

San José, 20 de julio del 2020

Ingeniero
Rodolfo Mendez Mata.
Ministro
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Licenciado
Ronald Muñoz Corea.
Juez presidente
Tribunal Administrativo de Transporte

Licenciado
Mario Quesada Aguirre
Juez vicepresidente.
Tribunal Administrativo de Transporte

Estimados señores

Llego al final de una labor de más de 35 años al servicio de la Administración Pública, de los cuales por más de 20 años se me concedió el honor de ejercer funciones como juez del Tribunal Administrativo de Transporte de conformidad Acuerdo Ejecutivo N° 260.-San José, 31 de mayo del 2000.

En cumplimiento de la normativa existente, procedo a rendir el informe final de labores, toda vez que, a partir día 4 de agosto 2020, es la fecha estimada de conformidad con mí Oficio de fecha 26 de junio 2020 recibida tanto por el TAT como el MOPT, se estará consolidando la fecha de jubilación. Así como el oficio de fecha 11 de agosto 2020, dirigido al Director General de Recursos Humanos del MOPT/TAT.

En los párrafos siguientes, se procederá a hacer un detalle del estado de la organización cuando ingresé a laborar y como se encuentra en la actualidad. De los mecanismos de control interno y de la identificación de los riesgos durante el periodo de tiempo laborado. Los cambios a nivel jurídico que se han dado en el entorno de la organización, para finalmente dar mi opinión personal sobre los cambios que considero serían relevantes para la mejora de la gestión que realiza ésta importante Institución estatal.

El Tribunal Administrativo de Transporte es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuya competencia es conocer los recursos de apelación que se presenten contra aquellos actos administrativos emanados del Consejo de Transporte Público. Lo anterior de conformidad con la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, Ley 7969.

Corresponde al Tribunal en pleno, entiéndase al órgano colegiado conformado por los tres jueces nombrados por el Poder Ejecutivo, de los cuales la suscrita ha formado parte durante más de 20 años, resolver en alzada los recursos de apelación presentados contra los actos adoptados por el Consejo de Transporte Público; esto en el orden funcional y a nivel administrativo es el Jefe de la Oficina Ejecutiva del Poder Judicial, el cual dicta las políticas en materia administrativa y financiera del TAT y resuelve en sesiones específicas todos los asuntos internos de la organización sometidos a su conocimiento.

Al iniciar la gestión en el Tribunal Administrativo de Transporte, nos encontramos con una carencia de recursos mínimos para llevar a cabo la ejecución de nuestras funciones.

- a) La organización no contaba con equipos tecnológicos para la redacción de las resoluciones, y se trabajaba con máquinas de escribir prestadas.
- b) Falencia de los materiales mínimos necesarios, como papel, tinta, bolígrafos, lápices, entre otros.
- c) No se contaba con equipos audiovisuales para llevar a cabo presentaciones.
- d) Debía buscarse en préstamo a otras organizaciones de vehículos para poder repartir la correspondencia o las inspecciones de rigor a propósito de los casos sometidos a conocimiento del Tribunal.
- e) No se contaba con instalaciones físicas adecuadas
- f) No se tenía el personal de apoyo para llevar a cabo las funciones adecuadamente.

De esa manera durante los 20 años en que la suscrita fungió como juez de este tribunal, se ha logrado dotar al mismo de instalaciones autónomas, las cuales a través de la figura del arrendamiento han propiciado la realización de las funciones de una forma más eficiente, hasta llegar el día de hoy en que se cuenta con un edificio con todas las comodidades y requerimientos exigidos por las Normas de Salud Ocupacional, Ley 7600, entre otras.

En estos diecisiete años de servicio, se logró a través del Servicio Civil, dotar al TAT de los Manuales Institucionales de clases y dotar a la organización del recurso humano mínimo requerido dentro de la cual todos quedaron nombrados en propiedad el cumplimiento de las labores encomendadas por Ley.

Se cuenta con los equipos tecnológicos suficientes y de última generación que permiten lograr una eficiente consecución de las labores, así como se adquirió tres vehículos que al día de hoy logramos que sean compatibles con la meta Nacional de Carbono Neutralidad para el 2021, por tratarse de unidades híbridas de muy bajo consumo de combustible y de autopropulsión eléctrica.

Se han creado sistemas digitales de resguardo de archivos, se trabaja en sistemas de jurisprudencia generados por el Tribunal, se cuenta con página web, con respaldo de toda la información en lugares redundantes; asimismo se ha contratado un espacio físico en un lugar especializado para el resguardo físico de los expedientes, mediante cajas de cartón de pH neutro y con especificaciones mínimas para alargar la vida útil del papel.

Se ha dotado al Tribunal del espacio físico adecuado y los elementos tecnológicos de punta, para lograr la oralidad de los procesos sometidos a su conocimiento.

En cuanto a los cambios en el entorno jurídico, desde la creación del Tribunal y hasta la fecha no se le ha concedido el ejercicio de la personería jurídica instrumental, amén de que la Ley 7969 es un diáfana en cuanto a la autonomía administrativa, financiera y funcional del TAT.

Lo anterior a pesar de las luchas emprendidas por este servidor junto a los demás compañeros jueces, para que se reconociera la personería jurídica instrumental, lográndose que mediante Voto No. 2009-002007 de las 14:43 horas del día 11 de Febrero del año 2009 (Expediente No. 03-010425-0007-CO), la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia reconociera la Personería Instrumental al Tribunal Administrativo de Transporte en rigor de que la Ley No. 7969 le otorga Independencia Funcional, Administrativa, Financiera y Presupuestaria.

Otro cambio que se ha dado a nivel jurídico durante la gestión de la suscrito ha sido la promulgación de los Decretos de organización interna del Tribunal, números 35541-MOPT del 15 de octubre del 2009 y Decreto Ejecutivo No. 37355-MOPT del 13 de Setiembre del 2012, antes de estos debíamos regirnos por el Reglamento Autónomo de Organización y Servicio del MOPT. Cabe aclarar eso sí, que con el último Decreto, el 37355-MOPT, se da un retroceso que debe ser solventada a futuro para agilizar la labor de éste Tribunal, pues el ministro de Obras Públicas y Transportes, se avoca nuevamente la representación judicial y extrajudicial del TAT, la que en el primer decreto había sido otorgada al Presidente de éste órgano, dificultando las labores cotidianas principalmente respecto de los casos en los que debe comparecer la institución ante los Tribunales Contenciosos Administrativos.

Al inicio de las funciones en el Tribunal, no se contaba con los controles necesarios para verificar que el sistema de control interno funcionara de manera adecuada. Posteriormente, con la promulgación de la Ley de Control Interno No. 8292, se facilitó la instauración de dichos sistemas. Al día de hoy se han desarrollado autoevaluaciones anuales de todos los controles existentes, así como la identificación de los riesgos asociados a la actividad que desarrolla el Tribunal, siendo que dichas actividades han permitido al órgano administrar sus riesgos de manera que se disminuya su incidencia y peligrosidad manteniéndolo en una categorización de bajos a medios. Cabe indicar que, a partir de octubre del 2017, se está trabajando en una instrumentación para verificar el estado de los controles interno y de identificación de riesgos, más adecuado de individualizado a la realidad de la organización y se creó una Comisión de Control Interno.

Respecto a los principales logros durante mi gestión como juez/secretario del Tribunal, se recapitula lo dicho en párrafos anteriores, en el sentido de que se han logrado dotar al Tribunal de los equipos e infraestructura necesaria para el mejor desempeño de sus labores, se logran concretar todos los instrumentos/estructura necesarios para la oralidad de los procesos por medio de las cuales se podrá consolidar un sistema autónomo, propio de evaluación de riesgos. Sin duda alguna, luego de 20 años de labor, de comenzar funciones en una oficina prestada en las instalaciones del Consejo de Transporte Público, me jubilo dejando al TAT con una organización consolidada, con los recursos humanos y técnicos suficiente para cumplirle al país con el mandato legal establecido en la Ley 7969.

Todos los proyectos trazados durante éstos 20 años fueron cumplidos; quedando solamente pendiente la finalización de los nuevos instrumentos para la Autoevaluación del Sistema de Control Interno y del Sistema de Evaluación de Riesgos Institucional.

- Administración de los recursos financieros asignados durante su gestión a la institución o a la unidad, según

corresponda.

En cuanto a la administración de los recursos durante mi gestión, debe indicarse siempre fue una constancia del pleno ajustar los presupuestos a la maximización de los recursos y al requerimiento del servicio al costo. No obstante, lo anterior, es importante indicar aquí que desde el año 2004 se han venido generando superávits, producto de la maximización de los recursos; sin embargo, dicho superávit no se ha asignado nuevamente al Tribunal por parte del Ministerio de Hacienda y del MOPT, a pesar de las gestiones realizadas por este órgano colegiado, lo que redundaría en un perjuicio de los administrados que pagan los cánones establecidos en la Ley 7969.

Como sugerencias para la mejora en la prestación de los servicios que brinda el Tribunal, me permito acotar las siguientes medidas: Deberá lograrse la modificación del Decreto interno del Tribunal, de tal suerte que nuevamente sea delegada en el Presidente del Tribunal Administrativo de Transporte, por parte del Ministro del MOPT la representación judicial y extrajudicial de éste órgano, lo que permitirá agilizar los procedimientos, ya que en la actualidad debe solicitarse tal delegación al Ministro quien genera un poder especial por cuantos casos requieran de tal situación; igualmente sucede con los contratos de bienes y servicios los que deben enviarse al Despacho ministerial para su firma, debiendo poder realizarse por medio del Presidente, quién es el que gerencia el órgano, de conformidad a la normas regulatorias del Servicio Civil.

Otro aspecto que se recomienda, es la devolución de los recursos de los superávits, con el fin de dotar de edificio propio al Tribunal, lo que a la postre redundaría en un ahorro de recursos a los administrados, pudiéndose generar un rebajo en el canon.

En cuanto al cumplimiento de las disposiciones que durante el tiempo que he laborado giró la Contraloría General de la República, así como la Auditoría Interna del MOPT, siempre fueron acatada de manera expedita.

Una vez concluido el presente informe de final de gestión, me permito agradecer al Poder Ejecutivo y al Tribunal Administrativo de Transporte, todas aquellas oportunidades de crecimiento profesional y personal que pude adquirir producto del ejercicio de mis funciones como Juez. Igualmente, agradezco a los compañeros que el transcurso de los 20 años de labor me acompañó como jueces del Tribunal y a todo el personal de apoyo que coadyubó en la función que desarrollé.

Atentamente

Carlos Miguel Portuguez Méndez.

**CARLOS MIGUEL
PORTUGUEZ
MENDEZ
(FIRMA)** Firmado digitalmente
por CARLOS MIGUEL
PORTUGUEZ MENDEZ
(FIRMA)
Fecha: 2020.08.11
14:33:03 -06'00'