



04 de mayo del 2026
CARTA-MOPT-DVTSV-2026-0806

Señor
Efraim Zeledón Leiva
Ministro
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

DIRECCIÓN DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE RECURSOS HUMANOS	
RECIBIDO	
Nombre:	<i>Justina Kauer</i>
Firma:	
Hora:	<i>11:20</i>
Fecha:	<i>6-5-26</i>

Asunto: Remisión Informe Final de Gestión Viceministro de Transportes y Seguridad Vial.

Estimado Señor:

Reciba un cordial saludo. Por medio del presente se adjunta Informe Final de Gestión de mi cargo Viceministro de Transportes y Seguridad Vial, el cual se genera con sustento en lo establecido en el Artículo 12 inciso e) de la Ley General de Control Interno, N° 8292, el cual establece la obligación de los jefes de presentar un informe de fin de gestión y realizar la entrega formal del ente o el órgano a su sucesor, de acuerdo con las directrices emitidas por la Contraloría General de la República.

En línea con lo anterior, en el citado informe suministra estado de situación sobre las condiciones del Viceministerio desde el 06 de febrero del 2023 y sintetiza los principales logros alcanzados por este Viceministerio y sus dependencias hasta mayo de 2026. Agradezco su confianza y apoyo durante el periodo en que he servido a sus órdenes, ha sido un honor y un placer trabajar como parte de su equipo y por supuesto de la Administración Chaves Robles.

Atentamente,

[Handwritten Signature]
Carlos Ávila Arquín
Viceministro de Transportes y Seguridad Vial.



MMB:CAA

Anexo

1. Informe Final de Gestión Viceministro de Transportes y Seguridad Vial Periodo 2023-2026.

C.c.:

Presidencia de la República, Despacho Presidente.
Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial, (Viceministro sucesor).
Sr. Christian Méndez Blanco, Director de la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos del MOPT.
Archivo.



MAYO 2026

INFORME DE LABORES DEL
VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES
PERIODO 2023 -2026

MBA. CARLOS ÁVILA ARQUÍN
VICEMINISTRO DE TRANSPORTES Y SEGURIDAD VIAL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Contenido

Resumen Ejecutivo	2
I. Objetivo	4
II. Alcance.....	4
III. Situación inicial.....	4
IV. Reporte de acciones realizadas durante la gestión:	5
1. Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial	5
a) Gestión Institucional de Recursos Humanos (GIRH).....	9
2. División de Transportes	11
3. Dirección General de Policía de Transito	12
4. Dirección General de Educación Vial	13
5. Dirección General de Ingeniería de Tránsito	14
6. Consejo de Seguridad Vial	15
6.1. Planificación institucional (UPI).....	15
6.2. Comunicación y promoción de la seguridad vial.....	16
6.3. Gestión de la seguridad vial y movilidad activa.....	16
6.4. Investigación y estadística	18
6.5. Fiscalización técnica vehicular.....	18
6.6. Logística y servicios institucionales	18
6.7. Modernización tecnológica, ciberseguridad y continuidad (ATI).....	19
7. Consejo de Transporte Público:	19
7.1. Asuntos Jurídicos.....	19
7.2. Tecnologías de Información	20
7.3. Área Técnica	20
7.4. Proveeduría Institucional	20
8. Marchamo Digital	21
V. Conclusiones:.....	22

Resumen Ejecutivo

El presente informe se rinde con sustento en lo establecido en el Artículo 12 inciso e) de la Ley General de Control Interno, N° 8292, el cual establece la obligación de los jefes de presentar un informe de fin de gestión y realizar la entrega formal del ente o el órgano a su sucesor, de acuerdo con las directrices emitidas por la Contraloría General de la República.

El presente informe pretende dar un estado de situación sobre las condiciones del Viceministerio en el momento en que fui nombrado el 6 de febrero del 2023 y sintetiza los principales logros alcanzados por el Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial y sus dependencias hasta mayo de 2026, periodo caracterizado por buscar mejorar la gestión administrativa y los servicios que reciben los usuarios de los servicios a cargo de la jerarquía directa del Viceministerio, la modernización normativa, el fortalecimiento institucional y la mejora progresiva de la movilidad y la seguridad vial en el país.

Durante esta gestión se impulsó la actualización del marco regulatorio del transporte público mediante la elaboración de decretos, reformas y proyectos de ley orientados a modernizar el servicio, mejorar la fiscalización y promover tecnologías más limpias.

Aunque varias propuestas no fueron aprobadas por factores externos, el trabajo técnico desarrollado dejó bases sólidas para avanzar en la regulación del transporte remunerado, los servicios especiales y la incorporación de unidades de cero emisiones.

Uno de los avances más concretos fue el progreso del pago electrónico, con la implementación del sistema en mil seiscientos autobuses, cuarenta y dos empresas participantes y más de treinta y cinco millones de transacciones procesadas.

La gestión administrativa evidenció un uso eficiente de los recursos, alcanzando una ejecución presupuestaria del noventa por ciento y fortaleciendo el seguimiento institucional, lo cual contrasta con los datos previos a nuestra gestión. Además, se implementaron dispositivos de localización vehicular en más de trescientas unidades de la Policía de Tránsito, mejorando el control, la supervisión y la trazabilidad de la flota.

En marzo del 2025 fui designado como representante del Ministerio ante el Consejo de Seguridad Vial, órgano que logró avances sustantivos en planificación, comunicación y movilidad activa: se cumplió al ciento por ciento la formulación del Plan Operativo Institucional, se alcanzaron casi cinco millones de visualizaciones en redes sociales con contenido educativo y se amplió significativamente la capacitación a funcionarios municipales, motociclistas, empresas y comunidades. También se avanzó en proyectos de infraestructura segura, incluyendo corredores ciclistas, auditorías en rutas nacionales y un mayor uso de datos mediante la digitalización de registros y el fortalecimiento del Observatorio de Seguridad Vial.

En el ámbito del transporte público, el Consejo de Transporte Público mejoró la gestión jurídica, técnica y administrativa mediante nuevas regulaciones, la defensa institucional en procesos judiciales, la modernización tecnológica y la actualización de procedimientos internos. Se avanzó en procesos claves como la sectorización del transporte, la aprobación de concesiones necesarias y el fortalecimiento de la gestión de recursos humanos, con concursos, capacitaciones y políticas institucionales renovadas. Se deja en análisis una propuesta normativa para actualizar el marco jurídico de la ley 3503, aspecto crítico y fundamental para la mejora del sistema de transporte público.

En relación con la Policía de Tránsito, el cual tiene una debilidad administrativa evidente, lo cual, ha afectado su operación, para ello, solicitamos a la División de Transportes una intervención, lo cual permitió reforzar sus capacidades operativas mediante la adquisición y distribución de equipos, vehículos y herramientas especializadas, así como con la capacitación de más de quinientos oficiales en procedimientos técnicos y uso de nuevas tecnologías.

Paralelamente, la Dirección General de Educación Vial amplió la cobertura de servicios en territorios indígenas y zonas rurales, actualizó los manuales de evaluación teórica y aumentó la disponibilidad de pruebas para facilitar el acceso a la acreditación de conductores, lo cual ha disminuido en forma significativa el tiempo de espera de los usuarios; además lideramos el proceso de negociación con el Banco de Costa Rica para el proceso de expedición de licencias, el cual concluyó el año inmediato anterior con un récord de más de quinientos mil documentos expedidos.

Finalmente, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito ejecutó mejoras tangibles en infraestructura vial mediante la demarcación de cerca de ciento ochenta kilómetros, la colocación o reparación de siete mil señales verticales y la instalación de treinta y cinco sistemas semaforizados, contribuyendo a una movilidad más segura y ordenada.

En conjunto, estos logros reflejan una gestión orientada a la modernización, la prevención, el uso eficiente de recursos y la mejora continua de los servicios vinculados a la movilidad y la seguridad vial. A pesar de retos externos, las acciones desarrolladas consolidan una estructura institucional más fuerte, resiliente y preparada para continuar impulsando un transporte más seguro, eficiente y sostenible para la ciudadanía.

I. Objetivo

Suministrar una rendición de cuentas integral y sistematizada sobre los hitos estratégicos y logros operativos alcanzados por las dependencias del Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial durante el período de gestión comprendido entre febrero de 2023, fecha de mi nombramiento y el 7 de mayo de 2026, fecha del cese en mis funciones. Este ejercicio tiene como fin documentar, mediante indicadores cuantificables y resultados verificables, el impacto directo de las acciones ejecutadas en el fortalecimiento institucional y el cumplimiento de las metas de la administración, todo ello en observancia de las disposiciones del marco jurídico vigente.

II. Alcance

El alcance de este informe comprende la documentación exhaustiva de los hitos y resultados obtenidos por cada área de gestión durante el periodo de la actual administración. Su cobertura temporal inicia formalmente el 1 de febrero de 2025 y se extiende hasta la conclusión de la gestión el 7 de mayo de 2026.

Temáticamente, el informe abarca la descripción detallada de los logros generados por el Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial, División de Transportes, Consejo de Seguridad Vial, Consejo de Transporte Público y Direcciones Generales, enfocándose en el impacto institucional y la entrega de resultados mediante datos cuantificables. La presentación de esta información se realizará de manera escalonada, cubriendo inicialmente el periodo hasta mayo de 2026, finalizando con una nota complementaria para los logros concretados en los días finales de la gestión.

III. Situación inicial.

Al inicio de mi nombramiento encontramos una División de Transporte debilitada ya que no se tenía una línea clara de su funcionamiento con respecto al funcionamiento y trabajo con el Viceministerio. Otro aspecto importante detectado fue la detección de problemas graves relacionados con la gestión en la Dirección General de Educación Vial, lo cual generaba listas de espera de meses para las pruebas prácticas de manejo, reclamos de usuarios para la impresión de licencias de conducir, fueran por primera vez o reposiciones,

También se detectaron debilidades en la gestión administrativa en la Dirección General de la Policía de Tránsito, esto se da por aspectos como falta de oficiales, equipos de para la realización de sus funciones como vehículos, problemas de mantenimiento en sus sedes entre otros.

Por su parte, en el Consejo de Transporte Público se presentación problemas con comunicación de informes relacionados con estudios de normalización de demanda solicitados por los empresarios, ya que estos no eran de conocimiento de la Junta Directiva, además se detectó la existencia de estudios atrasados por parte de la Dirección Técnica, poco

avance en el proyecto de sectorización y se comenzaron a detectar las primeras secuelas del fenómeno de las rutas en abandono, originado por varios factores, entre los que me permito señalar, rezago tarifario, caída de la demanda, disminución de ingresos por parte de los operadores, potenciado por la pandemia del COVID-19, servicios piratas, especialmente en zonas rurales, esquemas operativos desactualizados, con recorridos, aumento de tiempos de viaje, flotas viejas y otros medios de movilidad como la motocicleta.

el Consejo de Seguridad Vial, se ha evidenciado la problemática de los vehículos detenidos, tanto en depósitos del MOPT como del propio Consejo de Seguridad Vial, así como en las sedes de la DGPT, lo cual, ha provocado varias órdenes sanitarias en razón de los riesgos a la salud que la saturación de vehículos provoca. Se logró detectar que una de las posibles causas era en su momento el no gestionar adecuadamente los vehículos, con los expedientes respectivos, acumulación de vehículos que se estima, en algunos patios de hasta 20 años de antigüedad en algunos vehículos.

Otro aspecto importante es el procedimiento de precalificación de la Inspección Técnica Vehicular, que cuando me incorporé a la Junta Directiva se determinó un posible incumplimiento por parte de uno de los oferentes precalificados de las prohibiciones de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, razón por la cual, se requirió al Despacho del Ministro solicitar a la Procuraduría General de la República del proceso de lesividad, según lo indicado por la Contraloría General de la República, proceso que está en trámite y que condiciona lo que se resuelva, sea adjudicar a los oferentes pre calificados o anular el proceso y en este caso iniciar el proceso de contratación para este servicio, el cual, según lo dilucidó la Sala Constitucional es requerido el proceso de contratación administrativa.

En conclusión, la situación detectada evidenció que en su momento se encontró con una institucionalidad fragmentada, con debilidades estructurales, administrativas y operativas en las principales dependencias del sector transporte y seguridad vial. Estas situaciones, acumuladas por años y agravadas por factores externos como la pandemia, impactaron directamente la calidad del servicio público, la seguridad vial y la confianza ciudadana. Ante este panorama se tomaron acciones para impulsar acciones correctivas, fortalecer la coordinación interinstitucional, modernizar los procesos de gestión y definir una ruta estratégica que permitiera no solo atender las problemáticas heredadas, sino sentar las bases para una gestión más eficiente, transparente y orientada al servicio del país.

IV. Reporte de acciones realizadas durante la gestión:

1. Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial

En materia de Transporte Público, se han elaborado múltiples propuestas normativas con el fin de actualizar y fortalecer el marco regulatorio del sector. A modo de ejemplo, únicamente durante el año 2025, se generaron seis productos entre nuevos decretos y reformas de ley, todos ellos entregados para su trámite y oficialización. Asimismo, se presenta un conjunto

más amplio de veintidós instrumentos adicionales, que incluye borradores de decretos ejecutivos, reformas y proyectos de ley relacionados con la regulación del transporte remunerado de personas, servicios especiales, transporte turístico y la incorporación de unidades cero emisiones. Sin embargo, varios de estos esfuerzos no han logrado aprobación debido a la oposición de diversos actores, entre ellos agrupaciones de los respectivos sectores y a la dependencia de órganos externos como la Contraloría o la Asamblea Legislativa.

En paralelo, dentro del Convenio MOPT-CTP-INCOFER-BCCR-ARESEP para la implementación y masificación del pago electrónico, se ha logrado avances concretos, como la implementación de comprobantes de pago electrónicos en 1.600 autobuses pertenecientes a 42 empresas, alcanzando un total de 35 millones de transacciones procesadas, lo cual demuestra que la etapa de piloto ya fue superada y nos encontramos en la masificación del pago electrónico en el transporte público, que es la piedra angular para la modernización del sistema de transporte público.

Además, se ha dado seguimiento a la ejecución del proyecto de pago electrónico en todas las rutas de transporte público, y se han propuesto nuevos esquemas metodológicos para la normalización de la demanda, con el fin de superar las limitaciones técnicas que enfrenta el CTP. Esta metodología ya se encuentra en proceso de implementación.

Desde el seno de la Junta Directiva del CTP, se oficializó en la sesión 8-2026 del pasado 5 de febrero un cronograma para la implementación del pago electrónico, esto con el propósito de cumplir con la reforma a la ley 3503 – artículo 17 inciso g) –. Adicionalmente con el apoyo de la Cooperación Europea, que tiene a la agencia alemana GiZ como ejecutor del proyecto, se está trabajando para brindar información a los usuarios del transporte público, con un conjunto de datos GTFS, partiendo de que el CTP ya tiene varios de ellos, los estáticos, determinados y se debe trabajar en los dinámicos, de forma tal que podamos avanzar en un pago electrónico 2.0, que permita a los operadores contar con herramientas de fidelidad del usuario, a su vez, brindarle a los usuarios herramientas para conocer sus rutas idóneas, tiempos de viaje estimado y tarifa, y a las autoridades CTP/ARESEP tener información que permita el diseño, control y supervisión del sistema. Este es un tema que se llevó al seno del Comité Coordinador y del Comité Director de Pago Electrónico y cuenta con el apoyo de todas las instituciones involucradas.

En este sentido, hemos trabajado desde el Viceministerio de Transportes en una propuesta de reforma al Decreto de Sectorización, que permita al CTP operar con esquemas tronco alimentados más allá del área prevista en el Decreto Ejecutivo N° 28337 MOPT del 16 de diciembre de 1999, "Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y Zonas Aledañas que la Afectan Directa o Indirectamente", de manera que se habilite aplicar este esquema de operación en todo el país, cuando los técnicos del CTP, con base en las necesidades de movilidad de la población, determinen que es técnica y jurídicamente viable.

Se ha trabajado también desde el seno del CTP con el proyecto para que Banca para el Desarrollo pueda financiar la sustitución de unidades por vencimiento de su antigüedad de forma tal que se minimice el riesgo de que más rutas caigan en abandono.

Por su parte, hemos participado en mesas de trabajo con el sector de servicios especiales, ante la urgencia y necesidad de actualizar el marco jurídico previsto en el Decreto Ejecutivo 15203-MOPT, pues las condiciones actuales han provocado un crecimiento exponencial en las flotas de servicios especiales, por lo cual, para racionalizar la flota, la operación del servicio y entendiendo que el sistema de transporte público, es un todo orgánico, se ha trabajado de contar con una regulación más moderna y técnica, especialmente en los servicios de estudiantes y trabajadores, lo cual, no obstante ha encontrado la resistencia de parte de algunos miembros del gremio que parecen no comprender la urgencia de la actualización normativa.

Es importante reseñar que en conjunto con el Viceministro de Trabajo, Sr. Alexander Astorga Monge y el Viceministro de la Presidencia, Sr. Alejandro Barrantes Requeno, trabajamos incansablemente con representantes de los taxistas, cámaras empresariales las plataformas y fuerzas políticas en el proyecto de Ley de Transporte Remunerado no colectivo de personas y plataformas digitales, expediente legislativo 23736, con el fin de brindar un marco jurídico ágil, moderno y equilibrado a este servicio, sin embargo, a la fecha no se ha logrado finiquitar con éxito este proceso con su aprobación.

En el ámbito de Movilidad Urbana, se desarrollaron investigaciones y productos normativos relacionados con la regulación de eventos deportivos en vías públicas y el uso obligatorio del dispositivo TAP para el pago electrónico de peajes. Estos proyectos también se encuentran a la espera de aprobación por parte de las instituciones pertinentes, y requieren seguimiento para retomar su avance.

En lo referente a la gestión Administrativa, hemos impulsado una visión de darle relevancia a la División de Transportes, con un equipo liderado por el Lic. Mario Zárate Sánchez y el Lic. Eddy Quedo García, para lo cual se trabajó en la implementación de un proyecto de mejora y fiscalización de la ejecución presupuestaria tanto del MOPT como del COSEVI, de los recursos que son asignados a las Direcciones que se encuentran en la esfera de competencia de la División de Transportes. Gracias a nuevas herramientas de seguimiento y monitoreo, se logró una ejecución presupuestaria del 90% y se desarrolló un mapeo de indicadores clave para evaluar el desempeño de las direcciones generales. A ello se suma la identificación de oportunidades de mejora en los procesos de licitación, las cuales fueron comunicadas junto con recomendaciones para mitigar riesgos futuros.

Finalmente, dentro de Educación Vial, se elaboró el proyecto para la transformación digital de los servicios de emisión de licencias y la prueba teórica de manejo. El propósito es modernizar los procesos, reducir riesgos de fraude y garantizar disponibilidad continua mediante una solución tecnológica integral. El proceso de licitación ha sido analizado con el

ATI del COSEVI, la Dirección General de Educación Vial y el MICITT, lo cual culminó con la publicación del cartel de licitación mayor 2026LY-000001-00124, el 16 de marzo del 2026.

Dicho proceso, recibió diversas solicitudes de aclaración, así como objeciones, estas últimas fueron respondidas a la Contraloría General de la República en la plataforma SICOP el pasado 15 de abril del 2026, la cual el pasado 24 resolvió con base en el allanamiento realizado, por lo cual la Dirección General de Educación Vial se encuentra ajustando, junto con el ATTI y los compañeros de Proveeduría los alcances de la contratación, lo cual, sería deseable se le dé continuidad y pueda ser adjudicada este mismo año.

Adicionalmente, se ha trabajado, gracias a la cooperación de la Unión Europea, y con el liderazgo de la GiZ en la revisión de una propuesta integral de reforma a la Ley 3503, pues a criterio de este Despacho, es urgente actualizar el marco normativo de 1965 a la realidad del Siglo XXI, pues el contexto histórico y operativo de Costa Rica ha cambiado mucho en estos 61 años, por lo cual estamos proponiendo un marco jurídico que habilite la operación desde una óptica más técnica, menos legalista, centrada en el usuario, la eficiencia del servicio, su sostenibilidad, continuidad y adaptación a los cambios en la realidad social que satisface.

La reforma pretende lograr una mejora en la administración, gestión y operación del transporte público con una concepción de los operadores no como accidentes del sistema sino como socios en la prestación de un servicio público, de manera que se puedan atender las necesidades de los usuarios con mayor prontitud y eficiencia. Se evalúa también otros esquemas de operación distintos al de ruta, como la operación zonal, y la incorporación de figuras novedosas, como la integración de servicio, como alternativas que permitan atacar el problema de las rutas en abandono.

Otro de los productos trabajados con la Unión Europea implican revisión del modelo tarifario, del esquema del servicio al costo, incentivos y la revisión de alternativas de creación de un fondo, fideicomiso o garantía que permita a las empresas operadoras de buses acelerar su paso hacia la transición a un sistema de transportes cero emisiones, pues claramente el mayor obstáculo para lograr esas metas ha sido la dificultad de acceso al crédito en condiciones favorables por parte de los operadores, lo cual se asocia principalmente y tal como ya lo señalé con la caída de la demanda, rezago tarifario y el impacto de la pandemia del Covid-19 en las finanzas de las empresas.

Finalmente, si bien es un proyecto liderado por el INCOFER, este Viceministerio, dentro del ámbito de sus competencias, ha sido un aliado del proyecto del tren eléctrico de pasajeros para el Gran Área Metropolitana de Costa Rica (TIBI) el cual fue dictaminado afirmativamente en la Comisión de Asuntos Hacendarios de la Asamblea Legislativa, el cual, a la fecha de redacción del presente informe, se espera que sea aprobado en segundo debate por el congreso con su nueva integración a partir del 1 de mayo del 2026, siendo un hito en la historia del país, por cuanto es el proyecto que más recursos ha captado para mejora en la movilidad del país, constituyéndose en la columna vertebral de lo que debe ser el sistema de transporte público, de ahí que en coordinación con el CTP, INCOFER, ARESEP, Unión Europea

y el apoyo técnico de GiZ se esté revisando el rediseño, optimización de las rutas de transporte público que confluyen en la zona de influencia del proyecto, de manera que podamos contar con un servicio de transporte público que integre diversos medios de transporte público, no sólo con nodos de integración, sino con información y esquemas operativos complementarios a la operación del tren.

En conjunto, estos esfuerzos reflejan un trabajo técnico continuo y orientado a la modernización del sector transporte, aunque condicionado por factores externos que han limitado la consolidación de algunos logros. No obstante, las propuestas presentadas establecen una ruta clara para continuar impulsando las reformas necesarias desde el Poder Ejecutivo y mediante ajustes legislativos cuando corresponda.

a) Gestión Institucional de Recursos Humanos (GIRH)

Finalmente, la Gestión Institucional de Recursos Humanos (GIRH) alcanzó importantes avances en materia de reclutamiento, formación y fortalecimiento del clima organizacional. Se completó el 100% de los procesos de reclutamiento solicitados a la Autoridad Presupuestaria (excepto aquellos no ejecutados por factores externos), se desarrollaron concursos internos, se implementó el Plan de Acción del Clima Organizacional, y se creó el procedimiento de vacaciones.

Asimismo, se formularon políticas de ética, capacitación, integridad y antisoborno, se emitieron reformas a reglamentos institucionales incluyendo teletrabajo, horas extras y régimen disciplinario y se desarrollaron campañas de valores institucionales. Para 2026 se establecieron nuevas metas en concursos internos, actualizaciones al SIGRH, procesos de inducción y aplicación del manual de cargos.

En conjunto, todos estos resultados reflejan un fortalecimiento significativo del CTP en términos de regulación, digitalización, calidad del servicio, eficiencia administrativa y transparencia institucional, reafirmando su compromiso con la mejora continua y la atención eficaz a los usuarios y sectores regulados.

La gestión del CTP debe ser mejorada, se requiere mayor seguimiento, liderazgo e involucramiento del Director Ejecutivo, que sea más propositivo en temas estratégicos y no limitarse a una gestión meramente laboral y administrativa que no tiene incidencia directa y real en los usuarios, se deben valorar alternativas técnicas, con tecnología, pero también procedimentales con una visión menos paternalista y más enfocada a confiar en los socios – operadores – de la gestión del transporte público, eso sí, contra entrega de herramientas de diseño para que el Consejo sea un emisor, gestor de normas y procedimientos que fiscalice ex post los ajustes en los esquemas operativos para que se consoliden los cambios. Esta línea de pensamiento está intrínseca en nuestra reforma a la Ley 3503.

Sobre el Personal del Viceministerio de Transportes:

Durante el cierre de la gestión se tuvo el siguiente equipo de trabajo:

NOMBRE	CARGO	PÉRFIL PROFESIONAL
Laura Sánchez Navarro	Jefe de Despacho	Abogada
Shalom Loría Abarca	Asesora Legal	Abogada
Alexis Espinoza Chaves	Asesor	Ingeniero Industrial
Jordy Borbón Angulo*	Asesor	Ingeniero Civil
Jacqueline Ulate Alpízar	Encargada Administrativa	Administradora
Maydelin Marín Bonilla	Asistente	Técnico Profesional
Gloriana Campos Aguilar	Recepcionista	Oficinista
Gabriela Murillo Sánchez	Oficinista	Oficinista
Mauricio Morales Banegas	Encargado de Archivo	Oficinista
Felipe Espinoza	Chófer	Operador Equipo Móvil

Todos los funcionarios indicados son a criterio de mi persona de confianza, íntegras, trabajadoras y cumplen a cabalidad con los trabajos encargados, por lo que respetuosamente me permito sugerir a mi sucesor valorar su continuidad, la cual, por supuesto recomiendo.

Adicionalmente, se realiza una descripción sucinta de cada uno de los colaboradores, sus funciones a cargo y alguna observación:

- a) En el caso de Laura Sánchez tiene vasta experiencia jurídica, en temas judiciales, en derecho público, especialmente en transportes y seguridad vial, formación de posgrado, es una persona inteligente, leal y de buen criterio. Originalmente se desempeñó como Asesora Legal, pudo asumir con facilidad la Jefatura de Despacho, ayudada por su experiencia previa en la Jefatura interina del Departamento Legal del Consejo de Transporte Público. Ha mantenido su liderazgo en temas de transporte público y relacionados con el CTP.
- b) Shalom Loría Abarca: La Licenciada Loría Abarca tiene experiencia en asuntos del Ministerio, fue Asesora del Viceministerio Administrativo y Secretaría Técnica del CNC; a pesar de su juventud, muestra gran criterio y capacidad profesional. Ha sido la asesora principal en temas del Consejo de Seguridad Vial.
- c) Alexis Espinoza Chaves: Ingeniero del COSEVI, estuvo acá los últimos diez meses, persona de gran capacidad laboral, aprende rápido, inteligente, esforzado y proactivo, especialista en establecer procesos o procedimientos efectivos y eficientes para resolver temas complejos, ha liderado temas en el proceso de la transformación digital de licencias.

- d) Jordy Borbón Angulo: Don Jordy ha estado en una especie de “custodia compartida” con el INCOFER, lo cual ha facilitado el trabajo y la visión sistémica del transporte público; especialista en temas de transporte y movilidad, así como de seguridad vial, ha fungido como enlace con GIZ y de apoyo a los otros ejes de acción del Viceministerio.

Los anteriores cuatro funcionarios han sido el núcleo de trabajo sustantivo del Viceministerio pues han laborado en forma interdisciplinaria atendiendo las áreas asignadas a cada uno de los compañeros señalados, a partir de acá, el trabajo ha sido más de apoyo administrativo o técnico.

- e) Jacqueline Ulate Alpizar: Encargada administrativa, su fuerte realmente es el tema de gestión del Recurso Humano, la parte financiera, es importante recordarle el trabajo y seguimiento al ejecutor del programa 326.
- f) Maydelin Marín Bonilla: Asistente con gran experiencia, clave para tema de seguimientos, minutas, siempre dispuesta a trabajar en horas atípicas en caso de urgencia, persona multifuncional.
- g) Gloriana Campos Aguilar: Encargada de la recepción y la agenda, excelente manejo de relaciones públicas.
- h) Gabriela Murillo Sánchez: Realiza oficios y traslados de correspondencia, en casos de ausencias de doña Maydelin suple bien en la colaboración para seguimientos o levantamiento de minutas.
- i) Mauricio Morales Banegas: Persona encargada del archivo, es ordenada y se acopló bastante rápido al sistema de archivo que se había realizado el cual era bastante complejo.
- j) Felipe Espinoza: persona discreta, altamente servicial y dedicado a su trabajo, buen compañero de carretera.

2. División de Transportes

A lo largo del periodo analizado, la División de Transportes alcanzó logros significativos que contribuyen directamente a mejorar la gestión institucional y fortalecer la seguridad vial. En materia de ejecución presupuestaria, la División logró utilizar de manera eficiente los recursos asignados, alcanzando un 90% de ejecución conforme a la Ley de Presupuesto. Este avance permitió la adquisición de bienes y servicios esenciales para apoyar las labores relacionadas con la seguridad vial, generando un impacto positivo a nivel institucional.

Además, se implementó un servicio de localización vehicular en la flota de la Dirección General de la Policía de Tránsito, con el objetivo de mejorar los controles administrativos y garantizar un mantenimiento adecuado de las unidades. Esta iniciativa tuvo un alcance igualmente institucional y permitió la instalación de 322 dispositivos de localización, fortaleciendo así la capacidad operativa y el seguimiento de la flota vehicular.

Otro hito importante a destacar es que por primera vez en años se logró la adquisición de nuevo equipo para la Policía de Tránsito, 36 motos y 25 pick ups, con un valor estimado total superior al millones de dólares, para lo cual se contó con la colaboración del COSEVI, instancia que si bien financió la adquisición y dio acompañamiento para la inscripción de los vehículos, la División de Transportes se convirtió en la unidad contratante, lo cual, no obstante deja lecciones importantes que deben analizarse, pues habiendo transcurrido tantos años se había perdido la experiencia para este tipo de concursos, sin embargo, en términos generales el resultado es satisfactorio pues es una necesidad urgente de la Policía de Tránsito contar con vehículos apropiados. Durante el año 2025, se logró mejorar en forma sustancial la ejecución de los presupuestos asignados para la reparación y mantenimiento de vehículos, lo cual, tiene un impacto positivo en las capacidades operativas de la Policía de Tránsito, tal y como ampliamos a continuación.

3. Dirección General de Policía de Transito

La Dirección General de la Policía de Tránsito (DGPT) ha desarrollado diversas acciones orientadas a fortalecer tanto las operaciones policiales como la formación del personal durante el periodo evaluado.

En el área de Operaciones Policiales, se gestionó la disponibilidad del equipo técnico necesario para la labor policial, lo cual incluyó procesos de compra, mantenimiento y distribución de recursos. Esta gestión permitió apoyar la planificación anual de los controles y operativos ejecutados en todo el territorio nacional. Entre los principales recursos facilitados se encuentran 19.483 equipos para el MOPT y 1.197 para el COSEVI, además de 28 motocicletas, 25 vehículos y 9 cinemómetros, todos destinados al fortalecimiento de las labores de control y regulación vial. Adicionalmente, se distribuyeron 199 alcoholímetros, esenciales para los operativos de verificación del estado de los conductores. A nivel institucional, se capacitó al personal responsable del uso de estos equipos, garantizando su correcta aplicación en la actividad policial diaria.

En cuanto a la Escuela de Capacitación de la DGPT, se logró la formación y especialización de policías de tránsito en distintas áreas estratégicas. Durante el año, se desarrollaron programas de capacitación orientados a fortalecer las habilidades del personal mediante cursos especializados en tránsito, uso de herramientas tecnológicas, y conocimientos aplicados al servicio policial.

En total, se capacitaron 543 oficiales en programas de gestión 18, quienes posteriormente fueron asignados a diferentes delegaciones del país. Asimismo, 58 oficiales participaron en

cursos de especialización en áreas específicas, mientras que 28 oficiales recibieron formación en el manejo de herramientas técnicas como etilómetros, medidores de velocidad, opacímetros y otros equipos afines, también distribuidos a nivel nacional.

Además, 16 oficiales se encuentran actualmente en procesos de prácticas supervisadas para fortalecer sus competencias en áreas determinadas. Como resultado general, la DGPT contabilizó 238 funcionarios capacitados en 2024, mientras que para el 2025 se registró una formación total de 543 efectivos policiales, incluyendo personal de nuevo ingreso y oficiales en procesos de actualización de conocimientos.

Finalmente, la institución mantuvo una programación continua de actividades formativas orientadas a la incorporación de nuevas tecnologías y herramientas emergentes en el ámbito mundial, asegurando con ello la actualización constante y la preparación del personal policial frente a los retos del tránsito moderno.

Durante los últimos dos años, la Dirección General de la Policía de Tránsito logró incorporar 115 nuevos oficiales, tras reactivar el proceso de reclutamiento que permanecía suspendido desde 2019 y que fue retomado a finales del 2023. El 16 de abril ingresaron 56 nuevos cadetes para su formación a la Academia Nacional de Policías, y se espera que en lo que resta del año otros 60 cadetes puedan ingresar, para completar un adicional de 120 plazas. Para el próximo año se proyecta el nombramiento de 19 oficiales adicionales, correspondientes a plazas que quedaron vacantes por renuncias y jubilaciones. Asimismo, se regularizó la situación laboral del personal que ocupaba plazas transitorias, permitiendo su nombramiento en propiedad.

Para el año 2026 se iniciará con proceso de licitación para la construcción de la delegación Policial de Zurquí y ya que durante el año 2025 se iniciaron los trámites para iniciar el proceso sin contenido presupuestario, ya que estos instrumentos administrativos permitieron iniciar formalmente los trámites preparatorios y los procedimientos iniciales de contratación, aun en ausencia de contenido presupuestario. Como parte del proceso de planificación financiera, el **contenido presupuestario requerido fue incorporado en el anteproyecto de presupuesto 2026**, asegurando así la continuidad y viabilidad del proyecto en la siguiente etapa.

4. Dirección General de Educación Vial

La Dirección General de Educación Vial consolida diversos logros orientados a ampliar la cobertura, fortalecer la seguridad vial y adecuar la evaluación a las necesidades de cada población usuaria.

En los territorios indígenas se ejecuta el Proyecto de Acreditación, cuyo propósito es fortalecer la seguridad y el respeto intercultural al asegurar que las personas autorizadas cuenten con conocimiento, identificación y legitimidad para conducir dentro de estos territorios, lo que reduce riesgos, conflictos y actividades no autorizadas; además, facilita su incorporación al mercado laboral y la conducción a nivel nacional con enfoque de movilidad

segura, saludable y sostenible para mitigar siniestros de tránsito. Este esfuerzo se desarrolla en Térraba, Ujarrás y Salitre. En Térraba se registran 80 matriculados teóricos y 125 prácticos; en Ujarrás, 117 teóricos y 111 prácticos; y en Salitre, 97 teóricos y 69 prácticos.

De forma complementaria, el Proyecto de Acreditación en zonas rurales acerca el servicio a comunidades alejadas que, por distancia y horarios, no pueden acceder a las sedes regulares. Las acciones abarcan Puerto Jiménez, Talamanca, Juan Viñas, Pejivalle y Tucurrique. En Puerto Jiménez se reportan 605 matriculados teóricos y 517 prácticos. En Talamanca se contabilizan 461 teóricos y 97 prácticos. En Juan Viñas hay 281 teóricos, sin dato consignado para la matrícula práctica; en Pejivalle se registran 154 teóricos, y en Tucurrique, 145 teóricos, también sin dato de práctica.

La actualización de los manuales para la prueba teórica, los cuales fueron publicados a finales de febrero del presente año, refuerza la seguridad vial al evaluar de manera específica según el tipo de vehículo que se conducirá automóvil o motocicleta, asegurando conocimientos y habilidades pertinentes para cada modalidad; este logro no se mide mediante indicador cuantitativo.

Finalmente, el aumento de citas teóricas y prácticas, habilitadas en tiempo extraordinario para quienes no pueden asistir en jornada regular, facilita el acceso a las evaluaciones y promueve una mayor cantidad de personas acreditadas. En este marco, se registran 152448 matriculados teóricos y 251883 matriculados prácticos.

En lo que respecta a la emisión de licencias durante el año 2025, se registraron 568 028 trámites realizados, cifra que refleja un incremento del 7,26% en comparación con el año 2024. Este crecimiento evidencia una mayor demanda de servicios por parte de la ciudadanía y, a su vez, muestra la capacidad operativa del sistema para atender de forma eficiente dicho aumento. El comportamiento al alza en las gestiones de licencias también sugiere una mejora en los procesos internos, así como un mayor acceso y utilización de los servicios disponibles para la población usuaria

5. Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

A lo largo del período evaluado, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) desarrolló diversas acciones orientadas a mejorar la seguridad vial en las rutas nacionales del país. Entre los principales logros se encuentra la demarcación horizontal con pintura, que permitió intervenir aproximadamente 180 kilómetros de la red vial nacional. Este esfuerzo contribuyó de manera significativa a la visibilidad de la infraestructura y a la reducción de riesgos asociados a la conducción en condiciones adversas.

Asimismo, la DGIT llevó a cabo la colocación y reparación de señales verticales, alcanzando un total de 7.000 unidades instaladas o restauradas. Esta labor reforzó la comunicación vial, garantizando que los usuarios de la vía cuenten con información clara y actualizada para una circulación segura.

Finalmente, se instalaron 35 nuevos sistemas semaforizados en distintos puntos del territorio nacional. Con ello, se mejoró la regulación del tránsito vehicular y peatonal, optimizando los flujos de movilidad y disminuyendo la probabilidad de incidentes en intersecciones críticas. En conjunto, estos logros reflejan el compromiso institucional de la DGIT por fortalecer las condiciones de seguridad vial a nivel nacional, mediante intervenciones estratégicas, medibles y de alto impacto para la ciudadanía.

6. Consejo de Seguridad Vial

Es importante recordar que el infráscrito asumió, la representación del MOPT en la Junta Directiva del COSEVI durante marzo del año inmediato anterior, responsabilidad que conlleva la dirección estratégica y la supervisión del organismo encargado de la seguridad vial en el país.

El ejercicio de la Presidencia de la Junta Directiva implica no solo la conducción de las sesiones y la coordinación interinstitucional necesaria para la toma de decisiones, sino también la orientación de políticas, proyectos y acciones que impactan directamente en la gestión operativa y en la reducción de riesgos viales a nivel nacional. En este contexto, el liderazgo ejercido durante el periodo señalado ha sido un elemento fundamental para articular esfuerzos, fortalecer la gobernanza institucional y consolidar los logros alcanzados en materia de planificación, ejecución y mejora continua dentro del COSEVI.

6.1. Planificación institucional (UPI)

La Unidad de Planificación Institucional (UPI) alcanzó el 100% de formulación y evaluación del Plan Operativo Institucional (POI), asegurando el seguimiento y control de la gestión en tiempo y forma. Asimismo, atendió la totalidad de solicitudes de información sobre políticas públicas, contribuyendo a la Política Nacional de la Niñez y la Adolescencia y al Plan de Acción de la Política Nacional de Salud, lo que garantizó la vinculación de las acciones del COSEVI con lineamientos intersectoriales.

En el seguimiento a la meta sectorial 2024 del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública, el avance se registró en 0%, dado que la proyección de 918 fallecidos para 2024 resultó mayor al dato del año base (2019), reflejando un incremento y no la reducción esperada. Pese a este contexto, la institución formuló y obtuvo la aprobación del Plan Operativo-Presupuesto 2026 por \$21.075 millones, alineado con el PEI 2023-2030. También se cumplió al 100% con la inscripción, cierre, seguimiento y actualización de proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión (Delphos) de Mideplan (2025). La UPI participó de forma plena en la Comisión de Formulación y Evaluación del POI-Presupuesto, aportando criterio técnico para la toma de decisiones.

El seguimiento al Plan Estratégico Institucional 2023-2030 muestra un avance del 68% en 2025, mientras que el levantamiento y seguimiento de procesos y procedimientos alcanzó un cumplimiento del 100%. La ASCI arrojó un 91% (nivel diestro), reflejando mediciones

sistemáticas de acciones sobre riesgos incorporadas a los procesos. En el Índice de Capacidad de Gestión (ICG) se avanzó en un 50% de actividades internas; no obstante, la CGR no requirió la aplicación del ICG 2025, por lo que no hubo afectación del indicador. La valoración de riesgos situó el nivel institucional en 10,49 (bajo), y se logró el 100% de implementación de planes de acción y recomendaciones derivadas de auditorías. Finalmente, la UPI cerró 99% del índice de avance físico del POI 2025, calificado como alto.

6.2. Comunicación y promoción de la seguridad vial

En redes sociales, los contenidos educativos e institucionales difundidos por COSEVI alcanzaron 4.94 millones de visualizaciones en Facebook y 380 mil en Instagram, con 22,2 mil interacciones (incremento del 34,7%) y 11,5 mil clics a trámites y servicios (crecimiento de 266,2%), consolidando a la institución como fuente oficial sobre movilidad y seguridad vial. El Programa Centros Educativos Seguros se posicionó como enlace reconocido por el MEP, impactando 291 escuelas y 96 colegios con 80.629 materiales educativos y 8.454 implementos retroreflectivos (capas, chalecos, bolsos y calcomanías). Se capacitaron 168 docentes, se sensibilizó a 130 familias y se alcanzó a 42.910 estudiantes en 387 centros educativos, priorizando zonas con mayor riesgo de siniestralidad.

En el Programa de Empresas Seguras (PES) se incorporaron 12 empresas a Bronce, se mantuvo el compromiso de 9 en Plata y 6 culminaron Oro (tercer año). Se desarrollaron 15 capacitaciones y se impulsaron proyectos internos con impacto estimado en cerca de 15.000 personas trabajadoras.

6.3. Gestión de la seguridad vial y movilidad activa

El COSEVI se consolidó como un aliado técnico de más de 40 municipalidades, fortaleciendo la capacidad local para la prevención y la gestión de una movilidad segura. Durante el periodo reportado, se capacitó a 979 personas, se formó a más de 50 policías municipales en conducción segura de motocicleta en 8 cantones, y se sensibilizó a alrededor de 60 funcionarios provenientes de más de 35 gobiernos locales.

Asimismo, se entregó material preventivo a más de 10 municipalidades, se realizaron operativos preventivos en 5 cantones y se participó en más de 25 actividades comunitarias. Adicionalmente, se gestionó un proyecto internacional valorado en €149.500, destinado a la formación de 400 motociclistas y a la homologación de un circuito en Nicoya.

También se finalizó la versión definitiva del Plan Nacional de Movilidad Activa (PNMA) y se sometió a consulta pública sectorial. Paralelamente, se brindó asistencia técnica a los municipios de Nicoya y Santa Cruz, mediante 2 talleres virtuales y 1 visita técnica con diagnóstico especializado. Este proceso contó con financiamiento externo proveniente de la FIA Foundation y el Automóvil Club de Costa Rica, con el acompañamiento técnico de ITDP México.

En el cantón de Pérez Zeledón, el PEMSS registró avances significativos con la formación de 1.296 estudiantes en 4 centros educativos y la sensibilización de 58 funcionarios y docentes. Además, se remitió a la UPI el perfil de formulación para 2027 y se ejecutaron acciones de coordinación interinstitucional, como la gestión de residuos en la Escuela Sinaí. Estas actividades fueron complementadas con espacios de divulgación en medios locales como PZ Actual y TV Sur.

Con el objetivo de ampliar la cobertura formativa, se implementó un modelo de agentes multiplicadores y se actualizó la metodología de la DGEV, incluyendo la elaboración de manuales y la capacitación de instructores. En la región de Occidente se desarrollaron 4 grupos de 24 personas, cada uno con 3 sesiones de formación, además de actividades de refuerzo y dinámicas lúdicas. También se impartieron 3 sesiones a 22 instructores y 7 multiplicadores.

Durante 2025, la formación directa alcanzó a 831 personas, entre ellas funcionarios del PAIA-CCSS, personal del sector privado, representantes de instituciones académicas y colaboradores del COSEVI. La réplica territorial ejecutada por multiplicadores sumó aproximadamente 107 talleres, con cerca de 570 participantes. A ello se añadió un enfoque específico en población infantil, con la participación de 60 agentes, 6 talleres, 14 grupos de tercer grado y alrededor de 280 niños. Además, se desarrollaron actividades conjuntas con la Fuerza Pública en centros educativos.

En materia de capacitación para motociclistas, se ejecutaron 25 talleres teórico-prácticos en los cantones de Puntarenas, Limón, Nicoya, San Carlos y Pérez Zeledón. En total, 500 personas fueron capacitadas y se sustituyeron 225 cascos en mal estado por unidades certificadas en Nicoya.

En el ámbito de auditorías integrales en movilidad y seguridad vial, se concluyeron 4 inspecciones técnicas en las rutas nacionales 18, 21, 150 y 160. Además, se realizaron levantamientos de información en Sámara, Nosara y Nicoya; se avanzó en la elaboración de 3 informes; se fortaleció la guía metodológica correspondiente y se dio continuidad al proceso regulatorio vinculado al Decreto Ejecutivo 40632-MOPT.

En infraestructura, se ejecutó un conector ciclista de 700 metros y se intervinieron 3 túneles en la Ruta Nacional 17, consolidando un corredor ciclista segregado de 7 kilómetros entre el Hospital de Puntarenas y Fray Casiano, en el tramo Barranca-Chacarita. Esta intervención generó un amplio alcance comunicacional y contribuyó al ordenamiento vial y a una mayor seguridad para peatones y ciclistas.

En materia normativa, se entregó el Tomo III de la Guía Mecánica-Empírica (GDP2024), se realizó la revisión integral del Manual de Diseño Geométrico (MDE), se completó el ajuste final del Manual de Movilidad y Seguridad Vial (MMSV) y se procesaron 18 propuestas del Lanamme-UCR para el CR-2020. Este proceso se desarrolló a través de 44 sesiones técnicas, dejando 3 cuerpos normativos en fase avanzada.

Finalmente, se generó evidencia técnica relevante para Puntarenas mediante un estudio sobre distracciones en la conducción de autobuses de la empresa Joalpa y un perfil de usuarios de bicicleta en los distritos de Barranca, Chacarita, El Roble y Puntarenas, insumos fundamentales para orientar futuras intervenciones formativas y el desarrollo de infraestructura segura.

6.4. Investigación y estadística

Se digitalizó el histórico de alcoholemias a nivel nacional (hasta 2024), habilitando un indicador de consumo de alcohol para fortalecer campañas, control policial y regulación. Asimismo, se desarrolló una base de geolocalización y caracterización de intersecciones (señalamiento y geometría) en Nicoya, Santa Cruz y Pococí, mejorando el diagnóstico territorial y la priorización de inversiones públicas.

El Observatorio se fortaleció con la memoria estadística 2024 publicada, un informe de tramos de riesgo en rutas nacionales 2024, un informe de inspección técnica vehicular y una colección de datos de accidentes 2024 (con desagregación distrital), aportando evidencia para políticas y acciones preventivas. En paralelo, se efectuó un diagnóstico y acompañamiento a la Región Atlántica de la Policía de Tránsito, con seis sesiones de mejora de calidad del dato y una mejora del 10%, alcanzando 97% de registros correctos.

6.5. Fiscalización técnica vehicular

La Dirección de Proyectos ejecutó visitas de fiscalización a la red nacional de Centros de Inspección Vehicular (CIVE): 16 centros con dos fiscalizaciones (I y II semestre), además de dos fiscalizaciones a oficinas centrales del permisionario y verificaciones extraordinarias (Sistema de Gestión de Calidad y operativos en Amubrí, Tepeque y Arén en Talamanca, así como en Isla Chira). Esta labor aseguró la prestación del servicio conforme a normativa, fortaleciendo la seguridad vial, la salud pública y la sostenibilidad ambiental, y aportando valor público mediante un control técnico riguroso.

6.6. Logística y servicios institucionales

La Dirección de Logística mejoró la ejecución presupuestaria de 82,14% (2023) a 92,24% (2024) y 93% (2025). La Unidad de Disposición de Vehículos consolidó el sistema de gestión de vehículos detenidos, con 3.773 entregas en 2024 y 6.191 en 2025, reduciendo rezagos y optimizando espacios institucionales. Por su parte, Servicio al Usuario y Servicios Generales mantuvo la continuidad operativa con 93% de satisfacción positiva (Excelente/Muy Bueno/Bueno) en 2025, a pesar de restricciones de personal y estructura.

6.7. Modernización tecnológica, ciberseguridad y continuidad (ATI)

La Asesoría en TI completó la actualización de 650 licencias de Microsoft 365, la ampliación de VDI, y el mantenimiento y hospedaje en la nube (Azure) de los portales corporativos (COSEVI, DGEV, DGPT), junto con la plataforma de conectividad (Socket) y la infraestructura virtual crítica, todo con operatividad del 100%. Se renovaron suscripciones y licenciamientos clave, se incrementó el ancho de banda en oficinas regionales y se desplegaron 77 computadoras portátiles según demanda. Adicionalmente, se formuló y aprobó el Perfil de proyecto para la Unidad Móvil de Cursos y Pruebas Teóricas.

En ciberseguridad, se implementó un servicio 24/7/365 de monitoreo, respuesta a incidentes, protección DDoS, renovación del antiransomware (Microclaudia), plataforma de calificación de riesgos, filtrado DNS, herramientas de análisis de vulnerabilidades y ejecución de escaneos, además de antispam en DGPT y firewall perimetral en alta disponibilidad. Se centralizaron logs y se robusteció la autogestión de seguridad. Paralelamente, se desarrolló una campaña de sensibilización y se brindó soporte especializado ante incidentes, manteniendo la operación al 100% de los servicios

En continuidad y resiliencia, se actualizó el Plan de Continuidad de Negocio (100%) con implementación pendiente por alto costo de la solución, se modernizó la infraestructura del centro de datos primario (servidores, almacenamiento y licenciamiento), se instalaron sistemas de detección y supresión de incendios en los centros de datos y se migró la telefonía a la nube. Se avanzó en el Sistema de Gestión Documental (nueva plataforma, en implementación), en la aplicación PLEMA (prueba práctica por fases en handheld/tabletas) y en mantenimientos evolutivos de sistemas institucionales, además de la actualización del SIG del Observatorio y el Portal de Datos Abiertos.

7. Consejo de Transporte Público:

Durante los años 2025 y 2026, el Consejo de Transporte Público desarrolló una serie de acciones estratégicas orientadas al fortalecimiento institucional, la modernización del transporte público y la mejora continua de sus servicios. Estos logros abarcan áreas jurídicas, técnicas, tecnológicas, de proveeduría y de gestión del talento humano, todas con impacto directo en la operación institucional y en los sectores regulados.

7.1. Asuntos Jurídicos

En materia de Asuntos Jurídicos, se avanzó significativamente en la emisión, modificación y aplicación de regulaciones esenciales para los servicios de transporte. Se elaboró y promulgó el Reglamento a la Ley 7969 para la modalidad de taxi y se participó en la modificación del Decreto Ejecutivo 36223-MOPT-TUR, ampliando a veinte años la vida útil de las unidades de turismo. Asimismo, se emitieron criterios legales que permitieron extender el plazo de renovación de taxis hasta julio de 2026 y se capacitaron las jefaturas institucionales en la aplicación de la Ley 10.771.

Paralelamente, se sostuvo la defensa judicial del CTP en procesos laborales y contenciosos, además de brindar soporte legal en fusiones y refuerzos de ruta. El área también participó activamente en la recertificación de calidad institucional y cumplió los indicadores del POI 2025, proyectando el cumplimiento de los planes estratégicos y operativos para 2026.

7.2. Tecnologías de Información

El Departamento de Tecnologías de Información ejecutó completamente su Plan de Compras y gestionó los contratos estratégicos que aseguran la continuidad tecnológica del CTP. Entre los hitos más relevantes destaca la implementación del Centro de Seguridad Operacional (SOC), la optimización de la infraestructura tecnológica y la actualización del marco normativo en materia de TI.

El departamento atendió con eficiencia 966 solicitudes técnicas, completó sus planes estratégicos y fortaleció la gestión documental mediante nuevas prácticas de clasificación y resguardo. También garantizó la estabilidad de sistemas internos y externos, incluyendo plataformas del MOPT. Igualmente, aplicó medidas correctivas derivadas de auditorías externas y mantuvo en operación la red institucional mediante mantenimiento preventivo.

7.3. Área Técnica

En el ámbito de Área Técnica, se impulsaron acciones clave vinculadas con la modernización del transporte público regular. Se avanzó en la sectorización del servicio en Tibás y Santo Domingo, se crearon y cargaron archivos GTFS en Google Maps para facilitar el acceso ciudadano a la información de rutas y se refrendaron 113 de 201 concesiones necesarias para el periodo 2021–2028.

Además, se habilitó un visor externo para consulta de rutas y paradas, se diseñó el protocolo para esquemas sectorizados y se promovió el acceso a financiamiento a través de Banca para el Desarrollo. La Junta Directiva aprobó procedimientos para refuerzos de ruta y validaciones mediante Organismos Acreditados, y se aprobaron esquemas operativos para empresas bajo el modelo 70/30, así como para aquellas que requirieron reducción de condiciones.

7.4. Proveeduría Institucional

Por su parte, la Proveeduría Institucional fortaleció el marco normativo interno mediante la creación del Reglamento de Contratación Pública e implementó procesos de desecho de bienes obsoletos, logrando depurar 301 activos. Se realizaron actividades de capacitación, se atendieron 203 procesos de contratación durante el año, y se actualizaron procedimientos y formularios operativos. Además, se gestionó el inventario institucional y se registraron nuevas altas de bienes, mejorando el control patrimonial.

8. Marchamo Digital

Este Viceministerio dio un seguimiento al denominado proyecto de marchamo digital, que ha sido liderado por el INS, el cual, tiene potencialidades para mejorar la gestión y administración del transporte. El propósito de la contratación que está realizando el INS tiene como finalidad la compra de aproximadamente 1.8 millones de etiquetas de marchamo digital, ello con la idea de utilizar tecnologías que países como Alemania, Reino Unido, Austria entre otros ya han implementado.

Asimismo, la idea es que la información que está contemplada en los documentos que actualmente se entregan a los ciudadanos cuando pagan el marchamo, como es el estado tributario, color, marca, modelo, vin, etcétera, de los vehículos puedan ser consultados por los oficiales de tránsito utilizando la tecnología de radiofrecuencia RFID.

En lo que respecta a este Viceministerio, la idea es contar con tecnología big data e inteligencia artificial, que permita conocer el número de vehículos totales que ingresan a la ciudad para poder segmentar la información, no por placa, sino por tipo de vehículo, esto es, carga pesada, motocicletas, vehículos particulares, transporte público, de manera tal que permitan obtener información que facilite aspectos como la generación de curvas de deterioro, planificación de rutas de transporte público, identificación de puntos de congestión o de alta accidentabilidad, entre otras cosas, de forma tal, que con menos recurso humano, haciendo uso de las herramientas y posibilidades tecnológicas, se puedan tomar las mejores decisiones, para ir desarrollando ciudades inteligentes, y de esta manera, lograr el fin último, cual es, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, al poder optimizar los tiempos de viaje y desplazamiento de los ciudadanos.

En este sentido, me permito señalar que no existe desde la óptica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes interés en controlar información sensible o datos privados de las personas; según nos indican los técnicos informáticos, la tecnología RFID no tiene la posibilidad por sí sola de funcionar como un dispositivo GPS, pues si bien, teóricamente es posible, demandaría una inversión tan alta que a la fecha ningún país del mundo lo ha implementado de esa manera.

Al respecto, es importante señalar que tuvimos acercamientos con los jefes del Ministerio de Ciencia y Tecnología, quienes mostraron su mayor disposición para darnos su asesoría técnica a efectos de que la información que a futuro recopile el Ministerio en este proyecto de ciudades inteligentes respete los parámetros constitucionales y legales vigentes, de manera tal que no se habilite ningún tipo de funcionalidad que pudiera constituir una violación al derecho de la intimidad o datos personales de los habitantes de la República.

El propósito, tal y como se ha indicado, al menos desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, es contar con información a nivel macro que permita mejorar la gestión de la infraestructura y servicios de transporte terrestre, pero también, estamos valorando proponer al congreso reformas legales que permitan realizar un cargo por congestión, que

permitiría conocer no el destino final de las personas, sino si usaron una carretera o entraron a determinado núcleo urbano, como sería el casco central de la ciudad San José, lo cual reemplazaría a la actual multa por restricción vehicular y permitiría dedicar al escaso personal de la Dirección General de la Policía de Tránsito a focalizar sus esfuerzos en otras funciones más prioritarias que la regulación de ingreso de vehículos al casco urbano, lo cual, sería una de las ventajas que esta tecnología permite y que se estila en otras partes del mundo que cuentan con sistemas de transporte modernos y eficientes.

No obstante, el proyecto no avanzó con la celeridad esperada, sin embargo, a nivel del Ministerio se está trabajando por parte del Señor Alonso López Chaves, Asesor en Informática del Despacho del Ministro con un proyecto ligado con la plataforma Waze, que considero es importante continuar. Con el uso de esta plataforma colaborativa, se generan datos de gran importancia, tales como:

- 1) Reportes climatológicos, como lluvia, neblina
- 2) Reportes de puentes dañados.
- 3) Reportes de baches en carreteras.
- 4) Reportes de averías de semáforos
- 5) Estimación de información sobre puntos concretos, que permitan conocer, niveles de congestión, accidentabilidad entre otros

Esta herramienta, desarrollada en casa, podría ser de gran utilidad para el trabajo que hace no sólo Ingeniería de Tránsito o la Policía de Tránsito sino del CONAVI para la priorización de recursos y estudios que nos permita focalizar, a modo de ejemplo, la priorización de rutas donde hay mayores volúmenes de vehículos transitando o realizar intervenciones de seguridad vial en puntos “calientes” donde los reportes de accidentes de tránsito resultan ser más frecuentes.

V. Conclusiones:

- La gestión del Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial consolidó avances significativos en modernización normativa, tecnológica y operativa, incluso frente a limitaciones externas que frenaron la aprobación de algunas iniciativas. El desarrollo de propuestas regulatorias, el impulso al pago electrónico, la actualización de modelos operativos y la preparación de procesos de transformación digital establecen una base sólida para la mejora continua del sistema de transporte y seguridad vial del país.
- Las diferentes dependencias del Viceministerio lograron resultados verificables con impacto nacional, especialmente en seguridad vial, movilidad y fortalecimiento institucional. La evidencia incluye mejoras en infraestructura crítica como demarcación, señalización y semaforización, una elevada cobertura de programas educativos y preventivos, avances en fiscalización vehicular y la generación de datos estratégicos que fortalecen la toma de

decisiones. Estos logros muestran un impacto directo en la reducción de riesgos, la mejora de servicios y el acceso ciudadano a información y herramientas más modernas y seguras.

- El trabajo interinstitucional y territorial amplió la cobertura de proyectos clave y fortaleció capacidades locales en municipios, centros educativos y comunidades rurales e indígenas. La articulación con entidades públicas, internacionales y el sector privado permitió implementar proyectos de movilidad activa, capacitación de funcionarios, formación de motociclistas, auditorías viales y estrategias de prevención con enfoque regional. Estas acciones fortalecen la gobernanza del transporte, promueven la corresponsabilidad y permiten una atención más equitativa en los territorios con mayores desafíos de siniestralidad y acceso.
- Finalmente, la institución fortaleció su capacidad interna mediante mejoras administrativas, tecnológicas y de gestión del talento humano que elevaron la eficiencia, la transparencia y la continuidad operacional. La mejora en la ejecución presupuestaria, el cumplimiento de metas de planificación, la modernización de infraestructura tecnológica, el fortalecimiento en ciberseguridad, la actualización normativa interna y la profesionalización del recurso humano consolidan una estructura institucional más resiliente, preparada para responder a los retos del sector y enfocada en resultados concretos para la ciudadanía.
- Quedan retos y desafíos a considerar, entre ellos la debilidad del transporte público, pero antes que la gobernanza, consideramos crítico la reforma, total o parcial, de la normativa de fondo, de manera que, se permita una gestión del sistema de transporte público más ágil, efectiva y eficiente, pues el marco jurídico actual está diseñado para una Costa Rica que se ha transformado radicalmente; se debe revisar en esta línea los plazos de actuación no sólo del Consejo de Transporte Público, sino el dogmatismo tramitológico de la ARESEP para que los procesos de ajuste tarifario, garanticen la sostenibilidad del servicio y evitar dilaciones o barreras de entrada que impidan alcanzar el equilibrio económico financiero, responsabilidad que es exclusiva y excluyente en materia tarifaria, del ente regulador. Además se debe fortalecer económicamente la gestión para mejorar la experiencia del usuario a través de sistemas de información y mecanismos de inteligencia artificial que permitan un diseño, gestión y fiscalización adecuada, de manera que no sea indispensable el incremento del personal técnico o administrativo de la institución.
- El Marchamo digital puede ser una herramienta que permita contar con herramientas de control, diseño y gestión de tráfico que permitan facilitar la administración vial y gestionar intervenciones, así como diseño de rutas de transporte público entre otros.
- La herramienta que se está desarrollando con Waze tiene potencial para mejorar la gestión, por lo cual recomiendo se le de continuidad pero su efectividad dependerá de que se integre con las necesidades de la distintas Direcciones de la División de Transporte, del CONAVI, COSEVI y CTP.

- Se debe sostener el fortalecimiento de la Policía de Tránsito, con más oficiales, actualización de equipos y de sus sedes de manera que su función cumpla de manera más sostenida los fines, para ello, es importante el proyecto del Ing. Alonso López Chaves, el cual logra captar información clave del estado de las vías costarricenses en un solo punto, que también tiene alta utilidad para otras instancias de la División de Transportes, como Ingeniería de Tránsito, que permitiría direccionar de mejor manera los recursos humanos disponibles

Finalmente, me permito desearle Señor Ministro muchos éxitos a nivel personal y profesional en lo que está por venir y le manifiesto mi gratitud por su apoyo y confianza, quedo a sus órdenes y atento ante cualquier ampliación que requiera de mi parte.

CARLOS AVILA ARQUIN (FIRMA)
PERSONA FISICA, CPF-01-1034-0515.
Fecha declarada: 04/05/2026 03:44:32 PM
Esta es una representación gráfica únicamente,
verifique la validez de la firma.

Carlos A. Ávila Arquín
Viceministro de Transportes y Seguridad Vial
Febrero 2023 – Mayo 2026

