



CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL

Auditoría Interna

Teléfono: 2539-0821 ext. 2000-7468

Correo electrónico: coincss@ccss.sa.cr

AOPER-0035-2025

24 de julio de 2025

RESUMEN EJECUTIVO

El estudio se realizó según el Plan Anual Operativo 2025 del Área de Auditoría Operacional, con el fin de evaluar la gestión administrativa y operativa efectuada para la adquisición y control del mantenimiento preventivo y correctivo de la flota vehicular en la Región Chorotega.

Como resultado de la evaluación se constató que el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de la región Chorotega no se gestiona a través de un proceso de contratación de servicios continuos; en su lugar, las unidades ejecutoras cubren los costos de diagnóstico, repuestos y mano de obra mediante compras por caja chica.

Además, se identificó la necesidad de estandarizar la estructura de los expedientes que se conforman para los vehículos institucionales, con el fin de mejorar la confiabilidad y utilidad de la información, conforme al Reglamento para la Utilización de Vehículos de la CCSS y el Manual de Gestión del Sistema de Transporte Institucional.

El análisis de la ejecución presupuestaria de las unidades en la región Chorotega, correspondiente a los períodos 2023 y 2024, de las subpartidas destinadas al mantenimiento y reparación de la flota vehicular, reveló un nivel de ejecución general del 77 %, lo que significa que de ₡ 648,4 millones asignados, se gastaron ₡ 517,2 millones, quedando un saldo no ejecutado de ₡ 131,1 millones. Las principales causas de esa subejecución incluyen la falta de contratos para servicios de mantenimiento obliga al uso de caja chica, generando procesos de adquisición más complejos y lentos. También, se evidenció la falta de asesoría técnica regional y supervisión efectiva de reparaciones a los automotores.

Además, la Auditoría identificó oportunidades de mejora en la gestión de riesgos relacionados con el mantenimiento de la flota vehicular. Aunque la Administración incluyó algunos riesgos generales del Catálogo Institucional (como fallos informáticos, planificación inadecuada e incumplimientos de proveedores), no contempló riesgos directamente asociados al sistema de transporte, la disponibilidad de vehículos, accidentes, presupuesto insuficiente y temas relacionados con la gestión.

En virtud de lo anterior, se recomienda a la Dirección de Red Integrada de Prestación de Servicios de Salud Chorotega diseñar una estrategia para el desarrollo de procedimientos de contratación de mantenimiento preventivo y correctivo con repuesto indeterminado de la flota vehicular a nivel regional y que revise, de ser procedente, la "Matriz de Valoración de Riesgos" que contenga, de forma integral y actualizada, la totalidad de riesgos identificados en las diferentes actividades que realizan las unidades para el mantenimiento de los vehículos.

Además, a la Dirección de Servicios Institucionales para que emita una directriz, recomendación técnica o lineamiento que establezca la estructura, formato y criterios mínimos de organización del expediente vehicular (digital o físico) que fortalezca el sistema de control interno en operación para el cumplimiento del marco normativo aplicable y que realice un análisis sobre la viabilidad de la implementación de un mecanismo de control digital que permita a las unidades de manera rápida y precisa, conocer el historial de mantenimiento preventivo y correctivo, modificaciones u otras incidencias relevantes del vehículo.



CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL

Auditoría Interna

Teléfono: 2539-0821 ext. 2000-7468

Correo electrónico: coincss@ccss.sa.cr

AOPER-0035-2025

24 de julio de 2025

AUDITORÍA DE CARÁCTER ESPECIAL SOBRE LA ADQUISICIÓN Y CONTROL DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LA FLOTA VEHICULAR EN LA REGIÓN CHOROTEGA

**DIRECCIÓN DE RED INTEGRADA DE PRESTACIÓN
DE SERVICIOS DE SALUD CHOROTEGA - 2599**

ORIGEN DEL ESTUDIO

El estudio se realizó en atención al Plan Anual Operativo 2025 del Área de Auditoría Operacional.

OBJETIVO GENERAL

Evaluar la gestión administrativa y operativa efectuada para la adquisición y control del mantenimiento preventivo y correctivo de la flota vehicular en la Región Chorotega.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Evaluar la metodología utilizada por las unidades para brindar mantenimiento preventivo y correctivo a la flota vehicular, en la región Chorotega.
- Constatar la existencia, suficiencia y vigencia de la normativa institucional relacionada con el mantenimiento de la flota vehicular.
- Evaluar la gestión presupuestaria relacionada con las partidas asignadas para el mantenimiento de la flota vehicular en las unidades adscritas a la región Chorotega.
- Determinar los riesgos identificados desde la perspectiva de la Auditoría Interna durante la evaluación, para que sean considerados por la Administración Activa.

ALCANCE

El estudio comprende el análisis de los procesos administrativos, operativos y financieros relacionados con el mantenimiento de la flota vehicular de la Región Chorotega, con énfasis en el cumplimiento de la normativa vigente aplicable, la ejecución presupuestaria (subpartidas 2221 y 2153), así como la planificación y ejecución del mantenimiento local.

El período de evaluación comprende del 1° de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2024, ampliándose en los casos que se consideró necesario.

Lo anterior, se efectuó de conformidad con lo establecido en las Normas Generales de Auditoría para el Sector Público, divulgadas a través de la Resolución R-DC-064-2014 de la Contraloría General de la República, publicadas en La Gaceta 184 del 25 de setiembre 2014, vigentes a partir del 1° de enero 2015 y las Normas para el ejercicio de la Auditoría Interna en el Sector Público, divulgadas en La Gaceta 28 del 10 de febrero 2010.

METODOLOGÍA

Con el propósito de alcanzar los objetivos del presente estudio, se aplicaron los siguientes procedimientos metodológicos:

- Revisión y análisis del inventario de la flota vehicular institucional.
- Revisión y análisis de la normativa institucional relacionada con el mantenimiento de vehicular.

- Análisis de la ejecución presupuestaria de las subpartidas 2153 (Mantenimiento y reparación de equipos de transporte por terceros) y 2221 (Repuestos para equipo de transporte) en los periodos 2023 y 2024.
- Entrevista a los siguientes funcionarios:
 - Licda. Evelyn Haydee González Gofí, jefe a.i., Área de Servicios Generales.
 - Licenciados Sergio Arauz Rodríguez y Gueiner Garro Calderón, jefe titular e interino de la Subárea Taller Mecánico, respectivamente.
 - Lic. Randall Torres Núñez, administrador, DRIPSSCH.
 - Lic. José Alberto Arguedas Romano, jefe de Transportes, hospital Dr. Enrique Baltodano Briceño.
 - Sr. Oscar Mario Rivas, responsable de Transportes, hospital Upala.
 - MBA Evelyn Hernández Navarrete, administradora, área de salud Carrillo.
 - Licda. Siuelen Jiménez Li, administradora, área de salud Bagaces.
 - Licda. Andrea Espinoza Jiménez, administradora, área de salud Liberia.
 - Licda. Sandra Abadía López, administradora, área de salud Nicoya.
 - Lic. Sergio Alberto Zúñiga, administrador, área de salud Jicaral.
 - Licda. Paola Sofia Campos Araya, responsable de Transportes, área de salud Cañas.
 - Lic. Jonnathan Agüero Morales, responsable de Caja Chica y Transportes, área de salud Carrillo.
 - Sra. Diana Isabel Viales Espinoza y Sr. Orlando Esteban Juárez Baltodano, responsable titular e interino de Transportes, área de salud Nicoya.

MARCO NORMATIVO

- Ley General de Control Interno, de setiembre de 2002.
- Ley General de Contratación Pública, de mayo de 2021.
- Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, noviembre 2022.
- Normas de Control Interno para el Sector Público, del 2009.
- Reglamento para la Utilización de Vehículos de la Caja Costarricense de Seguro Social, marzo 2023.
- Manual Gestión del Sistema de Transporte Institucional, agosto 2024
- Política presupuestaria 2024-2026 del seguro de salud, régimen de invalidez, vejez y muerte y régimen no contributivos de pensiones, abril de 2024.

ASPECTOS NORMATIVOS QUE CONSIDERAR DE LA LEY GENERAL DE CONTROL INTERNO

Esta Auditoría Interna, informa y previene al Jerarca y a los titulares subordinados, acerca de los deberes que les corresponden, respecto a lo establecido en el artículo 6 de la Ley General de Control Interno, así como, sobre las formalidades y los plazos que deben observarse en razón de lo preceptuado en los numerales 36, 37 y 38 de la Ley 8292 en lo referente al trámite de nuestras evaluaciones; al igual que sobre las posibles responsabilidades que pueden generarse por incurrir en las causales previstas en el artículo 39 del mismo cuerpo normativo, el cual indica en su párrafo primero: *“Artículo 39 – Causales de responsabilidad administrativa. El Jerarca y los titulares subordinados incurrirán en responsabilidad administrativa y civil, cuando corresponda, si incumplen injustificadamente los deberes asignados en esta Ley, sin perjuicio de otras causales previstas en el régimen aplicable a la respectiva relación de servicios [...]”*.

ASPECTOS GENERALES

Los vehículos de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) representan un componente clave en la prestación de servicios de salud y en la operatividad institucional. Estos recursos logísticos son fundamentales para garantizar la continuidad y eficiencia de las labores que permiten brindar atención a la población de manera oportuna y con una cobertura nacional.

Dentro de la institución, el Área de Servicios Generales, adscrita a la Dirección de Servicios Institucionales, cumple la función de evaluación y determinación de las necesidades de adquisición o renovación de la flota vehicular y la gestión de directrices para el mantenimiento preventivo y correctivo de esos activos.

Actualmente, la institución cuenta con aproximadamente 1,813 vehículos, siendo las motocicletas las más numerosas con 639 unidades, seguidas de los pick-ups (447), ambulancias (317), microbuses (87) y cuadraciclitos (80).

En cuanto a su distribución, la mayor parte de la flota se encuentra asignada en las regiones lo que refleja la priorización del primer nivel de atención para garantizar una cobertura nacional, destacando la Chorotega con 279 unidades, Central Sur con 256, Brunca con 228, Central Norte 222, Huetar Atlántica 186, Pacífico Central 164, Huetar Norte 137.

En las sedes centrales operan 129 vehículos, mientras que los hospitales especializados y nacionales cuentan con 56 y 46 unidades, respectivamente:

Tabla 1
Distribución de Vehículos institucionales
(Febrero 2025)

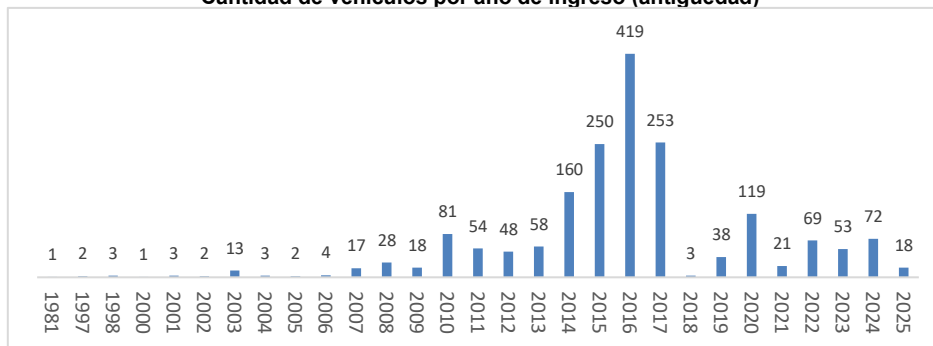
Región / Sede	Cantidad
Chorotega	279
Central Sur	256
Brunca	228
Central Norte	222
Huetar Atlántica	186
Pacífico Central	164
Huetar Norte	137
Sede Central	129
Hospitales Especializado	56
Hospitales Nacional	46
Sucursales Chorotega	29
Sucursales Central	25
Sucursales Huetar Norte	21
Sucursales Huetar Atlántica	18
Sucursales Brunca	17
Total	1 813
Fuente: Jefe de Área de Servicios Generales, vehículos en uso asegurados	

En relación con el valor del inventario, al 31 de diciembre de 2024 el monto inicial ascendía a ₡23,857 millones. Sin embargo, a lo largo del tiempo este ha experimentado una depreciación acumulada de ₡16,476 millones, lo que representa un 69 % de su valor original.

Con respecto a la antigüedad, se observa en el siguiente gráfico que al cierre del 2024 el 87 % de la flota vehicular se encuentra dentro del rango de 13 años de antigüedad que la institución ha establecido como un parámetro a considerar en el proceso de renovación, en conjunto con otras variables como kilometraje, daños estructurales o fatiga de materiales, cantidad de vehículos disponibles en la unidad y costo de reparación.

En esa línea, en el gráfico 1 se observa que, a partir del 2014, las adquisiciones de vehículos aumentaron significativamente, llegando al punto más alto en el 2016 con la compra de 419 unidades. Aunado a lo anterior, se rescata que entre el 2014 al 2017 se adquirieron 1 082 activos, lo que equivale al 60 % de los vehículos:

Gráfico 1
Cantidad de vehículos por año de ingreso (antigüedad)



Fuente: Jefe de Área de Servicios Generales, vehículos en uso asegurados

Sobre las evaluaciones efectuadas por la Auditoría en relación con la flota vehicular

- **Informe AFINPE-067-2024 del 28 de octubre de 2024**, “Auditoría de carácter especial sobre la gestión de transportes en la CCSS”. Se evaluó la gestión del servicio de transportes en la institución, evidenciándose la existencia de vehículos con más de 13 años de antigüedad, excediendo el plazo establecido en la normativa institucional. Se identificó la acumulación de vehículos en el Centro de Acopio ubicado en La Uruca, el cual no cuenta con espacio disponible para recibir más activos dados de baja, albergando en ese momento 33 vehículos y 110 motocicletas provenientes de distintas unidades del país. Asimismo, se reportó la cancelación de marchamos a vehículos en desuso, la asignación incorrecta del responsable y unidad a vehículos en el Sistema Contable de Bienes Muebles, la carencia de mecanismos de control, monitoreo y supervisión de vehículos mediante el sistema satelital (GPS), debilidades en el proceso de mantenimiento preventivo, deficiencias en el control interno del registro de los vales de entrada y salida de los vehículos, así como la falta de actualización de los expedientes correspondientes.
- **Oficio AD-AINNOVAC-0014-2025, del 4 de marzo de 2025**: “Oficio de advertencia en relación con la DE-239-2024 sobre el resguardo y almacenamiento de vehículos institucionales tanto en desuso como en proceso de remate, ubicados en centro de acopio en la Uruca”. La Auditoría advirtió sobre problemas relacionados con el almacenamiento y gestión de vehículos institucionales en desuso en el centro de acopio de La Uruca; lo anterior, con base en lo expuesto en la denuncia DE-239-2024, que señalaba obstrucciones operativas, riesgos de plagas y deterioro de la imagen institucional debido a la acumulación de vehículos.

Entre los hallazgos principales se destaca que el centro de acopio opera al 100 % de su capacidad, albergando más de 50 vehículos entre autos livianos, camiones y microbuses. Aunque se concluyó exitosamente un proceso de remate en diciembre de 2024, en el cual se vendieron 235 vehículos, la acumulación sigue siendo un problema cíclico debido al continuo retiro y adquisición de unidades.

Esta Auditoría también señala que, aunque se han adoptado medidas como la agrupación de vehículos en “combos” para facilitar futuras ventas y se realiza vigilancia y control de plagas, se necesita urgentemente un nuevo espacio de almacenamiento.

El informe recomienda a la administración implementar estrategias innovadoras, tales como: redistribución interna de vehículos según su estado, aumento en la frecuencia de remates, incluyendo opciones virtuales, digitalización del inventario y sistema de gestión de activos, mejor comunicación con compradores mediante plataformas en



CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL

Auditoría Interna

Teléfono: 2539-0821 ext. 2000-7468

Correo electrónico: coincss@ccss.sa.cr

línea, así como evaluación constante del control interno para cumplir con los principios de eficiencia y conservación del patrimonio.

HALLAZGOS

1. SOBRE EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LA FLOTA VEHICULAR

Se determinó que en la región Chorotega el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos institucionales no se gestiona a través de un proceso de contratación de servicios continuos; en su lugar, las unidades ejecutoras cubren los costos de diagnóstico, repuestos y mano de obra mediante compras por caja chica.

En ese contexto, los servicios de mantenimiento preventivo constituyen una necesidad operativa periódica, programable y previsible, por lo que su atención podría ser estructurada a través de procedimientos contractuales formalizados, con respaldo legal, garantías establecidas y planificación presupuestaria, conforme a lo previsto en la Ley General de Contratación Pública y su Reglamento.

Por su parte, los servicios de mantenimiento correctivo, dada su naturaleza generalmente impredecible, podrían ser atendidos de manera expedita al existir un contrato formal con alguna empresa especializada (taller) a la cual se pueda acudir al momento de fallas o averías de los vehículos y, de esa manera, no incurrir en la solicitud de cotizaciones previas para el trámite por caja chica, situación que, de acuerdo con los administradores y responsables de transportes entrevistados por esta Auditoría en la región Chorotega, no es la forma más eficiente para atender oportunamente las necesidades institucionales de adquirir servicios y repuestos.

La Ley General de Contratación Pública, en el artículo 78, sobre la contratación de servicios, indica: “La entidad contratante podrá realizar la contratación de servicios especializados que brinden personas físicas o jurídicas, cuando no pueda suplirlos a través de su propio personal y únicamente en forma temporal, si se acredita que tales servicios son idóneos para satisfacer la necesidad institucional.”

El Reglamento de la citada Ley, en el artículo 13, estipula: “Fragmentación. La Administración no podrá fraccionar sus operaciones respecto a necesidades previsibles con el propósito de evadir el procedimiento de contratación que corresponde.”

Asimismo, en el artículo 212, referente al objeto de la contratación de servicios, ese reglamento establece:

Para la contratación de servicios técnicos o profesionales, que brinden personas físicas o jurídicas, la Administración decidirá la modalidad de contratación que mejor satisfaga su necesidad y deberá seguir los procedimientos ordinarios establecidos en la Ley General de Contratación Pública, salvo lo dispuesto en el inciso i) del artículo 3 de la Ley General de Contratación Pública.

La Administración podrá realizar este tipo de contratación cuando requiera servicios especializados que brinden personas físicas o jurídicas, siempre y cuando acredite en la decisión inicial que no puede llevarlos a cabo con su propio personal.

El Manual de Normas y Procedimientos para la Administración, Contabilización y Liquidación de Fondos de Caja Chica, en el artículo 2, dispone:

Está constituido por un fondo de efectivo o suma de dinero asignada por el Área de Tesorería General a una Unidad Ejecutora que así lo requiera, con el fin de satisfacer la adquisición de bienes y servicios de carácter excepcional y bajo costo, que garanticen la continuidad en la prestación de los servicios y cuya postergación para adquirirlos a través de un procedimiento de contratación ordinario causaría perjuicio a los asegurados, usuarios, a la Institución y en general a la eficiencia del servicio.



CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL

Auditoría Interna

Teléfono: 2539-0821 ext. 2000-7468

Correo electrónico: coincss@ccss.sa.cr

Los fondos de caja chica asignados a las unidades, deberán ser utilizados única y exclusivamente para la adquisición de bienes y servicios, que garanticen la continuidad en la prestación de servicios y que estén respaldados en el presupuesto de operaciones de la unidad.

La Licda. Evelyn Haydee González Goñi, jefe a.i. del Área Servicios Generales, indicó:

[...] considerando la diferencia de criterios de la Dirección Jurídica y Dirección Técnica de Bienes y Servicios, con respecto al desarrollo del pliego de condiciones, tal como se evidencia en los oficios GA-DJ-4059-2024, GL-0919-2024, las diferentes unidades con vehículos asignados se veían limitadas a consolidar el trámite de los procesos de contratación por el servicio de mantenimiento de vehicular con el suministro de repuestos.

Situación que se subsana con la publicación de Web Máster del 2 de abril 2024, por parte del Área de Regulación y Evaluación, en la cual comunica a nivel institucional las condiciones específicas para efectuar la contratación de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos.

El Lic. Gueiner Garro Calderón, jefe a.i. Subárea Taller Mecánico, mencionó:

[...] La limitante de contar con una contratación oportuna que atienda los vehículos de forma preventiva según recomendación del fabricante limita a las administraciones a cumplir únicamente con requerimientos básicos e imprevisibles que vayan saliendo, además apegados a montos bajos para compras por la modalidad de Caja Chica.

En este sentido, los contratos vienen a impulsar el compromiso de realizar revisiones periódicas y cambiar piezas o elementos que estén próximos a cumplir su vida útil según criterio técnico.

La limitante para poder salir con estos contratos de mantenimiento ha sido el criterio de la jurídica visible en los oficios GA-DJ-4059-2024, GL-0919-2024 para contratar el mantenimiento correctivo con aprovisionamiento de repuestos, lo cual se espera que tenga una solución favorable prontamente.

El Lic. Randall Torres Núñez, administrador de la Dirección de Red Integrada de Prestación de Servicios de Salud Chorotega, sobre la falta de un contrato preventivo y correctivo regional, manifestó:

[...] la Región Chorotega viene trabajando desde alrededor de cuatro años atrás, con comisiones para poder obtener un contrato de mantenimiento de vehículos, actualmente se está en la etapa del 80% de confección del contrato para la Región Chorotega, así poder suplir esta necesidad a nivel Regional y con ello solventar las dificultades que se presentan a diario con la disponibilidad de contar con un taller que pueda brindar el mantenimiento correctivo a la Flotilla Vehicular Regional.

Actualmente se está realizando una consolidación por medio marcas, modelos, estilos y por componentes de los vehículos para determinar las líneas de los componentes de las unidades.

Además, se está a la espera de la visita por parte de Servicios Generales para verificar la lista de talleres suministrada por esta región, para la determinación de saber si cumple o no con las condiciones requeridas.

La Licda. Andrea Espinoza Jiménez, administradora del área de salud de Liberia, mencionó:

Efectivamente si se contara un contrato de mantenimiento preventivo y correctivo se lograría agilizar más la gestión, por cuanto al contar con la seguridad jurídica que nos proporciona un contrato se evitarían cuestionamientos a la hora de realizar la cotización en los talleres. Además, que se hace complicado cumplir con el requerimiento de obtener dos cotizaciones según Reglamento de Caja chica, por cuanto normalmente para cotizar el taller requiere de tiempo para revisar el vehículo y en algunos casos hasta desarme.

Se ha vuelto un problema a nivel de la Región, provocando que las administraciones tengamos que asumir grandes riesgos con el objetivo de resolver las necesidades de mantenimiento y que los vehículos puedan movilizarse sin poner en riesgos la vida de los demás, pero entonces sucede que sin poseer el conocimiento técnico debemos autorizar los trabajos recomendados directamente por un único taller.

Lo anterior, obligó a las unidades a continuar con el proceso habitual de comprar los servicios y repuestos por compras de caja chica, afectando la celeridad de los procesos de compra, lo cual podría ocasionar inoportunidad en la reparación de las unidades de transporte, afectando la prestación de servicios de salud (como visitas de ATAP, traslado de pacientes, visitas domiciliarias, entre otros).

La situación encontrada tuvo su origen en la falta de claridad del tipo de procedimiento que debían ejecutar las unidades de compras para la adquisición de los servicios de mantenimiento; lo anterior, ya que existían diferentes criterios entre la Dirección Jurídica y la Gerencia de Logística sobre el procedimiento a seguir para la adquisición de los servicios y repuestos. Situación discutida y analizada por esas dos unidades en los oficios GL-0780-2024, del 26 de abril de 2024, GA-DJ-4059-2024, del 20 de mayo de 2024, y GL-0919-2024, del 22 de mayo de 2024.

No obstante, el 2 de abril de 2025, mediante comunicado en la Web Máster, se dieron a conocer las “Condiciones específicas para la contratación de Servicios de Mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos”, emitidas en conjunto por la Dirección Técnica de Bienes y Servicios y la Dirección Jurídica; documento que establece las pautas jurídicas y administrativas a ser tomadas en cuenta por las unidades de compra al momento de elaborar los pliegos de condiciones para la contratación de empresas que brinden servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, y venta de repuestos a los vehículos.

2. SOBRE LA CONFORMACIÓN DEL EXPEDIENTE VEHICULAR

Se identificó la necesidad de que los expedientes de los vehículos tengan una estructura estandarizada, que contribuya con la confiabilidad, oportunidad y utilidad de la información de esos activos con base en lo establecido en el Reglamento para la Utilización de Vehículos de la CCSS y el Manual de Gestión del Sistema de Transporte Institucional.

Lo anterior, debido a que durante la revisión efectuada en las áreas de salud de Bagaces, Carrillo, Cañas y Nicoya, y en el hospital Dr. Enrique Baltodano Briceño, no se encontró información tabulada, organizada y de fácil acceso que permitiera identificar específicamente aspectos clave como la cantidad y fechas de los servicios de mantenimiento realizados y próximos por desarrollar, así como, las rutinas específicas efectuadas; en su defecto, se tiene que buscar entre las facturas y reportes cuál fue el último pago de servicios y calcular el kilometraje para determinar cuándo le tocaría el próximo, por ejemplo.

Lo encontrado en archivos corresponde a reportes de averías elaborados por los choferes, facturas de reparación y copias de documentos relacionados con caja chica, no así, información organizada y tabulada relacionada con la gestión del vehículo.

En esa línea, un expediente debe ser un conjunto de documentos relacionados entre sí que permiten brindar seguimiento a un mismo proceso o trámite. En este caso, lo encontrado por la Auditoría se asemeja más a un archivo de documentos, que a un expediente formal debidamente gestionado.

Como excepción, en el área de salud de Carrillo se observó un archivo digital gestionado a través de la herramienta MS-Excel, como parte de un mecanismo de control de la información, la cual, sí permite obtener los datos requeridos de manera más efectiva.

El Reglamento para la Utilización de Vehículos de la Caja Costarricense de Seguro Social GA-DSI-ASG-RE001, entre las Acciones de Control, artículo 13, indica: *“Todas las unidades con vehículo asignado deben mantener un expediente vehicular el cual contenga el historial cronológico de las operaciones de la unidad de acuerdo con la normativa interna”*.

El Manual Gestión del Sistema de Transporte Institucional GA-DSI-ASG-MA001, punto 11.7. Registro y control de operaciones, dispone:

La unidad con vehículo asignado debe mantener en forma física y/o digital el expediente vehicular de cada uno de los equipos automotores, el cual debe incluir al menos la siguiente información: número de placa, modelo, clasificación, número de motor, número de activo, capacidad, fecha de adquisición y ubicación del vehículo.

Así mismo, debe mantener un registro del uso del vehículo, considerando al menos: cantidad de servicios realizados, lugares visitados, kilometraje recorrido y actividades en las cuales se utiliza, entre otros.

Las Normas de control interno para el Sector Público, apartado 5.6 sobre la Calidad de la información, establece:

El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben asegurar razonablemente que los sistemas de información contemplen los procesos requeridos para recopilar, procesar y generar información que responda a las necesidades de los distintos usuarios. Dichos procesos deben estar basados en un enfoque de efectividad y de mejoramiento continuo.

Los atributos fundamentales de la calidad de la información están referidos a la confiabilidad, oportunidad y utilidad.

El Dr. Warner Picado Camareno, director de Red Integrada de Prestación de Servicios de Salud Chorotega indicó:

Me parece importante destacar que muchos de los llamados “encargados de transporte” en realidad son funcionarios que asumen esa responsabilidad como una tarea adicional, es decir, son recargos que realizan además de sus funciones principales, como por ejemplo encargados de caja chica, o cualquier otro puesto, sin embargo, esto puede generar problemas, ya que muchas veces el tiempo disponible para realizar esta tarea no es suficiente para cumplir con todos los requerimientos.

Sería importante que en futuras auditorías se identifique esta brecha, es decir, la falta de personal dedicado exclusivamente al área de transporte, para asegurar que se pueda llevar a cabo el trabajo en tiempo y forma, cumpliendo con los procedimientos establecidos y manteniendo los expedientes completos y actualizados.

El Lic. Randall Torres Núñez, administrador de la Dirección de Red Integrada de Prestación de Servicios de Salud Chorotega indicó:

Para complementar, cada unidad lleva su propia información documental. En las evaluaciones que realizamos, por ejemplo, yo he solicitado expedientes y controles de reparaciones. Estos documentos se llevan en algunos casos en formatos como Excel, pero muchas veces los encargados de transporte no alimentan estas bases de datos de manera completa.

Los compañeros que tienen esas funciones me han comentado que, ante la carga de trabajo, deben priorizar tareas: o archivan la información o la digitan, pero no les alcanza el tiempo para hacer ambas cosas. Como mencionó el doctor Picado, también deben encargarse de activos, caja chica, y otras funciones.

Entonces, aunque la información sí se maneja, muchas veces no está organizada como se espera. La falta de recurso humano y de tiempo impide que la información se tabule adecuadamente, lo cual sería lo ideal para facilitar la generación de informes.

Un aspecto que también complica todo esto es la alta rotación del personal en estos puestos. Muchas veces las personas están como interinas o en sustituciones por vacaciones o ascensos, y esto provoca una desventaja: la continuidad del control de información se pierde y se deja de llenar o actualizar los archivos de Excel.

En relación con lo que usted mencionó del área de salud de Carrillo, quería contarle que esa herramienta que se usó ahí tiene ya aproximadamente dos años de estar en desarrollo. Fue impulsada por un compañero que llegó como sustituto y, viendo la gran cantidad de información que se debía manejar, tomó la iniciativa de desarrollar esa herramienta.

Él incluso se acercó a mí para pedir apoyo y orientación. Sé que avanzó bastante, pero por falta de tiempo incluso tuvo que solicitar horas extra a su jefatura para poder continuar. En algún momento hablamos de protocolizar esa herramienta y utilizarla en todas las unidades de la Región Chorotega.

Sin embargo, no se logró finalizar. La herramienta que ustedes vieron en el informe todavía está en proceso de ajustes. La idea era implementarla de forma regional, pero debido a los constantes cambios de puesto del compañero, el avance se ha detenido.

Lo expuesto obedece a que, si bien la normativa vigente establece -con claridad- qué información debe contener el expediente vehicular, no determina o estandariza la forma en la cual debe estar estructurada, organizada o tabulada. Esta omisión normativa abre la posibilidad a que los responsables del proceso utilicen el expediente como un archivo de resguardo documental y no como herramienta de gestión y control.

Esta debilidad en el control interno genera falta de claridad y uniformidad en la presentación de la información, dificultando su consulta, análisis y verificación. Como consecuencia, se reduce considerablemente la utilidad práctica del expediente para conocer, de manera rápida y precisa, el estado real del vehículo, así como su historial de mantenimiento, modificaciones, accidentes u otras incidencias relevantes.

3. SOBRE LOS MONTOS NO EJECUTADOS EN EL PRESUPUESTO ASIGNADO PARA EL MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR

El análisis de la ejecución presupuestaria de las unidades en la región Chorotega, correspondiente a los períodos 2023 y 2024, de las subpartidas destinadas al mantenimiento y reparación de la flota vehicular, reveló un nivel de ejecución general del 77 %, lo que significa que de ₡ 648,4 millones asignados, se gastaron ₡ 517,2 millones, quedando un saldo no ejecutado de ₡ 131,1 millones.

Específicamente, la subpartida 2153 (Mantenimiento y reparación de equipos de transporte por terceros) tuvo una ejecución del 76,3 %, lo que representa una subejecución del 23,6 % (₡ 62,7 millones), mientras que la subpartida 2221 (Repuestos para equipo de transporte), alcanzó un 77,6 % y un remanente del 22,3 % (₡ 68,4 millones):

Cuadro 3
Ejecución presupuestaria Región Chorotega subpartidas 2153 y 2221
Años 2023 y 2024
(colones)

Subpartida	Asignación	Gasto	Saldo	% Ejecución
2153	287,144,000.00	224,441,060.43	62,702,939.57	76.3
2221	361,279,000.00	292,794,313.08	68,484,686.92	77.6
Total, general	648,423,000.00	517,235,373.51	131,187,626.49	77

Fuente: Mayor Auxiliar de Asignaciones Presupuestarias de las subpartidas 2023-2024.

En ese contexto, un análisis más específico demostró que 10 unidades de la región tuvieron un promedio de ejecución inferior al 85 %¹, como las áreas de **salud** de Colorado (45 %), Jicaral (52 %), Liberia (61 %), Tilarán (61 %) y otras, a saber:

¹ Porcentaje límite inferior para justificar en la "Matriz 1 "Ejecución presupuestaria" de la Guía para la generación de las matrices de ejecución presupuestaria."

Cuadro 4
Ejecución presupuestaria unidades de la
Región Chorotea, subpartidas 2153 y 2221
Años 2023 y 2024

Unidad Ejecutora	Asignación	Gasto	Saldo	% Ejecución
Colorado	13,510,000	6,051,859	7,458,140	45
Jicaral	39,500,000	19,525,363	19,974,636	52
Liberia	8,400,000	4,667,690	3,732,309	61
Tilarán	33,000,000	20,265,856	12,734,143	61
Bagaces	18,075,000	12,361,783	5,713,216	67
Hospital Upala	35,500,000	23,666,701	11,833,298	68
DRIPSSCH	19,300,000	13,596,116	5,703,883	73
Nicoya	23,250,000	17,070,996	6,179,003	74
Carrillo	47,500,000	36,814,452	10,685,547	74
La Cruz	59,380,000	42,735,855	16,644,144	74
Cañas	79,000,000	66,872,831	12,127,168	85
Abangares	19,500,000	17,560,786	1,939,213	89
Hojancha	5,014,000	4,396,568	617,432	90
Santa Cruz	73,000,000	65,501,357	7,498,642	91
Hospital Dr. EBB	34,000,000	31,701,016	2,298,983	94
Nandayure	19,900,000	19,340,678	559,321	95
Hospital La Anexión	70,700,000	66,784,958	3,915,041	96
Upala	49,894,000	48,320,500	1,573,499	97
Total	648,423,000	517,235,373	131,187,626	77

Fuente: Mayor Auxiliar de Asignaciones Presupuestarias de las subpartidas 2023-2024.

La Política presupuestaria 2024-2026 del seguro de salud, régimen de invalidez, vejez y muerte y régimen no contributivo de pensiones establece:

Lineamiento 1: utilización eficiente de los recursos orientada a las principales prioridades institucionales.

La programación y ejecución presupuestaria se realizará atendiendo disposiciones de racionalidad, eficiencia y eficacia en el uso de los recursos, en concordancia con los objetivos y metas incluidas en la planificación institucional.

Estrategias:

- Programar las actividades de conformidad con el modelo de prestación de los servicios y los recursos disponibles.
- Programar los recursos asignados para que se ejecuten de manera oportuna conforme al principio de anualidad, con el fin de no afectar la programación y la asignación presupuestaria del periodo en ejecución, ni la rendición de cuentas.
- Crear e implementar medidas que generen ahorros o maximicen los impactos en la prestación de los servicios, que contribuyan al uso eficiente y racional de los recursos, así como el equilibrio presupuestario y el cumplimiento de las metas institucionales.

(...) Lineamiento 4: formulación, ejecución, control y evaluación del uso de los recursos

Las unidades ejecutoras serán las responsables de realizar las etapas de formulación, ejecución, seguimiento y control de la gestión presupuestaria, para lo cual deben respetar la normativa técnica y presupuestaria, los lineamientos definidos por la Junta Directiva y otras instancias competentes en cuanto a la utilización de los recursos.

La Gerencia Financiera a través de la Dirección de Presupuesto es el ente técnico responsable de la conducción del proceso presupuestario.

- Las unidades ejecutoras deben realizar evaluaciones continuas del presupuesto, a efecto de monitorear el comportamiento del gasto y realizar los ajustes que correspondan a la programación del Plan-Presupuesto, así como

determinar posibles remanentes, especialmente para financiar las subpartidas relacionadas con la atención directa a los asegurados.

La Licda. Evelyn Haydee González Goñi, jefe a.i. del Área de Servicios Generales, sobre los factores que influyen, dificultan o limitan negativamente la ejecución presupuestaria, indicó:

Falta de contratos de mantenimiento: considerando la diferencia de criterios de la Dirección Jurídica y Dirección Técnica de Bienes y Servicios, con respecto al desarrollo del pliego de condiciones, tal como se evidencia en los oficios GA-DJ-4059-2024, GL-0919-2024, las diferentes unidades con vehículos asignados se veían limitadas a consolidar el trámite de los procesos de contratación por el servicio de mantenimiento de vehicular con el suministro de repuestos.

Situación que se subsana con la publicación de Web Máster del 2 de abril 2024, por parte del Área de Regulación y Evaluación, en la cual comunica a nivel institucional las condiciones específicas para efectuar la contratación de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos”.

Renovación de flota: considerando que la institución posee más del 90% de la flota vehicular actualizada, los vehículos presentan poco desgaste y fatiga en sus sistemas, por lo cual únicamente demandan mantenimientos básicos como cambios de aceite, pastillas de freno, y filtros, reduciendo la necesidad de realizar servicios de mantenimiento correctivo de alta complejidad.

Siniestrabilidad de la flota vehicular: según el registro del Área Servicios Generales la cantidad de accidentes de tránsito en los últimos dos años ha disminuido, lo cual impacta en el comportamiento de estas partidas. Importante hay que considerar que estos eventos son impredecibles, por lo que las unidades requieren disponer de los recursos suficientes en estas partidas para enfrentar cualquier erogación al respecto, evitando con ello que el vehículo se mantenga fuera de circulación por mucho tiempo. Comentario de Steve y Randall.

El Lic. Randall Torres Núñez, administrador de la Dirección de Red Integrada de Prestación de Servicios de Salud Chorotega, manifestó:

La poca ejecución de estas subpartidas depende de que las unidades puedan reparar los vehículos ya muchos de los talleres de la región no les gusta realizarle trabajos a la CCSS por que no están inscritos como proveedores, y mencionan que deben realizar mucha tramitología para cobrar la factura.

Por ser una zona rural, no existe variedad de talleres, y la mayoría son tipo garaje, esto dificulta a que las revisiones o reparaciones se realicen en un corto plazo, por tal motivo se deben trasladar a un taller autorizado que cumpla con las condiciones mínimas, y eso conlleva a sacar cita, mismas que se encuentran saturadas y con plazo de espera de 10 a 15 días, influyendo en la ejecución presupuestarias.

Además, que en la Flotilla vehicular es relativamente nueva, que anda entre los años 2016- 2017, excepto las ambulancias que esas si tienen mayor antigüedad, las cuales son las que se llevan más al taller para su mantenimiento.

No omite manifestar que todo se realiza por caja chica y vale de caja chica y eso conlleva a más tramitología.

La Licda. Andrea Espinoza Jiménez, administradora del área de salud de Liberia, señaló:

El área de salud Liberia cuenta con dos vehículos modelo 2020, los cuales han requerido muy poca inversión en mantenimiento considerando que se encontraban en garantía y mantenimiento como parte de esta, por kilometraje. Siendo, además, que estos vehículos se utilizan solamente para viajes cortos por cuanto la Unidad no cuenta con recursos humano de transportes y son los funcionarios de atención directa o administrativos quienes conducen (ATAP, Médicos, Administrativos).

Con respecto a las motocicletas se les ha venido dando el mantenimiento requerido, no obstante, se complica porque dicha actividad está como recargo de la Administración y debe priorizarse este mantenimiento con las demás actividades a cargo, esto causa que quizás no se realice con la periodicidad que debería.

Si se contara un contrato de mantenimiento preventivo y correctivo se lograría agilizar más la gestión, por cuanto al contar con la seguridad jurídica que nos proporciona un contrato se evitarían cuestionamientos a la hora de realizar la cotización en los talleres. Además, que se hace complicado cumplir con el requerimiento de obtener dos cotizaciones según Reglamento de Caja chica, por cuanto normalmente para cotizar el taller requiere de tiempo para revisar el vehículo y en algunos casos hasta desarme.

El Lic. Adrián Jesús Abarca Carrillo, administrador del área de salud de Tilarán, refirió:

Efectivamente al carecer de un contrato de mantenimiento preventivo y correctivo, limita la adecuada gestión de mantenimiento preventivo y correctivo de la flota vehicular, debido a que los fabricantes de esos vehículos indican las rutinas, frecuencia y kilometraje donde se debe brindar MPC, para un mejor desempeño del vehículo, sin embargo al no contar con ese contrato, no se tiene certeza de el adecuado funcionamiento del vehículo, situación potencia el riesgo de que los vehículos fallen durante las giras y afecte el traslado de pacientes e insumos, de interés institucional.

El Lic. Sergio Alberto Zúñiga Solano, administrador del área de salud de Jicaral, indicó:

Para el año 2024 se efectuó concurso de mantenimiento preventivo y correctivo de motores fuera de borda para la embarcación San Antonio, que cuenta con dos motores 150 fuera de borda, sin embargo, el concurso se declara desierto y el contenido presupuestario que se tenía, no se pudo devolver por remanentes en vista que ya las fechas para modificaciones habían pasado.

El riesgo de gastos por reparación de la flota vehicular y motores fuera de borda es alto y el impacto en la atención directa a los usuarios es alta. Siendo así, la administración mantiene fondos suficientes para atender estas situaciones ya que no se sabe cuándo se da un daño y hay que reparar la unidad para dar continuidad a la gestión.

A modo de reflexión y tomando en cuenta que prestamos un servicio a la población, tratando en lo posible de ser rápidos y oportunos en nuestra gestión diaria. La Caja, debería, con todos los actores que involucra realizar una contratación de este tipo, lograr una compra a nivel institucional para Mantenimiento y Reparación de Vehículos, bajo demanda, lo que permitiría disminuir trámites administrativos, acortar tiempos en reparación de la flota vehicular en bien de la atención directa a la población.

A partir del análisis expuesto, se identifica que, en la región Chorotega, existen oportunidades de mejora en la ejecución del presupuesto destinado al mantenimiento y reparación de la flota vehicular. Esta situación se ve influenciada por la ausencia de contrataciones para servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, que faciliten los procesos de adquisición y por consiguiente la inversión en mantenimiento, lo que obliga a la Administración a recurrir a compras mediante procedimiento de caja chica; mecanismo que impacta en la celeridad de adquisición de repuestos y pago de mano de obra, debido a la necesidad de obtener múltiples cotizaciones.

Por otra parte, la reciente incorporación de nuevas unidades de transporte, que hasta el momento no han requerido procesos de mantenimiento significativos, ha influido positivamente en el gasto por reparaciones y adquisición de repuestos.

La falta de ejecución efectiva del presupuesto destinado al mantenimiento de la flota vehicular puede generar diversas consecuencias negativas para la operatividad institucional. En primer lugar, existe un alto riesgo de deterioro acelerado de la flota vehicular, lo que puede afectar la disponibilidad de los medios de transporte y comprometer la continuidad de las operaciones. Además, la falta de mantenimiento oportuno puede traducirse en un incremento en los costos de reparación, debido a que las unidades podrían requerir intervenciones más costosas o, incluso, sustituciones prematuras. Por otro lado, la subutilización de los recursos financieros asignados podría derivar en reasignaciones presupuestarias o pérdida de fondos asignados a las unidades por no ejecución, los cuales podrían hacer falta al momento de requerir reparaciones mayores.

4. SOBRE LA NECESIDAD DE REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LA MATRIZ DE VALORACIÓN DE RIESGOS

Esta auditoría evidenció oportunidades de mejora en el proceso de “Valoración de Riesgos Operativos” realizado por las unidades adscritas a la Región Chorotega, ya que, a pesar de que el 64.7 % (11 de 17) de las unidades identificaron el riesgo “OP-14: Falta de disponibilidad de medio de transporte”, no se consideraron otros riesgos relevantes, como el “OP-15: Accidente de tránsito y/o desperfectos mecánicos de los vehículos”, el cual se refiere a eventos que pueden afectar a los vehículos asignados para el desarrollo de las actividades.

Por lo anterior, se hace de conocimiento de esa unidad, esa situación y los riesgos detectados en el presente estudio, con el fin de que sea valorados y se establezcan las actividades de control que se estimen pertinentes.

La Ley General de Control Interno, artículo 14 Valoración del riesgo, señala:

En relación con la valoración del riesgo, serán deberes del jerarca y los titulares subordinados, entre otros, los siguientes:

Identificar y analizar los riesgos relevantes asociados al logro de los objetivos y las metas institucionales, definidos tanto en los planes anuales operativos como en los planes de mediano y de largo plazos.

b) Analizar el efecto posible de los riesgos identificados, su importancia y la probabilidad de que ocurran, y decidir las acciones que se tomarán para administrarlos.

c) Adoptar las medidas necesarias para el funcionamiento adecuado del sistema de valoración del riesgo y para ubicarse por lo menos en un nivel de riesgo organizacional aceptable.

d) Establecer los mecanismos operativos que minimicen el riesgo en las acciones por ejecutar.

Las Normas de Control Interno para el Sector Público, en el Capítulo III: Normas sobre valoración del riesgo, indican:

3.1 Valoración del riesgo. El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben definir, implantar, verificar y perfeccionar un proceso permanente y participativo de valoración del riesgo institucional, como componente funcional del SCI. Las autoridades indicadas deben constituirse en parte activa del proceso que al efecto se instaure.

3.2 Sistema específico de valoración del riesgo institucional (SEVRI). El jerarca y los titulares subordinados, según sus competencias, deben establecer y poner en funcionamiento un sistema específico de valoración del riesgo institucional (SEVRI).

El SEVRI debe presentar las características e incluir los componentes y las actividades que define la normativa específica aplicable. Asimismo, debe someterse a las verificaciones y revisiones que correspondan a fin de corroborar su efectividad continua y promover su perfeccionamiento.

3.3 Vinculación con la Planificación institucional. La valoración del riesgo debe sustentarse en un proceso de planificación que considere la misión y la visión institucionales, así como objetivos, metas, políticas e indicadores de desempeño claros, medibles, realistas y aplicables, establecidos con base en un conocimiento adecuado del ambiente interno y externo en que la institución desarrolla sus operaciones, y, en consecuencia, de los riesgos correspondientes.

La Guía Institucional de Valoración de Riesgos establece:

9.5 Técnicas para la Identificación de Riesgos: La valoración de riesgos es un proceso dinámico, basado en la participación y aporte de involucrados conocedores del alcance o actividades sustantivas sobre el cual se realiza dicha valoración.

9.8 Lista Preliminar de Riesgos: [...] De la lista riesgos preliminares, el equipo gestor de riesgos deberá priorizar cuales riesgos va a gestionar, tomando en consideración su capacidad (recursos) para administrar.

10. Identificación de Riesgos: "Esta actividad de la valoración de riesgos depende del reconocimiento de los eventos que podrían amenazar el cumplimiento de los objetivos claves de la Institución. La identificación de estos riesgos realiza con el fin de identificar las áreas más importantes a las que se deben dirigir los esfuerzos de la administración.

En ese contexto, aunque existe un Catálogo Institucional de Riesgos Operativos que incluye riesgos sugeridos como el "OP-15: Accidente de tránsito y/o desperfectos mecánicos de los vehículos", la selección final de los riesgos a valorar queda sujeta a la discrecionalidad técnica del Equipo Gestor de Riesgos (EGR), conforme a su análisis de relevancia, prioridad y consideración de su capacidad frente a los objetivos, procesos o proyectos evaluados.

La correcta gestión sobre los riesgos relacionados con las actividades que desarrollan las unidades ejecutoras relacionadas al mantenimiento de la flota vehicular incide en la oportunidad en la emisión de alertas que involucren la administración de los fondos institucionales, así como, el proceso de toma de decisiones que procuren una gestión eficiente y eficaz de los recursos.

El no tener identificados los riesgos relacionados con el proceso de los contratos de comodato, impide a la administración disponer de controles que le permitan minimizar la probabilidad de ocurrencia y gestionarlos adecuadamente, en caso de que ocurran.

CONCLUSIONES

De conformidad con los resultados obtenidos por este Órgano de Fiscalización y Control, se identificaron oportunidades de mejora que podrían limitar la eficiencia de la gestión administrativa y operativa del mantenimiento de la flota vehicular en la región Chorotega.

Se comprobó la ausencia de procesos de contratación de servicios continuos para brindar mantenimiento preventivo y correctivo, lo anterior, a falta de directrices institucionales sobre el procedimiento a seguir. En su lugar, las unidades efectúan compras individuales por caja chica o mediante procedimientos de contratación por excepción y ordinarios. Sin embargo, de acuerdo con los administradores de las unidades evaluadas, esas formas de compra no resultan eficientes para atender oportunamente las necesidades institucionales. No obstante, el 2 de abril de 2025, mediante comunicado en la Web Máster, se dieron a conocer las "Condiciones específicas para la contratación de Servicios de Mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos", las cuales marcan las pautas jurídicas y administrativas para contratar servicios de mantenimiento preventivo y correctivo con repuestos indeterminados, lo que permitirá a las unidades establecer los contratos necesarios con terceros.

Asimismo, se estableció la necesidad de estandarizar la estructura de los expedientes de los vehículos, con el fin de garantizar información confiable, oportuna y útil, conforme a la normativa vigente y aplicable. La auditoría reveló que en las unidades ejecutoras los documentos se archivan en ampos, sin un orden cronológico ni claridad que permita verificar datos clave como mantenimientos realizados, kilometraje o uso del vehículo. En consecuencia, esos legajos no cumplen con las características de un expediente formal, dificultando el seguimiento adecuado del historial de cada unidad.

En cuanto a la ejecución presupuestaria, en la región Chorotega se observó subejecución de los fondos asignados, lo que representó que ₡ 131,1 millones no fueran invertidos en el 2023 y 2024. Esto responde, en parte, a la falta de contrataciones formales, lo que obliga a realizar adquisiciones mediante mecanismos menos ágiles (caja chica). También, influyó la incorporación de nuevas unidades de transporte que aún no han requerido mantenimiento significativo. No obstante, la subejecución de esos recursos podría generar efectos negativos, como el deterioro acelerado de la flota vehicular y una posible reasignación o pérdida de fondos.

Por último, aunque se han identificado algunos riesgos generales dentro del Catálogo Institucional por parte de la Administración Activa, no se han contemplado riesgos específicos asociados al sistema de transporte, como la disponibilidad de vehículos, accidentes de tránsito o gestión inadecuada del presupuesto.

RECOMENDACIONES

AL DR. WARNER PICADO CAMARENO, EN CALIDAD DE DIRECTOR DE RED INTEGRADA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE SALUD CHOROTEGA O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO

1. En coordinación con el Área de Servicios Generales, diseñar una estrategia para el desarrollo de procedimientos de contratación de mantenimiento preventivo y correctivo con repuesto indeterminado de la flota vehicular a nivel regional, lo anterior, tomando como base la metodología establecida en las “Condiciones específicas para la contratación de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos”, elaboradas por la Dirección Técnica de Bienes y Servicios y la Dirección Jurídica, **y de acuerdo con lo establecido en el hallazgo 1 del presente informe.**

Para acreditar el cumplimiento de esta recomendación, **en el plazo de 6 meses** posteriores al recibo de este informe, remitir -a esta Auditoría-, el documento con la estrategia establecida, el cual deberá incluir -entre otras cosas- el nombre y puesto de los responsables directos de la ejecución, según competencias; el plazo de realización; las fechas de inicio y final estimadas, así como otros elementos que considere pertinente para cumplir con eficiencia, eficacia y economía la citada estrategia.

2. Comunicar a los equipos gestores de riesgos de las unidades adscritas a la región Chorotega, los resultados de la presente evaluación con el objetivo de que revisen y, de ser procedente, actualicen la “Matriz de Valoración de Riesgos” para que contenga -de forma integral y actualizada- la totalidad de riesgos identificados en las diferentes actividades que realizan en la gestión del mantenimiento de la flota vehicular y que se vinculen con el “Catálogo Institucional de Riesgos”, considerando los riesgos determinados en el presente informe (hallazgo 4), así como lo señalado en la “Guía Institucional de Valoración de Riesgos”.

Para acreditar el cumplimiento de la citada recomendación, se deberá suministrar el comunicado efectuado por esa dirección de red y las acciones efectuadas por el equipo gestores de riesgos. **Plazo de cumplimiento: 6 meses.**

A LA ING. GIORGIANELLA ARAYA ARAYA, EN SU CALIDAD DE DIRECTORA DE SERVICIOS INSTITUCIONALES O A QUIEN EN SU LUGAR OCUPE EL CARGO

3. Emitir una directriz, recomendación técnica o lineamientos que establezcan la estructura, formato y criterios mínimos de organización del expediente vehicular (digital o físico), que fortalezcan el sistema de control interno en operación para el cumplimiento del marco normativo aplicable, **de acuerdo con lo evidenciado en el hallazgo 2 de este informe.** Dicho lineamiento debe definir -de manera clara y uniforme- la forma en que debe presentarse la información contenida en los expedientes, incluyendo aspectos como: índice de documentos obligatorios, orden cronológico y temático de la documentación, ficha técnica del vehículo, registro estandarizado de eventos relevantes (mantenimientos, reparaciones, cambios de piezas, siniestros, entre otros). Asimismo, se sugiere evaluar la factibilidad de implementar herramientas digitales.



CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL

Auditoría Interna

Teléfono: 2539-0821 ext. 2000-7468

Correo electrónico: coincss@ccss.sa.cr

Para acreditar el cumplimiento de esta recomendación, **en el plazo de 8 meses** posteriores al recibo de este informe, remitir -a esta Auditoría-, el documento donde conste la divulgación de lo requerido.

4. Efectuar un análisis sobre la viabilidad de la implementación de un mecanismo de control digital que permita a las unidades de manera rápida y precisa, conocer el historial de mantenimiento preventivo y correctivo, modificaciones u otras incidencias relevantes del vehículo; lo anterior, conforme a lo expuesto en el hallazgo 2 del presente informe.

Para acreditar el cumplimiento de esta recomendación, **en el plazo de 8 meses** posteriores al recibo de este informe, remitir -a esta Auditoría-, el resultado del análisis efectuado y las gestiones realizadas.

De conformidad con lo establecido en el artículo 45 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Auditoría Interna de la Caja Costarricense de Seguro Social, los alcances del presente informe fueron comentados el 22 de julio de 2025, vía Microsoft Teams, con los funcionarios: Dr. Warner Picado Camareno, director, y Lic. Randall Torres Núñez, administrador, ambos de la Dirección de Red Integrada de Prestación de Servicios de Salud Chorotega; Ing. Giorgianella Araya Araya, directora de Servicios Institucionales; y los ingenieros Steve Alberto Rojas Zúñiga, jefe Área de Servicios Generales, y Sergio Andrés Arauz Rodríguez, jefe Subárea de Taller Mecánico.

Las observaciones efectuadas quedaron consignadas en el acta de reunión del comentario de informe, firmada por lo presentes. No existió objeción en los hallazgos y las recomendaciones, salvo la solicitud de ampliar, a 8 meses, el plazo de la recomendación 3, lo cual fue aceptado y modificado en el presente documento.

ÁREA DE AUDITORÍA OPERACIONAL



Firmado
Digitalmente

Ing. Herman Gonzalo González Matarrita
Asistente de Auditoría



Firmado
Digitalmente

Lic. Geiner Arce Peñaranda, Mgtr.
Jefe de Subárea



Firmado
Digitalmente

Lic. Alexander Nájera Prado, MAG.
Jefe de Área

OSC/RJS/ANP/GAP/HGGM/jfrc

Referencia: ID-136955