultado esperado en materia de siniestralidad.
 - **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. Esto a pesar de que durante el año 2025 por ejemplo, se tuvo un incremento de un 154,57% en la cantidad de víctimas graves y fatales de conductores en relación con el año anterior.

Ilustración 4.
Campañas Masivas de Educación Vial



Fuente: Elaboración CGR, 2026.

¿Por qué se presenta este resultado?

- 4.2.** Esta situación obedece a una falta de medición del desempeño de los productos, al carecer de metas e indicadores claros orientados a medir si efectivamente la intervención influyó en el comportamiento de los usuarios o no. Al respecto la Administración ha realizado estudios post campaña sin embargo estos solo corresponden a evaluaciones de percepción y recordación de las

¹⁹ Se cuenta con un convenio con el MEP para la ejecución de dicho programa.

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

campañas transmitidas en los grupos meta. Además de la carencia de un proceso de mejora continua que permita el monitoreo periódico, la gestión del conocimiento y la generación de insumos para la actualización y adaptación de las estrategias para la atención de las necesidades de las diferentes poblaciones, acorde a la realidad de la siniestralidad actual.

¿Cómo se espera que funcione según la normativa?

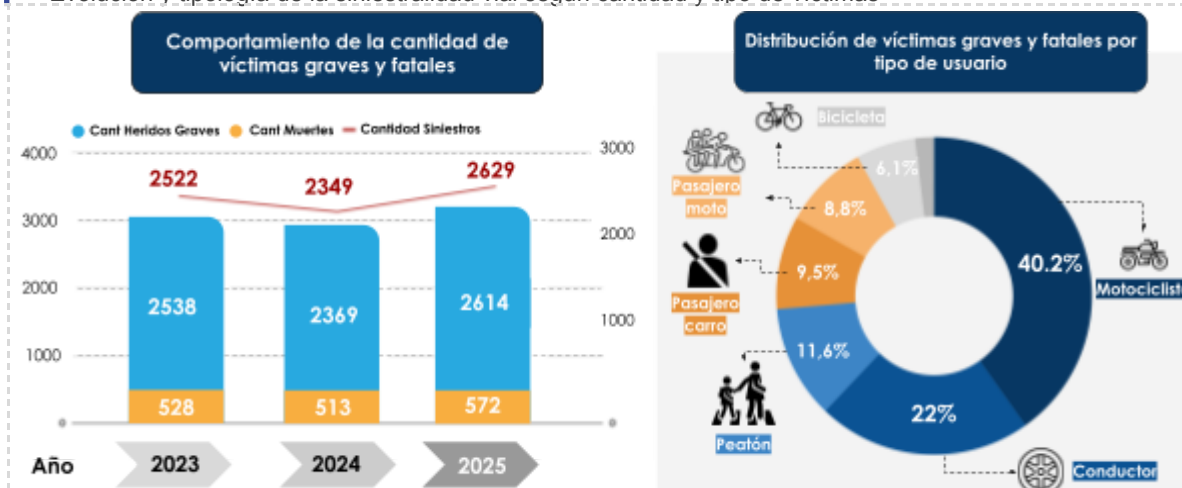
- 4.3.** La Administración debe operar bajo acciones que garanticen la evaluación de resultados y el uso óptimo de los recursos públicos²⁰. En este sentido, las inversiones estatales en materia de educación vial y campañas de comunicación masiva deben ser focalizadas estratégicamente y estar sustentadas en mediciones objetivas (líneas base e indicadores de desempeño)²¹. Contar con esta metodología de evaluación previa y posterior es un requisito necesario para determinar la relación entre la inversión realizada y el impacto conductual esperado, garantizando así la rentabilidad social y la eficiencia del gasto público destinado a la prevención de siniestros²².

¿Qué pasa si no se corrige?

- 4.4.** 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 de justificaciones estratégicas y medibles, las campañas se seguirán percibiendo como gastos no prioritarios; y dejando de lado la atención de los grupos más afectados como motociclistas y conductores al suspender esta intervención como medio para la educación masiva (Ilustración 5).

Ilustración 5.

Evolución y tipología de la siniestralidad vial según cantidad y tipo de víctimas



Fuente: Elaboración CGR, 2026 con datos obtenidos del COSEVI. Los datos 2025 corresponden a datos preliminares sujetos a cambios por el COSEVI.

²⁰ Ley General de Control Interno (Ley N.º 8292), sobre los objetivos del CI para proteger el patrimonio y exigir confiabilidad de la información.

²¹ Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (Ley N.º 9078). Artículos 217 y 218.

²² Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (Ley N.º 8131). Artículo 4, inciso b)

Responsables

- 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

Disposiciones	Plazo
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 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 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. (Ver párrafos 1.1 al 1.7). 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.	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 25 de junio 2027, se debe presentar una certificación del avance de la elaboración del instrumento estratégico integral. ii. A más tardar al 29 de noviembre de 2027, se debe presentar una certificación de segundo avance de la elaboración de dicho instrumento estratégico integral. iii. A más tardar 31 de mayo 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.

- 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

Disposiciones	Plazo
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. Lo anterior con el fin de que sirva como un mecanismo para la planificación y toma de decisiones individualizada e integrada de ambos actores, además para el posterior cálculo de indicadores que permitan evaluar la eficacia y eficiencia en la contribución a la reducción de siniestros viales. De conformidad con las normas y principios constitucionales de coordinación y colaboración interinstitucional, la Ley General de Control Interno y las competencias técnicas asignadas en la Ley de Administración Vial. Dicho procedimiento deberá someterse a la oficialización por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes y la Junta Directiva del COSEVI. (Ver párrafos 2.1 al 2.9).	Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: - 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. - A más tardar al 27 de agosto 2027, se debe presentar una certificación que haga constar el inicio de la implementación del procedimiento mencionado.

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

Disposiciones	Plazo
D3. Elaborar, oficializar e implementar una Metodología de Costeo Integral para todas las intervenciones en señalamiento, demarcación y semaforización, 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. Lo anterior, de conformidad con los principios constitucionales y legales de eficiencia y eficacia en el uso de los recursos públicos y la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos. Esta metodología debe considerar todas las partes interesadas institucionales que puedan tener participación sobre la generación de información relacionada tanto con los costos directos (materiales y viáticos utilizados en las intervenciones) como los indirectos (salarios, tiempo extraordinario, cargas sociales, depreciación de equipos y otros) necesarios para reflejar la inversión total realizada y así analizar la rentabilidad de estas (Ver párrafos 2.1 al 2.9).	Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: - A más tardar al 02 de julio 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y oficialización de la metodología mencionada. - 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	Plazo
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).	Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: - A más tardar al 29 de enero de 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y oficialización del mecanismo. - A más tardar al 30 de abril 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la implementación del mecanismo mencionado.

- A Diego Daniel Arias Alvarado en su calidad de Director de la División de Transportes 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

Disposiciones	Plazo
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 (Ministro de Obras Públicas y Transportes y Junta Directiva del COSEVI) (Ver párrafos 3.1 al 3.11).	Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: - A más tardar al 30 de abril 2027, se debe presentar una certificación sobre la elaboración y remisión para la oficialización del procedimiento. - A más tardar al 27 de agosto 2027, se debe de presentar una certificación sobre el inicio de la implementación del procedimiento.

- 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

Disposiciones	Plazo
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 (Ver párrafos 2.1 al 2.9).	Para dar por acreditada esta disposición, se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente: A más tardar al 28 de mayo de 2027, se debe de presentar una certificación que acredite la oficialización y comunicación formal del procedimiento mencionado.

Disposiciones	Plazo
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 (Ver párrafos 3.1 al 3.11).	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 28 de mayo de 2027, se debe de presentar una certificación que acredite la oficialización y comunicación formal del procedimiento mencionado.

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

Disposiciones	Plazo
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, la definición de la población objetivo, la determinación de una línea base y una metodología de medición que contemple indicadores de proceso, exposición, cobertura, percepción y cambio conductual. Estos componentes metodológicos complementarios deberán vincularse con indicadores de efectividad que demuestren el impacto real de las intervenciones en la reducción de la siniestralidad, de manera que dichos insumos fundamenten 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 (Ver párrafos 4.1 al 4.4).	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 noviembre 2027, se debe presentar una certificación que haga constar la elaboración y oficialización del mecanismo. ii. A más tardar al 31 de mayo 2028, se debe de presentar una certificación que haga constar la implementación del mecanismo.

Marco General de la auditoría

Fundamentación

La CGR realizó una auditoría operativa en el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT), Dirección General de Policía de Tránsito (DGPT) y Dirección General de Educación Vial (DGEV). Este tipo de auditoría tiene el propósito de 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. Esta auditoría se efectuó con fundamento en las competencias conferidas a la CGR en los artículos 183 y 184 de la Constitución Política, y los numerales 17, 21 y 37 de su Ley Orgánica n.º 7428, en cumplimiento del Plan Anual Operativo de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa.

Validación de términos

Los términos de auditoría fueron comunicados al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo de Seguridad Vial, Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT), Dirección General de Policía de Tránsito (DGPT) y Dirección General de Educación Vial (DGEV), mediante el oficio DFOE-CIU-0223(06899)-2026 del 08 de junio de 2026. Se formalizaron los siguientes términos que consideran las observaciones efectuadas por las Administraciones:

- **Objetivo:** 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.
- **Alcance:** El período abarcó del 01 de enero 2025 al 31 de marzo 2026, ampliándose cuando se consideró necesario.

Fuentes de criterios: Los criterios de auditoría se fundamentan principalmente en las siguientes fuentes:

Normativa	Artículos relevantes
Constitución Política de la República de Costa Rica	50, 140
Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (Ley N.º 9078)	Completa
Ley de Administración Vial (Ley N.º 6324)	1 al 5, 9, 10, 11 al 15.
Ley de creación del Ministerio de Transportes (Ley N.º 3155)	1, 2.
Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (Ley N.º 7600)	41 al 47.
Norma ISO 39001 (Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial)	Completa

Marco General de la auditoría

Normativa	Artículos relevantes
Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito (SIECA)	Completa
Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (Ley N.° 8131)	4.
Ley General de la Administración Pública (Ley N.° 6227)	4, 11, 27, 28 y 225.
Ley General de Control Interno (Ley N.° 8292)	Completa
Ley General de Contratación Pública (Ley N.° 9986)	8 y 11.
Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI) (Ley N.° 7798)	1.
Decreto Ejecutivo N.° 40632	Completa
Decreto Ejecutivo N.° 43580	3,4,7.
Decreto Ejecutivo N.° 37347	Completa
Decreto Ejecutivo N.° 45804 - MP-PLAN Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo	En lo relacionado a la rectoría

Metodología

La auditoría se realizó conforme a las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, el Manual General de Fiscalización Integral de la CGR, el Procedimiento de Auditoría vigente, establecido por la DFOE, que está basado en la ISSAI 100: Principios Fundamentales de Auditoría del Sector Público y los principios de la ISSAI 300: Principios de la Auditoría de Desempeño de las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSAI por sus siglas en inglés).

Para el desarrollo de esta auditoría se utilizó la información suministrada en las entrevistas a funcionarios(as) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo de Seguridad Vial, Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT), Dirección General de Policía de Tránsito (DGPT) y Dirección General de Educación Vial (DGEV), así como las respuestas a las consultas planteadas por escrito ante diferentes funcionarios(as) de esas instituciones.

Para la definición y delimitación de las "zonas de mayor accidentalidad a nivel nacional" referenciadas en el presente informe, se utilizó la metodología oficial del Área de Investigación y Estadística del COSEVI. Bajo este criterio técnico, se analizaron los registros oficiales y se priorizaron aquellos cantones por periodo que, en su conjunto, concentran hasta un 50% de los accidentes de tránsito que reportan al menos una persona fallecida en el sitio o con heridas graves por año. Esta parametrización permitió evaluar de forma objetiva la eficacia en la focalización geográfica de las inversiones y programas estatales.

Marco General de la auditoría

Comunicación preliminar

El borrador del informe fue remitido al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) oficio n.º DFOE-CIU-0443 (13005) y al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) oficio n.º DFOE-CIU-0444 (13009), ambos del 25 de setiembre del año en curso y comunicado en reunión virtual el 28 de septiembre de 2026, con la participación de la señora Sofía Fallas Barquero, Viceministra de Obras Públicas y Transporte; Jeffrey Cervantes Bermúdez, Director Ejecutivo del COSEVI; Roy Rojas Vargas, Director de Proyectos del COSEVI; Diego Arias Alvarado, Director de la Dirección de Transportes del MOPT; Junior Araya Villalobos, Director General de Ingeniería de Tránsito del MOPT; Cindy Coto Calvo, Directora General de Educación Vial del MOPT; Eddy Quedo García, Administración Vial y Transporte Terrestre del MOPT; Pedro Meckbel Guillen, Director de la Unidad de Planificación MOPT; Ana Bolaños Chaves, Directiva representante del CFIA; Yorlene Víquez Estevanovich, Directiva representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales; Alexander Sánchez Cabo, Representante del Ministerio de Salud; Carlos Rivas Fernández, Asesor del MOPT; María Fernanda Durán López, Viceministra de Educación Pública, así como la Auditora Interna del COSEVI señora Silvia Salas Vásquez y el señor Antonio Guasch Aguilar, Auditor Interno del MOPT con el propósito de que se formularán, en el plazo otorgado, las observaciones pertinentes al contenido del documento citado. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes remitió observaciones al borrador por medio del oficio n.º CARTA-MOPT-DM-2526-2026, del 02 de octubre de 2026, las cuales fueron atendidas por el Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades mediante el oficio DFOE-CIU-0459 (13810)-2026 del 12 de octubre del 2026.

Cumplimiento de disposiciones

De conformidad con 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 n.º 8292, las disposiciones contenidas en este informe son de acatamiento obligatorio y deberán cumplirse dentro del plazo establecido, siendo su incumplimiento injustificado causal de responsabilidad. Para su observancia, se deberán aplicar los Lineamientos Generales para el Cumplimiento de las Disposiciones y Recomendaciones de la CGR, Resolución R-DC-144-2015. La CGR se reserva el derecho de verificar la implementación efectiva de estas disposiciones y de valorar las responsabilidades correspondientes en caso de incumplimiento.

Equipo auditor

Esta auditoría fue realizada por un equipo multidisciplinario del Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, dirigida por Marcela Aragón Sandoval, Gerente de Área.