

Sesión Ordinaria 3046-2021

Acta de la Sesión Ordinaria 3046-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 17 de marzo del 2021.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, presidiendo la misma el Arq. Eduardo Brenes Mata, como Presidente de la Junta Directiva.

ARTÍCULO PRIMERO: Requisitos previos de constatación con motivo de celebrarse sesión virtual.

Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.

De conformidad con lo establecido en el reglamento, se desglosa lo siguiente:

Indicación del miembro o miembros de la Junta Directiva que participan en la sesión de forma virtual.

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Juan Luis Chaves Vargas	Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación.

Directora Ausente:

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud se ausenta al inicio de la sesión por atender asuntos propios de su cargo, informando que se incorporará más adelante.

Participan igualmente de manera virtual:

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Mba. Sharon Retana Morales	Auditoría Interna
Dr. Carlos E. Rivas Fernández	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Mba. Jeannette Masis Chacón	Unidad de Planificación
Ing. Vanessa Vargas Morera	Unidad de Planificación
Sr. William Venegas Díaz	BCR
Sr. German Brenes Roselló	BCR
Sr. Pedro Zamora Ugalde	BCR
Sr. Roy Benamburg Guerrero	BCR
Licda. María Eugenia Salazar Salaverry	DGEV

b. Determinación del mecanismo tecnológico empleado para la asistencia virtual.

Se utiliza el mecanismo tecnológico llamado "Teams" para la conexión entre los participantes.

c. Los motivos o razones por las cuales la sesión se realiza de forma virtual.

El Señor Eduardo Brenes Mata, Presidente, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual,

remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

d. Identificación del lugar en el cual se encuentran los miembros de la junta directiva que participan virtualmente.

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: la señora Gabriela Valverde Murillo y los señores Eduardo Brenes Mata, Juan Luis Chaves Vargas y Carlos Contreras Montoya, señalan que se encuentran sesionando desde su casa de habitación. Datos que se constatan en la comunicación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

ARTÍCULO SEGUNDO

Aprobación del Orden del Día.

Contenido:

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
 - 3045-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Avance sobre proyecto SICOM.
- VII. Proyectos sobre Movilidad Activa.
- VIII. Solicitud de permiso sin goce de salario de Marco Vinicio Solano Zúñiga.
- IX. Avance de la tercerización del Servicio de Educación Vial.
- X. Asuntos de Director Ejecutivo.
 - Vacaciones Colectivas Semana Santa 2021.
- XI. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

Acuerdo:

2.1 Se aprueba el orden del día.

ARTÍCULO TERCERO

Aprobación del acta:

- 3045-21 sesión ordinaria.

El Arq. Eduardo Brenes Mata manifiesta que en la página 26 se indicó “...que por qué el sistema de citas no es igual a lo que se encuentra en RTV por ejemplo, donde se inscribe en el horario que considere de su conveniencia, y que se han planteado cosas de este tipo, que pueda ser que la pandemia haya llegado a encrudecer el tema, asociado al problema fiscal y de personal, que son políticas de la Administración Pública”... y solicita se corrija para que se lea correctamente: “... que porqué el sistema de citas no es igual al que se encuentra en RTV por ejemplo, donde la persona se inscribe en el horario que considere de su conveniencia, y que se han planteado cosas de este tipo, que pueda ser que la pandemia haya llegado a recrudecer el tema, asociado al problema fiscal y de personal, que son políticas de la Administración Pública”.

Seguidamente el Arq. Eduardo Brenes Mata señala que en esa misma página 26 se indicó “...invitar a don Rodolfo a la Junta Directiva, para presentarle a don Rodolfo una exposición”... y solicita se corrija para que se lea correctamente: “...invitar a don Rodolfo a la Junta Directiva, para presentarle una exposición”...

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que en la página 14 se consignó lo siguiente: “...ya que el sistema debería procesar cuándo una boleta ya fue procesada”... y solicita se corrija para que se lea correctamente: “...ya que el sistema debería detectar cuándo una boleta ya fue procesada”...

Seguidamente el Ing. Carlos Contreras Montoya indica que en la página 24 se consignó lo siguiente: “...referente a la disminución de personal”... y solicita se corrija para que se lea correctamente: “...referente a la disminución de personal”...

No hay más comentarios.

Se resuelve:

Acuerdo:

3.1 Se aprueba el acta 3045-21, con las observaciones expuestas.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO CUARTO

Asuntos de la Presidencia.

No se conocen Asuntos de la Presidencia.

ARTICULO QUINTO

Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

El Ing. Carlos Contreras Montoya solicita se les remita el extracto del tema conocido en la sesión anterior 3045-21 referente al “Análisis de la Dirección General de Educación Vial, su problemática actual y eventuales soluciones”, ya que indica que es la única presentación que ha tratado integralmente lo que ellos consideran de su propia Dirección y señala que es un ejercicio que se debería realizar en algún momento con Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito y en el sentido que la discusión quedó muy bien en el acta y por esa razón lo solicita para tenerlo de manera separada.

La secretaria toma nota e indica que se los va a remitir.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, Representante del Ministerio de Educación, solicita se retome el tema conversado la semana anterior, referente al seguimiento sobre el SICOM y el oficio remitido a Hacienda por el Señor Ministro de

Transportes que aún no ha sido contestado, para que se adopte un acuerdo sobre el tema.

Los señores miembros están de acuerdo en la petición y acuerdan lo siguiente:

Oficio para el Ministerio de Hacienda referente al tema SICOM

Se resuelve:

Acuerdo:

- 5.1 Se acuerda que una vez realizada la reunión con la empresa SensyGatso relativa al proyecto SICOM y de acuerdo a los alcances de la misma, se remita al Ministerio de Hacienda, oficio firmado por los señores miembros de la Junta Directiva, instando a que se rinda respuesta a la petición realizada por el señor Ministro de Transportes sobre el tema.

Se declara acuerdo firme.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez se incorpora a la sesión a las 15 horas 30 minutos.

ARTÍCULO SEXTO

Avance sobre proyecto SICOM.

A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias Director Ejecutivo presentará el tema que corresponde al “Avance sobre proyecto SICOM, mediante el correo que se aporta:

Para: Edwin Herrera Arias <eherrera@csv.go.cr>
Cc: Jacqueline Pérez Villalobos <jperezv@csv.go.cr>; Rich Kosina <r.kosina@sensysgatso.com>; Alex Collazo <a.collazo@sensysgatso.com>; Digna Walters Brown <dwalters@csv.go.cr>; Ricardo Cardona <Ricardo.Cardona@trade.gov>
Asunto: Solicitud de una reunion

Señor
Ing. Edwin Herrera Arias
Director Ejecutivo, Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
Presente

Por este medio envío un cordial saludo.
Después de la reunión realizada el 15 de febrero, hemos gestionado varias acciones pero en fin hasta la fecha la incertidumbre solo han crecido.

También hemos recibido noticia que el señor Ing. Rodolfo Mendez Mata consultó vía telefónica a Grupo ICE, si fuera posible plantear una solución con el presupuesto 2021. SensysGatso se acercó ante despacho de Ministro y nos indicó que deberíamos llegar a un acuerdo con Cosevi directamente.

Solicitamos respetuosamente una reunión entre 22 a 24 de Marzo 2021, para aprovechar las presencias del CEO y los Ejecutivos de la empresa SensysGatso USA y SensysGatso Sweden quienes estarían en Costa Rica y traen opciones concretas y funcionales para ustedes.

Atentamente,

--

Mason S. Park

**Project Manager
Costa Rica**

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo señala, que le preocupa el correo anterior, porque indica a qué acuerdo pueden llegar, ya que las empresas adjudicatarias tienen dos caminos, demandarlos o no, si no se honra el contrato.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que reafirma lo que en algún momento comentó, respecto a la idea de que el proyecto se ejecutara un poco más despacio, sin embargo lo consultó con don Edwin y fue cuando se comentó en la sesión pasada, que en realidad casi que es imposible, porque el cerebro del sistema tiene que instalarse desde un principio ya sea para una cámara o para cien y que eso es lo único que puede decir sobre alguna intervención del Despacho con relación a la pregunta de si se podía realizar por etapas, nada más. Lo restante desconoce de dónde sale.

El Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo informa a la Junta Directiva, que el próximo martes 23 se va atender a la empresa.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

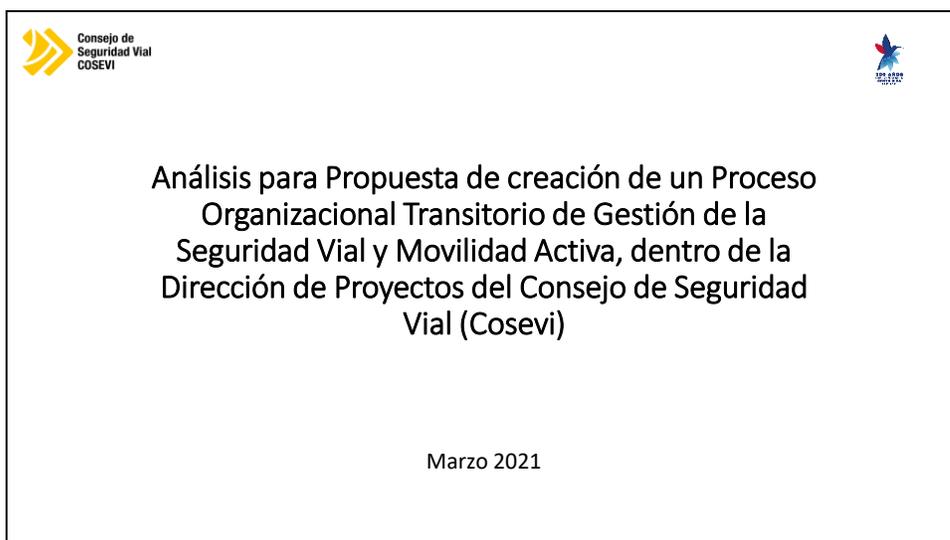
- 6.1 Se tiene por conocida la información presentada por el Director Ejecutivo referente a la petición efectuada por la empresa Sensys Gatso Group, donde solicita una audiencia sobre el avance del proyecto SICOM y se solicita informar a la Junta Directiva sobre los resultados de la misma, programada para el día 23 de marzo 2021.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO SÉPTIMO

Proyectos sobre Movilidad Activa.

A continuación, se recibe Mba. Jeannette Masis Chacón y a la Ing. Vanessa Vargas Morera, ambas funcionarias de la Unidad de Planificación, quienes presentarán el tema “Proyectos sobre Movilidad Activa”, mediante la información que se detalla enseguida.





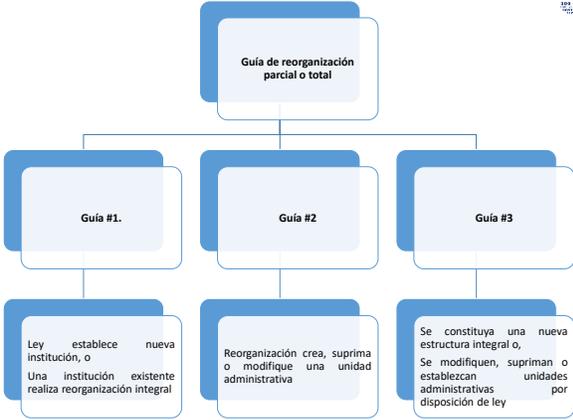
Estructuras Organizativas



Mideplan

Creación de la unidad es vía decreto y según criterio del Mideplan, sólo por disposición de una Ley de la República se podría crear.

Para creación de unidades, departamento y direcciones organizativas, se debe cumplir con los requisitos indicados en la Guía de reorganización parcial o total.



```
graph TD; A[Guía de reorganización parcial o total] --> B[Guía #1.]; A --> C[Guía #2.]; A --> D[Guía #3.]; B --> E[Ley establece nueva institución, o Una institución existente realiza reorganización integral]; C --> F[Reorganización crea, suprime o modifique una unidad administrativa]; D --> G[Se constituya una nueva estructura integral o, Se modifiquen, supriman o establezcan unidades administrativas por disposición de ley];
```

Ley establece nueva institución, o Una institución existente realiza reorganización integral

Reorganización crea, suprime o modifique una unidad administrativa

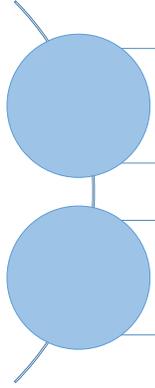
Se constituya una nueva estructura integral o, Se modifiquen, supriman o establezcan unidades administrativas por disposición de ley



Marco Jurídico



Marco jurídico



Ley de Administración Vial, N°6324.

Ley N°9660, Movilidad y Seguridad Ciclista.

- Artículo 9, inciso g: Promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación y los principios de la pirámide invertida de la movilidad y el de pacificación de las carreteras



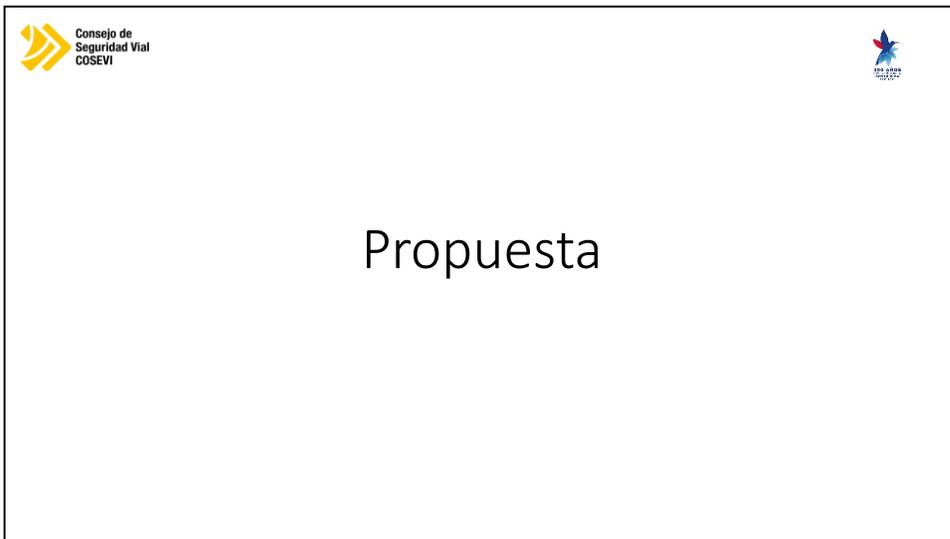
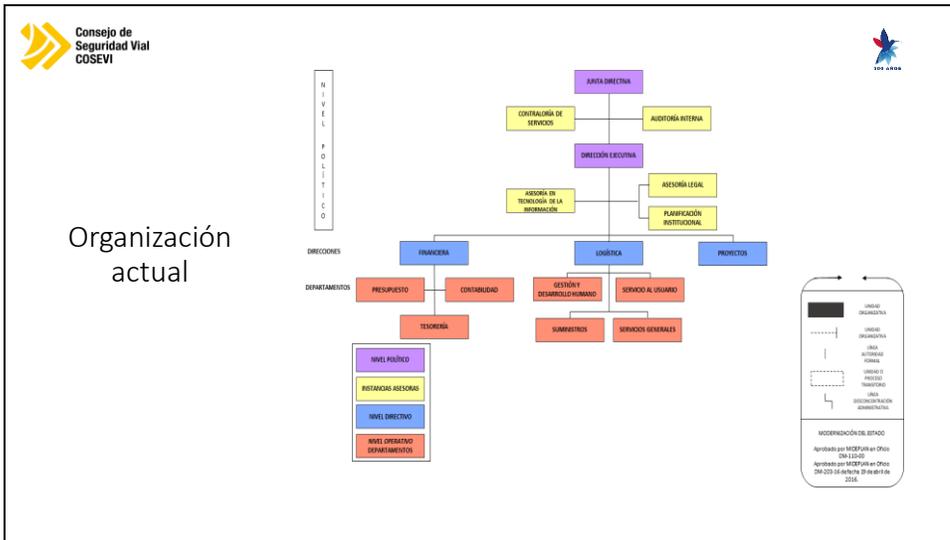
Marco jurídico

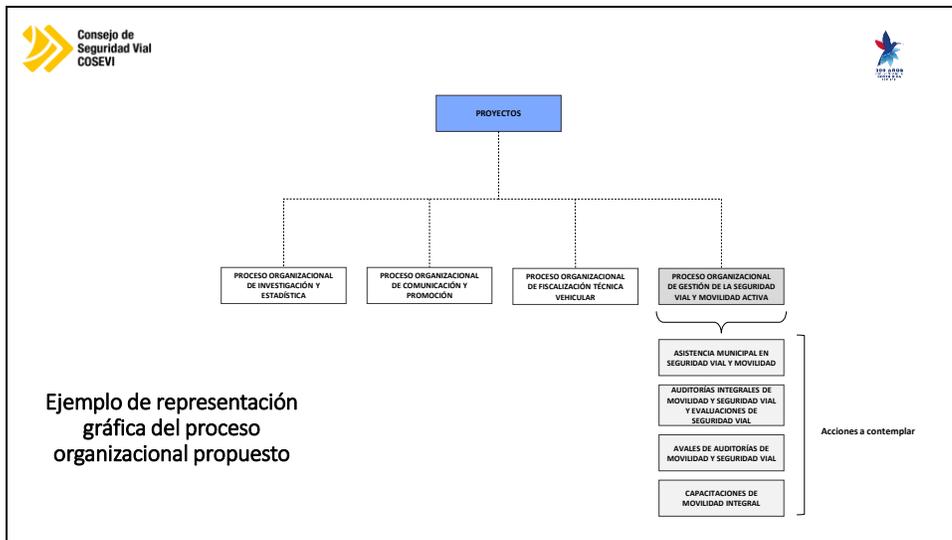
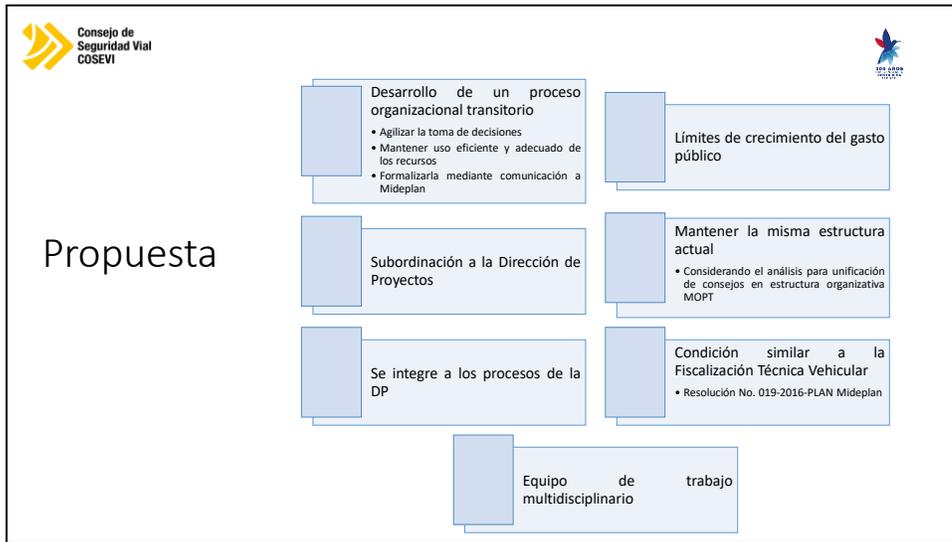
- Decreto Ejecutivo N°42111-MOPT-H-MEP, Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.
 - Artículo 12.- Creación de la Unidad de Movilidad Activa.
 - Artículo 13.- Funciones de la Unidad de Movilidad Activa.
- Decreto Ejecutivo 40632-MOPT, Incorporación obligatoria del componente de seguridad vial en todas las labores de planificación y construcción de obras viales y su eventual conservación, mejoramiento y/o rehabilitación.
 - Artículo 4.- Competencia para desarrollar las auditorías integrales de movilidad y seguridad vial y evaluaciones de seguridad vial.
 - Artículo 5.- Programas de capacitación y certificación de auditores.

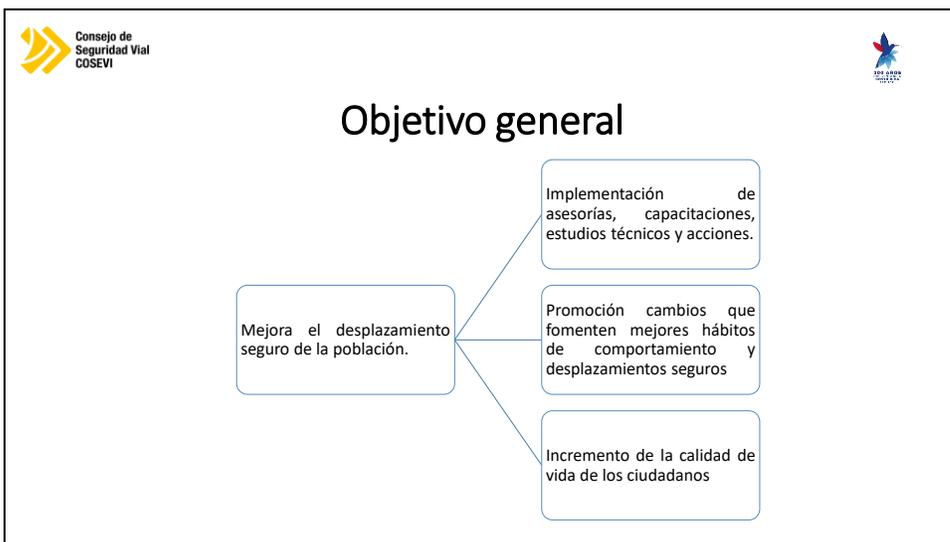


Marco jurídico

- Decreto Ejecutivo N°37908-MOPT sobre la Reforma al Reglamento sobre el manejo, normalización y responsabilidad para la inversión pública en la red vial cantonal y el Plan Nacional de Seguridad Vial
 - Artículo 17, incisos p: Brindar asesoría y capacitación en materia de elaboración de proyectos y temas afines con la seguridad vial, mediante el Programa de Asistencia Municipal en Seguridad Vial del COSEVI, con la colaboración de las demás dependencias del MOPT.
- Decreto Ejecutivo N°38164-MOPT, Reglamento para el funcionamiento de los cuerpos especiales de Inspectores de Tránsito.
- Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral









Consideraciones

- Para crear la Unidad de Movilidad Activa tal como la indica el Decreto Ejecutivo N°42111-MOPT-H-MEP, se debe realizar el análisis mediante reorganización parcial o total y posteriormente, la solicitud ante Mideplan.
- La propuesta corresponde a un proceso organizacional transitorio considerando el estudio que realiza el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, para la unificación de los consejos en su estructura organizativa.
- Para formalizar el proceso organizativo ante el ente rector, es necesario comunicar a Mideplan los cambios que se presenta a lo interno de la estructura institucional, para su registro dentro del expediente del Cosevi.
- Las funciones abarcadas son únicamente las contempladas en el marco jurídico expuesto, debido a que la seguridad vial y movilidad activa incluyen actividades y acciones más amplias
- El Departamento de Gestión y Desarrollo Humano debe realizar los estudios necesarios de acuerdo a sus competencias, para valorar los movimientos internos del personal, de acuerdo a las necesidades de la administración.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, realiza una síntesis de lo antes expuesto y pregunta que si lo que se les pide es generar una unidad que nace del respectivo decreto?

Las expositoras responden que es correcto.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que ante MIDEPLAN una institución no puede impulsar o crear una unidad, sin pasar por ellos y presentando todo el proceso de reorganización.

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que el problema radica, en que la Dirección de Proyectos tiene una estructura plana muy cerrada, que es solo la Dirección como tal, por lo que para crear una unidad, debería tener primero departamentos, y después como subniveles las unidades, pero que al no haber aquí departamentos, se tiene que establecer otra estrategia, de cómo integrar las funciones que el reglamento le está solicitando al COSEVI que debe de asumir, a través de la propuesta de creación de un proceso organizacional.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que eso sería llenarse de más casillas, la Dirección, departamentos, etc.

La Ing. Vanessa Vargas Morera, indica que es más jerárquica.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que sí es más jerárquica, pero que también lo complica burocráticamente por decirlo de alguna manera.

Consulta si teniendo esa solicitud de que se debe generar una unidad, para cubrir un tema de movilidad activa, ¿la única forma de no generarla sería modificando el decreto?

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que tendría que ser la ley la que lo crea, no el decreto, que ese es el error que tiene el procedimiento ya que la ley era la que debía establecer la creación de la unidad, no el decreto.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que lo que se podría aprobar hoy es esta iniciativa, que en virtud que las leyes indican el camino para llegar a Mideplan es A y B, se aprobaría ese camino, independientemente de lo que suceda con el MOPT el día de mañana, ya que eso no se sabe cuándo va a ocurrir, pero que si se tiene que aprobar una unidad o alguna figura que le permita a la Dirección de Proyectos para elaborar estos temas, considera que hay que hacerlo de la

manera más sencilla, y que de toda la propuesta, lo único que le preocupa es la burocratización de la Dirección de Proyectos, que entiende que hoy tiene alrededor de 30 o 40 funcionarios que trabajan a un nivel más plano sin tantas dependencias, ni jefaturas, y a la hora de reestructurar, se estaría creando una nueva pirámide organizacional dentro de la Dirección de Proyectos y que esa es su inquietud.

La Ing. Vanessa Vargas Morera indica, que actualmente como es plana, lo que se tiene es una limitante de recurso y se tiene que sacar el recurso de esos mismos 30 funcionarios que mencionó, y repartirlos en las diferentes áreas que se señalaron con ejemplos gráficos y que el decreto indica que se tiene que hacer la unidad, pero por requerimientos de Mideplan no se puede crear la unidad así, solamente por una reorganización que se haga a futuro o que no se haga y que lo que se tiene ahora es un proceso que es como la estructura mínima, que pueden ver por debajo de la Dirección, donde el proceso es la estructura más pequeña y que en ese caso sí se va a ocupar del mismo personal que se tiene actualmente distribuido en la Dirección de Proyectos, para que se encarguen de atender estas funciones.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que con ésta propuesta que hacen, se está presentando una idea más simple.

La Ing. Vanessa Vargas Morera responde que sí, es lo más simple y más básico, que inclusive a Mideplan no tienen que hacerle todo el proceso que se hace cuando se realiza una reorganización total o parcial, sino que se les comunica que se va a crear un proceso nuevo y explica que para ellos, proceso es como la mínima unidad, dentro de la Dirección de Proyectos y que actualmente Fiscalización Vehicular tiene la misma estructura, de ahí que se parte de que ya Mideplan le ha hecho estudios a fiscalización y le dio esa estructura, reiterando que es lo más sencillo.

La Mba. Jeannette Masis Chacón señala que el nivel no se puede graficar en la estructura, sino en la organización interna.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿de igual forma se estaría cumpliendo con el requerimiento ya que se está trabajando en el tema?

La Mba. Jeannette Masis Chacón señala que lo que se está es ordenando, concentrando todas las funciones de un decreto y de otro inclusive en las capacidades de personal que sean atinentes.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala la ley 9660 no creó la unidad pero ¿la crearon a través de reglamento?

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que no se crea, lo determina el reglamento que hay que crearla.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que fue por el reglamento en todo caso, por lo que no está al amparo de la ley, por lo tanto es una cuestión de reglamento y que toma la primera afirmación que hizo don Eduardo, respecto a que otra opción es cambiar el reglamento, pero indica que no va exactamente a eso, sino a lo siguiente: considera que una preocupación mayor sería, si la Dirección de Proyectos, es plana, no tiene departamentos, y por lo tanto no tiene unidades, ni procesos, y ustedes quieren crear un proceso y que si no sería mucho más lógico pensar en organizar la Dirección de Proyectos como debería ser.

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que sí, que eso sería lo ideal, ya sea el hacer una reorganización parcial, ya solo la Dirección de Proyectos o una total de la institución, pero que precisamente el proceso se había empezado y llegó a un límite y no se continuó, de ahí la valoración que se hace de todos los aspectos, para proponer una estructura que sí se pueda aplicar en este momento y que permita ordenar más las funciones que está haciendo Proyectos en este momento.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que la Dirección de Proyectos tiene 30 y resto de funcionarios.

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que sí.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que para crear una dirección y departamentos, se imagina que hay que cumplir también con cierta capacidad humana para suplir un departamento, ya que no van a hacer un departamento de tres

personas o cuatro personas.

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que no puede ser unipersonal, que es lo que establece Mideplan.

El Arq. Eduardo Brenes Mata menciona que tampoco tendría sentido que fuera de tres o cuatro, ya que habría demasiadas casillas, y por otro lado con las limitantes presupuestarias y con políticas de nombramiento de personal, para qué se va a crear una estructura tan amplia, sino se tiene la capacidad de llenarla.

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que precisamente por eso hablaban que en una organización parcial o en una total se tienen que aplicar seis componentes, entre ellas el recurso humano, de ahí que valorando todos esos componentes, tecnología, infraestructura, recurso humano y la gestión, empezando por el recurso humano, es una limitación bastante fuerte, aparte de que como bien lo mencionó anteriormente, se está en la época de ahorrar recursos, donde más bien lo que se busca es reorganizar los recursos para que sean lo más eficientes y eficaces que se pueda con lo que se tiene.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas señala que una nueva estructura o reorganización lo que indicaría es que está sobrando o faltando gente, ya que no quiere decir que una nueva estructura es que se ocupa más personal.

La Mba. Jeannette Masis Chacón responde que de hecho cuando se suman todas las funciones que tiene el Consejo de Seguridad Vial, se puede decir que sí se requiere más personal o por lo menos un movimiento de personal, que fue lo que en algún momento se había considerado, tomar personal del Consejo de otras unidades y fortalecer la unidad técnica, que es otra cosa que indica se podría valorar.

La Ing. Vanessa Vargas Morera indica que eso es importante en una reorganización total, ya que la total ve la globalidad de la Institución, donde se pueden analizar todas las áreas internas y tomar esas decisiones de distribución de personal y cuáles funciones están por ley, de ahí la importancia de la ley general, que abarque y unifique todo en una reestructuración total. Ese es el panorama general que se vería y que sería una buena opción para analizar la totalidad de la Institución y reforzar las áreas.

La Mba. Jeannette Masis Chacón indica que eso tiene un costo bastante alto.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿las tareas y proyectos de la movilidad activa, se pueden dar como parte de la Dirección de Proyectos?, ya que tiene personal y de hecho lo están haciendo con proyectos como el de ciclistas en varios lugares, está también el tema de las aceras con los municipios, etc., y señala que para eso no se necesitan más unidades burocráticas ya que comenta que se está haciendo, lo único es que a través de un decreto se mandó esa obligación.

La Mba. Jeannette Masis Chacón indica respecto al comentario de don Eduardo, que a lo interno están organizados, por lo que sí es importante reconceptualizar las funciones de esa unidad.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que eso es importante y que hay proyectos que siguen la lógica que fue planteada en la ley 9660 que lo que dice es promover y regular, por eso es que no habla de crear ninguna unidad burocrática en el buen sentido de la palabra, no en el mal sentido, sino en el sentido de organizar estructuralmente una determinada unidad, pero en este momento lo cierto es que eso se cumple, ya que en el decreto por algún motivo se pensó específicamente en una unidad, que ahora ustedes lo plantean como un proceso, ni siquiera lo están planteando como una unidad como lo que dice el decreto, pero que su observación básicamente es cuán necesario es crear ese proceso, sabe que es mucho más complicado continuar con la reforma integral, que eso lo comprende perfectamente, y señala que jamás puede pensar que vayan a dejar eso que es lo verdaderamente importante, que por la incompetencia de quien sea, de la Junta Directiva cuando recibieron a las personas que estaban haciendo el análisis de la Universidad Nacional, no supieron darle continuidad o por lo que haya sido, lo cierto es que eso es necesario y esa es la realidad, pero además señala, ahora se tiene un complicador que es lo que se está haciendo a nivel de legislación en el Ministerio y

ordenando en el mismo, por lo que no sabe si será el mejor momento para pensar en una unidad que sería en este momento un proceso, que está en un decreto y que se imagina que ven imposible que el aporte que la ley 9660 dice que el Consejo de Seguridad Vial debe dar, no puede seguirse brindando como hasta ahora se ha brindado, y seguir pensando en una reorganización integral, que considera es en lo que se debería pensar de acuerdo con la reforma a la Ley de Caminos que se está haciendo, lo que Mideplan está pensando con respecto a los órganos desconcentrados, etc., ya que todo está ahí y lo que se está haciendo es según su impresión, es que sí es necesario tratar lo de la movilidad activa, movilidad segura, etc., pero que sí es necesario retomar una serie de proyectos, y reorganizaciones y visión administrativa que de alguna manera está detenido.

Seguidamente señala que percibe que lo que a ustedes les parece es que mientras no se piense en una reestructuración mayor, de alguna manera hay que reorganizar este proceso e inclusive le parece muy extraño que la Dirección de Proyectos no tenga una estructura, pero comenta que en la historia de cómo fue creada puede encontrar la razón para eso, lo cual no quiere decir que esté bien, ya que debería tener una estructura, y por otro lado comentar que respecto de la organización del personal, etc., de alguna manera sí hay una organización y que sí hay una diferencia en por qué Mideplan aprobó como un proceso la Revisión Técnica Vehicular, porque en realidad eso viene de otra institución donde esa fiscalización del contrato estaba en una unidad que no era adecuado que estuviera, que era el Consejo de Transporte Público, pero indica que eso fue por una razón histórica y que ese proceso esté aprobado por Mideplan que es la Revisión Técnica Vehicular, y que ese proceso esté en una dirección que no tiene estructura por debajo de ella, se debe a eso y no porque eso sea lo adecuado o lo recomendable.

El Dr. Carlos Rivas Fernández indica que además porque la asignación de la fiscalización está en la Ley de Tránsito.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que es razón demás, y menciona que la decisión fue que estuviera en la Dirección de Proyectos, aunque comenta que siempre ha pensado que la fiscalización de la Revisión Técnica Vehicular debería estar en la Dirección Ejecutiva, que son ideas y planteamientos que tiene, que en el estudio de la Universidad Nacional, esa era una de las recomendaciones que no estuviera en la Dirección de Proyectos.

Consulta: ¿en el decreto 38.164 por qué ustedes dicen que ahí se le da una función a la Dirección de Proyectos? , pues le parece que es de los cuerpos de la Policía.

La Ing. Vanessa Vargas Morera indica que eso es a nivel de la promoción y explica que el programa que tienen actualmente que se llama asistencia municipal, da mucho apoyo y promoción, por lo que cuando se promovió ese decreto, a nivel de cuerpos especiales para las municipalidades se consideró, de ahí que los programas que tienen en asistencia municipal se basan mucho en ese decreto y tratan de seguir promoviendo el decreto para que los gobiernos locales, desarrollen su policía y se refiere a nivel de promoción en ese sentido.

El Arq. Eduardo Brenes Mata comenta que el proceso que presentan las compañeras, que es un proceso simplificado deberían apoyarlo para que siga adelante.

A continuación la Mba. Sharon Retana Morales en representación de la Auditoría Interna, señala a las expositoras lo siguiente: del análisis realizado en esta propuesta, le surgen algunas interrogantes, por ejemplo se llama proceso organizacional transitorio ¿a qué se refiere con transitorio?, ya que dentro del documento de la propuesta se dice que es por la posible unificación de los Consejos al MOPT, sin embargo como bien lo indicó anteriormente no se sabe si se va llegar a dar, de ahí que si ya hay un respaldo legal que sustente la creación de este proceso o unidad, ¿por qué indicarlo como transitorio? y al indicarlo como transitorio ¿se valoró cuáles serían los riesgos de esa transitoriedad? y ¿cuánto duraría ese periodo transitorio?, ¿de dónde a dónde abarcaría?

La Mba. Jeannette Masis Chacón indica, que la palabra transitorio es una forma de llamarlo y precisamente se indicó de esa forma, valorando lo que se mencionó anteriormente, respecto a que en el MOPT está considerando la incorporación de los Consejos en la estructura organizativa. Como punto segundo señala, que se ha estado recibiendo de Hacienda y de

los entes fiscalizadores, que no está la puerta abierta para que las instituciones inviertan recursos en reorganización, que eso está restringido, que tiene que inclusive existir un aval del Ministro rector para poder empezar una reorganización, por lo que tal y como se expuso, lo mejor de todo sería hacer una reorganización sea parcial o total, pero con todas las limitaciones que hay, no se puede hablar ni siquiera de plazos, de cuánto puede durar este proceso, valorando además las funciones que se han venido asumiendo y agregando a la Ley de Administración Vial, es necesario una reorganización por lo menos de la estructura a través de un proceso en la Dirección de Proyectos, por eso indica que le pusieron de esa forma para llamarlo peyorativamente, pero no en una forma tácita de la transitoriedad de ese proyecto.

La Ing. Vanessa Vargas Morera indica que a nivel de Mideplan, en el momento en que lo comunican queda formal, hasta que se haga una reorganización total o parcial o el tipo que se haga, y en ese momento el expediente quedaría como parte de la historia de la Institución y ellos aprobarían de acuerdo a los diferentes requerimientos que se presenten.

La Mba. Jeannette Masis Chacón indica que ellos reciben el comunicado y lo ponen en el expediente, porque ellos a ese nivel no aprueban lo que el Consejo y la Junta Directiva determinaron si es lo que acuerda hoy la Junta.

La Mba. Sharon Retana Morales señala que en la propuesta están claramente establecidos los objetivos generales y específicos, pero indica que no encontró las estrategias, las metas y los indicadores para que sea una propuesta integral del proceso y de todo lo que tiene que abarcar, tampoco la valoración de riesgos respectiva de lo que implicaría ese proceso, parte de lo que mencionaba don Carlos Contreras y don Eduardo anteriormente. Menciona que hay situaciones que se deben analizar, desde el punto de vista de riesgos, sobre la creación o la conveniencia de crearlo como proceso o como unidad, que está claro que se debe atender lo que está establecido en la ley, sin embargo como Auditoría sí considera que la propuesta debe ser integral, tomando en consideración que su objetivo general indica: *“mejorar el desplazamiento seguro de la población, mediante el desarrollo de asesorías, capacitaciones, estudios técnicos y acciones enfocados en la mejora de la seguridad vial y la movilidad segura, de forma tal que se promuevan cambios que fomenten mejores hábitos de comportamiento, y un desplazamiento seguro de los usuarios dentro del sistema vial, logrando de esta forma un incremento de la calidad de vida de los ciudadanos”*, y los objetivos específicos están redactados en la misma línea de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, establecer hábitos, de mejorar la accidentabilidad, etc., sin embargo al no estar establecidos los indicadores, le surge la duda respecto a ¿cómo se va a medir cómo se mejoró la calidad de vida?, ¿cuáles son esos indicadores que le van a permitir al Consejo decir que se le mejoró la calidad de vida al ciudadano de determinada forma?.

Seguidamente señala que realiza el comentario ya que en repetidos informes de Auditoría se ha evidenciado que a la hora de establecer indicadores, puede que sean muy buenos pero de alguna manera idealistas, pero que la realidad es otra y no se quiere que se siga incurriendo en establecer objetivos o indicadores cuando se lleguen a establecer, idealistas pero no realistas, por esa razón le gustaría saber por qué no están planteados, así como la valoración de riesgos que señaló.

La Mba. Jeannette Masis Chacón indica que por eso se habló en las consideraciones que tiene que entrar el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, que el análisis que Planificación realiza es solo una parte, hay otras áreas que tienen que entrar a hacer otros análisis pertinentes, de acuerdo a la competencia que tienen, por esa razón se indicó de forma clara que se tiene que hacer una valoración para cada puesto, y de acuerdo a su competencia valorar si es pertinente o no con las funciones que se están proponiendo. En cuanto a los objetivos generales y específicos, no los genera la Unidad de Planificación, éstos los da la ley y el reglamento, que es un proceso en relación a la estructura, no en valorar que riesgos hay, ya que indica que la Unidad de Planificación está trabajando y se está proponiendo el levantamiento de los riesgos a nivel de procesos y señala que todo eso debe estar definido para aplicarlo de acuerdo a lo que indicó en el comentario, pero son una serie de acciones que deben hacerse en cadena paralelamente para poder reorganizar la estructura de la Dirección de Proyectos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿el perfil profesional y técnico de la gente que estaría ahí y su cantidad, no ha sido determinado?

La Ing. Vanessa Vargas Morera indica que se ha hablado a lo interno de la Dirección, pero se tiene que definir claramente y mover el personal, probablemente de acuerdo a lo que se comenta, se puede hacer una idea de cuáles son los enfoques, se sabe que hay una parte municipal, otra de auditorías, es decir ciertos perfiles que se van a ocupar, pero por esa razón consideran que quien tiene la competencia y podrían definir realmente las funciones, es mediante los estudios que indican en los que el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano debería participar.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que también habría que ver cómo se afecta desde dónde se está trasladando ese recurso.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas, solicita a doña Vanessa se le haga llegar el plan de asistencia a las municipalidades que mencionó.

La Ing. Vanessa Vargas Morera indica que es un programa y que lo va a coordinar con don Roy para remitírselo.

Los miembros agradecen a las expositoras la presentación y la amplia explicación.

Al ser las 16 horas con 30 minutos, se retiran de la sesión la Mba. Jeannette Masis Chacón y la Ing. Vanessa Vargas Morera, ambas funcionarias de la Unidad de Planificación.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que considera se debe apoyar el procedimiento más sencillo y no hacer tantas conjeturas de reorganizaciones a futuro, que este proceso que implica trabajar el tema de la movilidad activa, se viene trabajando desde que salió la Ley de Movilidad Ciclista, que es donde se plantea la pirámide invertida, y comenta que se reunieron en el Despacho del Viceministerio, todas las dependencias del Ministerio para hablar del tema y ahí se concluyó que de todas las dependencias la más apropiada para hacerse cargo del proceso tenía que ser el COSEVI, por su afinidad con la seguridad ciclista, que ya han transcurrido aproximadamente dos años, y el COSEVI ha venido desarrollando una serie de proyectos, que algunos se han visto en Junta Directiva de ciclovías, entre otros y que en lo particular se inclina por apoyar lo que ellas están realizando como una forma de simplificar, y luego se verá que pasa, que se va a continuar trabajando la Ley de Movilidad Terrestre que debería reunir todos estos criterios y que la ley que se aprobó de Movilidad Peatonal, los pone en un plano de coordinar con las municipalidades, porque ya la acera no depende del dueño del terreno, depende de la Municipalidad y del MOPT, de ahí que el efecto de la coordinación debe darse desde el nacimiento de un proyecto para que contenga el aporte del diseño, presupuesto, ejecución, etc., y reitera su inclinación por este proceso.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que aprobar el proceso puede ser y no ve que cause más daño que no aprobarlo, pero que lo que le deja de enseñanza esto, es que deben retomar una cuestión integral, ya que el sumarle un proceso más a una unidad que no tiene una estructura, considera que es poner las cosas de segunda prioridad sobre las de primera, que en el decreto decidieron que había que crear una unidad en donde la ley no la crea, que es necesario hacerla y no está diciendo que no, pero le parece que no era el camino más adecuado, pero reitera la importancia de retomar y que en el algún momento lo intentaron hacer en las reuniones en sesiones extraordinarias sobre el tema de la reorganización, que el documento de la UNA también brinda algunas orientaciones, aunque existen algunas cosas que no le agradan de ese documento, y además doña Gabriela no lo conoce porque se vio en un momento anterior, es decir el documento que preparó para la reorganización del COSEVI la Universidad Nacional, que el documento existe y se han realizado una serie de reuniones a posteriori, que si todos lo deciden votar no tiene problema en dar el voto a favor, pero considera que es una decisión que más bien lo que va a hacer es solucionar lo que se autoimpusieron en el decreto pero insiste en que debería ser un análisis mucho más integral, no solo a la luz de la reforma que se está haciendo a la Ley de Caminos, sino también a la luz de lo que Mideplan está pensando hacer con los órganos desconcentrados, que de momento desconoce qué ha pasado con ese tema, finaliza indicando que su preocupación es que se debe hacer algo más integral que más seriamente organice al Consejo para que lleve adelante la misión que le fue encomendada por ley.

Licda. Gabriela Valverde Murillo, Representante del Ministerio de Educación, indica que si hay dudas y no hay suficiente claridad, considera que pueden analizarlo más y no votarlo para no apresurarse.

El Sr. Juan Luis Chaves Vargas señala que considera que es importante el tema y si se ve todo lo que alberga el decreto y la ley son beneficios para el peatón, y que los que están presentes y en lo personal está muy comprometido con el peatón, por lo que considera se debe votar de una vez.

El Director Edwin Herrera Arias señala que esto nació como una recomendación cuando se hizo lo del decreto, que también se dio presión por parte de los ciclistas, que se trajo un experto por parte de GIZ y él recomendó precisamente esto, es decir era necesario, que explicó parte de la historia de cómo se ha desarrollado y comenta que el nacimiento fue a través de una unidad, que lo que necesitan como institución es poderlo atender y de alguna forma se está haciendo, que la incertidumbre que hay en el tema de la reorganización y que tiene que venir desde el Ministerio es bastante, pero que como institución sí les agradece el acuerdo cuando lo consideren, no hay tanta prisa, en el entendido de que sí es necesario alguna formalidad para poder atender las cosas, es meramente para esos efectos, agradece la atención.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud, indica que desde hace varios meses que habían visto el tema, consideraba que la unidad no debería estar estructuralmente donde se plantea, sin embargo, concuerda un poco en que lo ideal sería una restructuración total, pero que cuántos meses o años va a tardar, y señala que un año que les queda ve difícil que les dé tiempo de ver a fondo ese tema, que por la necesidad inmediata lo aprobaría así pero menciona que no sería ideal, pero retrasarlo tampoco es la idea, ya que no resolverían nada a corto plazo.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala, que lo que mencionó doña Vanessa lo saben y hay un tema de instituciones que está mal coordinado, mal manejado, etc., y son cosas por las que hay que preocuparse, sea que les falte un año, una semana o un día, son temas importantes de este Consejo, pero también considera no tiene sentido retrasarlo, pero no abandonar lo que se pueda hacer e indica que un año es mucho tiempo y hay mucho trabajo caminado, hay diagnósticos, hay nuevas leyes, hay una preocupación, que desconoce el texto de la Ley de Movilidad Peatonal, pero menciona que todos son peatones antes de cualquier otra cosa y retoma lo que dijo doña Sandra de que ciertamente no es el mejor camino, pero es un camino.

El Dr. Carlos Rivas Fernández señala que revisó el decreto en el que se crea la unidad y que hay dos transitorios que señalan que se esperan productos, entre tres y seis meses a cargo de la unidad y de otras dependencias del Ministerio, por lo que eso supone que la unidad tuvo que haber estado creada antes de esos plazos, y el decreto salió publicado en diciembre del 2019, por lo que ya el plazo ha pasado para que la unidad hubiera estado creada.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 7.1 Se aprueba la propuesta presentada por la Unidad de Planificación Institucional, para dar cumplimiento al decreto ejecutivo N° 41222-MOPT-H-MEP, con las siguientes consideraciones:
 - 7.1.1 Para crear la Unidad de Movilidad Activa tal como la indica el Decreto Ejecutivo N°42111-MOPT-H-MEP, se debe realizar el análisis mediante reorganización parcial o total y posteriormente, la solicitud ante Mideplan.
 - 7.1.2 La propuesta corresponde a un proceso organizacional transitorio considerando el estudio que realiza el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, para una eventual unificación de los consejos en su estructura organizativa.

- 7.1.3 Para formalizar el proceso organizativo ante el ente rector, es necesario comunicar a Mideplan los cambios que se presenta a lo interno de la estructura institucional, para su registro dentro del expediente del Cosevi.
- 7.1.4 Las funciones asignadas serán únicamente las contempladas en el marco jurídico expuesto, debido a que la seguridad vial y movilidad activa incluyen actividades y acciones más amplias.
- 7.1.5 El Departamento de Gestión y Desarrollo Humano debe realizar los estudios necesarios de acuerdo a sus competencias, para valorar los movimientos internos del personal, de acuerdo a las necesidades de la administración.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO OCTAVO

Solicitud de permiso sin goce de salario de Marco Vinicio Solano Zuñiga.

A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias Director Ejecutivo presentará el tema que corresponde al “*Solicitud de permiso sin goce de salario de Marco Vinicio Solano Zuñiga*” y brinda la explicación contenida en la presentación que se aporta:





MARCO VINICIO SOLANO ZUÑIGA

10 de marzo del 2021: SOLICITUD DE PERMISO SIN GOCE DE SALARIO sobre la plaza N° 500296 que ostenta en propiedad en Auditoría.

FUNDAMENTO:

Artículo 33 inciso c) numeral 5 del Reglamento del Estatuto de Servicio Civil,

*"... c. Las licencias sin goce de salario hasta por un mes podrán concederse mediante resolución interna firmada por el Ministro, Viceministro, o el máximo jerarca de la institución respectiva, mientras que las licencias mayores de un mes podrán concederse con apego estricto a las disposiciones siguientes:
(...)
5) Cuatro años, a instancia de cualquier institución del Estado, o de otra Dependencia del Poder Ejecutivo, o cuando se trate del cónyuge de un funcionario nombrado en el Servicio Exterior; o en los casos de los funcionarios nombrados en otros cargos públicos. El plazo anterior podrá ampliarse hasta por un período igual, cuando subsistan las causas que motivaron la licencia original. (...)"*

Lo anterior con el fin ser nombrado de forma interina en el puesto de Auditor Interno del Consejo de Seguridad Vial.

SOLICITUD DE RIGE DE PERMISO A PARTIR DEL 22 DE MARZO DEL 2021.



Ley General de Control Interno N° 8292, dispone en su artículo 31 en relación con el nombramiento de los auditores internos nombrados de manera interina en lo conducente, lo siguiente:

"Artículo 31.—Nombramiento y conclusión de la relación de servicio.
(...)
Los nombramientos interinos serán autorizados, en forma previa y a solicitud de la administración, por parte de la Contraloría General de la República; en ningún caso podrán hacerse por más de doce meses.
(...)

La Contraloría General de la República ha dispuesto dentro de sus lineamientos sobre las autorizaciones para el nombramiento interino de los auditores Internos, los siguiente:

- a) Serán emitidas por el plazo máximo de **un año** a partir de la fecha de inicio del nombramiento interino,
- b) En el transcurso de dicho plazo, la administración deberá realizar el concurso público requerido por la Ley para designar al auditor interno en propiedad,
- c) Una vez vencido el periodo máximo de un año, el Órgano Contralor, **no otorgará autorización** alguna para realizar un nuevo nombramiento interino.



Los miembros agradecen la presentación.

Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 8.1 Acoger parcialmente la solicitud de permiso sin goce de salario planteada por el servidor Marco Vinicio Solano Zúñiga y se dispone el mismo por el plazo de un año, supeditado a la fecha en que la Contraloría General de la República autorice el nombramiento interino para la plaza de auditor interno a.i. según lo dispone el artículo 31 de la Ley General de Control Interno.
- 8.2 Comunicar al funcionario Solano Zúñiga, que al tratarse de la autorización de un permiso sin goce salarial para poder ocupar interinamente el puesto de Auditor Interno, el mismo rige bajo las disposiciones y los plazos establecidos en la Ley General de Control Interno y los lineamientos y disposiciones emitidas por la Contraloría General de la República, razón por la cual una vez vencido el plazo de un año, el mismo no podrá prorrogarse por otro igual.

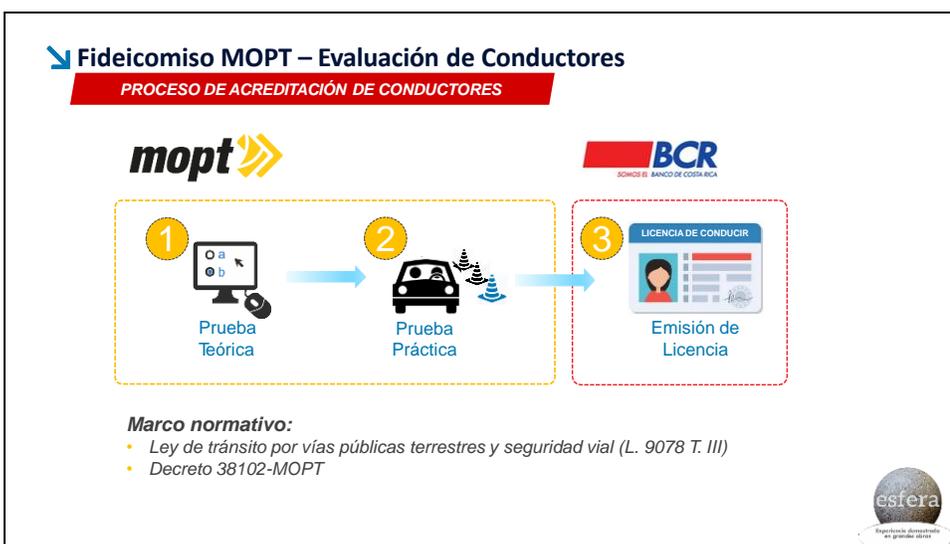
Se declara acuerdo firme.

ARTICULO NOVENO

Avance de la tercerización del Servicio de Educación Vial.

A continuación, se recibe a los señores William Venegas Díaz, German Brenes Rosselló, Pedro Zamora Ugalde y Roy Benamburg Guerrero del Banco de Costa Rica, quienes presentarán el tema que corresponde al "Avance de la tercerización del Servicio de Educación Vial" y brindan la explicación contenida en la presentación que se aporta:

Además se incorpora la sesión la Licda. María Eugenia Salazar Salaverry Subdirectora de la Dirección General de Educación Vial.



Fideicomiso MOPT – Evaluación de Conductores
PROCESO DE ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES

Datos relevantes:

- Instructores: 14
- Estudiantes por curso: 25 (actualmente 9)
- Curso de Transporte Público y Poblaciones Especiales en modalidad presencial.
- Conductores en recuperación de puntos en modalidad presencial.
- Probabilidad de éxito de la prueba: 38%

Fideicomiso MOPT – Evaluación de Conductores
PROCESO DE ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES

Datos relevantes:

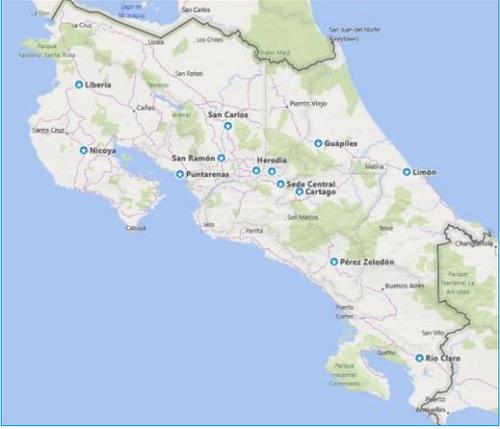
- Evaluadores: 38
- Pruebas diarias por evaluador: 14/20
- Probabilidad de éxito de la prueba: 62%

Fideicomiso MOPT – Evaluación de Conductores

SEDES – DIRECCIÓN GRAL. DE EDUCACIÓN VIAL

Datos relevantes:

- Capacidad instalada 120 000 pruebas/año
- Funcionarios:
Instructores: 14
Evaluadores 38
- Sedes cuentan con campo de simulación
- Software: Sistema de acreditación de conductores (SAC)
- Funcionarios en edad de retiro sin posibilidad de sustitución en MOPT



Fideicomiso MOPT – Evaluación de Conductores

¿PORQUÉ UN FIDEICOMISO?

-  **Esquema de apoyo integral**
-  **Pluriarticulación de contratos**
 - Administración de patrimonio
 - Estudios de factibilidad
 - Planificación (plan maestro)
 - Titularización
 - Bienes y servicios
 - APP (opcional)

Fideicomiso MOPT – Evaluación de Conductores
FUNDAMENTO LEGAL

 Ley de Contratación Administrativa Art. 3



 Código de Comercio

 Antecedentes CGR (Oficio 12168 del 14/11/2008 DCA-3708)

Fideicomiso MOPT – Evaluación de Conductores
¿PORQUÉ EL BANCO DE COSTA RICA?

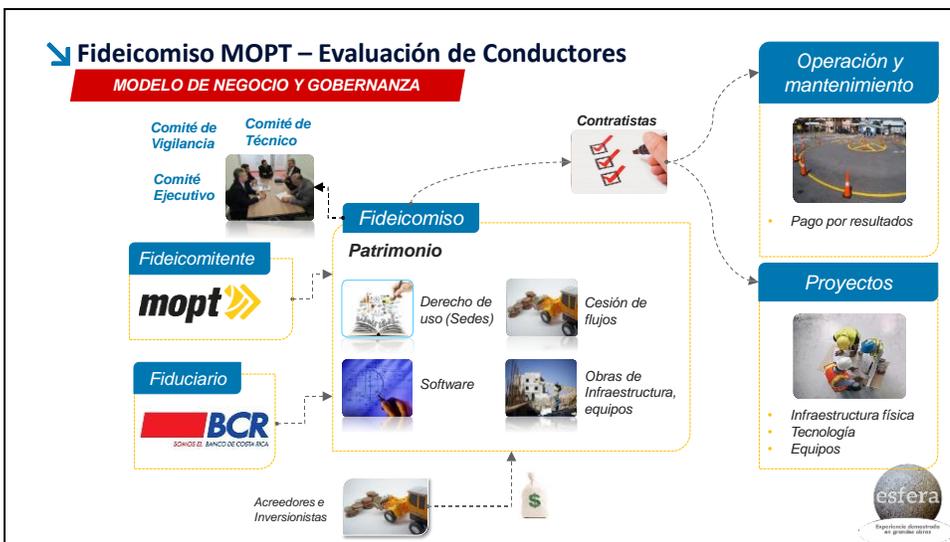
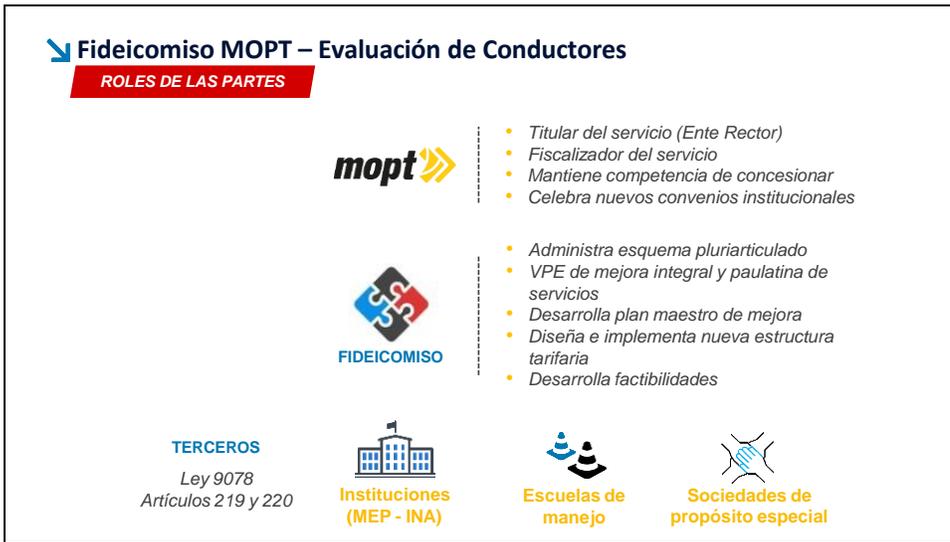
 Convenio existente

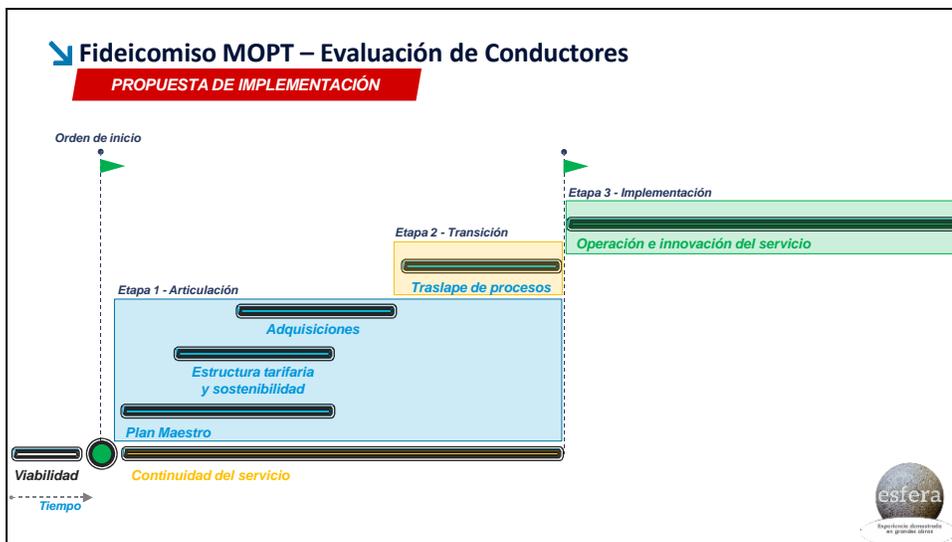
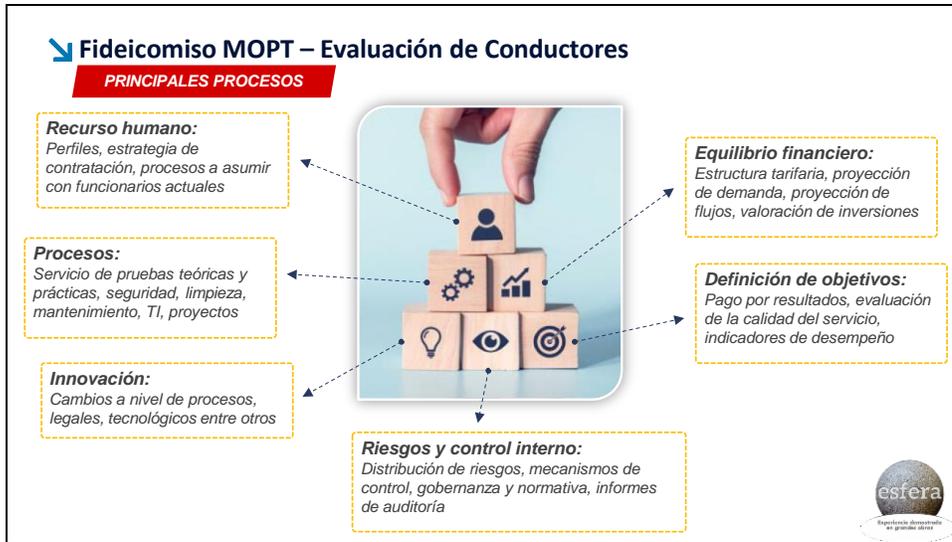
 Estrategia de atención integral del proceso

 Experiencia en Fiducia

 Habilitado para contratación directa

 Debe analizarse razonabilidad del precio





↳ Fideicomiso MOPT – Evaluación de Conductores

PRÓXIMOS PASOS

- *Presentación de la propuesta de implementación a jerarcas MOPT y BCR*
- *Planteamiento de propuesta ante la CGR*
- *Inicio de proceso de contratación del BCR como Fiduciario*



↳ Fideicomiso MOPT – Pruebas de Manejo

ESFERA



El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿cuál fue el fideicomiso de Hacienda que fue el que ustedes usaron?, ¿de qué fue ese fideicomiso? que es un poco en el que se basarían y les sirve como inspiración para prever que la Contraloría General de la República no va a tener ningún problema con este fideicomiso.

El señor Brenes Roselló expositor responde que lo usan como referencia porque les parecía emblemático que era el propio Ministerio de Hacienda y señala que coyunturalmente en ese momento era el jefe de contratación administrativa de la Contraloría, de ahí que conoce muy bien la génesis y que ese era un proyecto básicamente para el desarrollo de los puestos fronterizos de Aduanas, de tal manera que fue efectivamente refrendado con este análisis y que le llamaron el oficio insignia para poder habilitar una serie de contratos de fideicomiso, sin necesidad de una ley especial; se refiere como oficio insignia ya que hace un amplio desarrollo de por qué cualquier institución que esté sometida a la Ley de Contratación puede utilizar fideicomisos para armar este grupo de contratos. Sí señala que es muy importante acudir a la Contraloría, que en definitiva es la que tendría que dar el refrendo y que le sugirieron a don Rodolfo Méndez realizar un primer acercamiento, para plantear el tema, ya que son temas complejos de análisis jurídico, y que a pesar de que están esos antecedentes, perfectamente podría haber una variación de criterio y en eso son muy claros y en un tema con este en el que hay variación de criterios, o una inseguridad jurídica, lo mejor es no aventurarse a formalizar propiamente el contrato, sin antes tener ese acercamiento con la Contraloría. Cierra indicando que básicamente ese era el del Ministerio de Hacienda.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿era de construcción de infraestructura en aduanas o de operación del control en aduanas?

El expositor responde de la construcción y la prestación del servicio, todo el paquete integral.

El Ing. Carlos Contreras Montoya de un servicio que es el que tiene una naturaleza similar, como servicio.

Señala al expositor que mencionaron varios países en donde se ha usado fideicomiso, pero cree que es más para carreteras y consulta ¿Chile entra en esa lista?, ya que mencionaron a Colombia y otros.

El expositor responde que básicamente han sido Colombia y Perú, señala que Perú ha tenido mucho éxito en el desarrollo de obra mediante fideicomiso e indica que el espíritu del comentario va orientado a que por medio de fideicomisos, se han logrado mitigar muchos temas que anteriormente revistieron asuntos de corrupción, a nivel de la Administración Pública en el desarrollo de proyectos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta: ¿Chile y Brasil también lo tienen?

El expositor responde que más que todo Colombia y Perú.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que colocaron un esquema que sería como la etapa uno, en donde estaría el plan maestro y la estructura tarifaria, que son fundamentales en lo que se está planteando y que en esa etapa para no entrar en lo que es la transición, etc.: ¿ha habido alguna estimación de tiempo a partir de la orden de inicio? y ¿qué elementos contendría fundamentalmente ese plan maestro?, ya que no sabe si será una cuestión que involucra la parte tecnológica, la parte de cobertura nacional del servicio, etc., y que esa etapa porque considera que ni siquiera se podría decir cuánto va a ser con las otras dos en tiempo; y la otra consulta que realiza es ¿cuál es el papel que ustedes vislumbran de la Dirección General de Educación Vial?, se ha hablado aquí de fiscalización pero exactamente ¿qué es lo que visualizan de la estructura que hoy está en el MOPT?, ya que son empleados públicos y se mantienen, ya que según lo que indicaron no se trata de desaparecer esas plazas.

El expositor responde que el tema del plan maestro es un asunto de estructuración y de acuerdo entre las partes, tiene que primero determinarse cuál va a ser el fondeo para la determinación de un plan maestro, que precisamente no lo debe

elaborar esfera ni el Mopt ni el COSEVI, sino un tercero especializado en la materia y de ahí va a depender la determinación de términos de referencia, para la contratación del especialista o grupo de especialistas, pero que sí tiene que realizarse en torno al andamiaje del contrato de fideicomiso.

El expositor señala que fueron contactados en un encuentro relativamente reciente, hace algunos meses para esta solución, por lo que es importante ser muy transparentes y hace unas semanas llegaron a determinar que esta puede ser una figura con todo esta visión tan general, pero que no han entrado en la fase de ahondar en los detalles, porque no quieren hacer perder tiempo ni dedicar recursos de Seguridad Vial, generando algo y que después la Contraloría diga que no le parece que el fideicomiso sea una vía adecuada, aunque reitera han sido muy prudentes, y creen estar suficientemente respaldados, pero es absolutamente posible; el esquema está en bosquejo y que si la Contraloría señala que no ve ninguna objeción, seguidamente habría que iniciar una fase muy intensa para definir el esquema de trabajo, así como los actores que van a participar y los tiempos, por esa razón no se ha trabajado en eso.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que entiende el comentario y que se podría pensar en algunos escenarios, y están suficientemente positivos de que el escenario ante la Contraloría es de una aprobación sin necesidad de una ley, que es algo similar a lo que sucedió con Hacienda y entiende lo que le indica porque además depende de contrataciones a terceros, ya que la cuestión de los tiempos es muy volátil en este momento, por eso no quieren estimar algo que después pueda variar sustancialmente.

El expositor responde a la segunda consulta e indica que con respecto a los roles han identificado grandes actores, como lo es el Ministro de Obras Públicas y Transportes, la DGEV, la Junta Directiva del Cosevi y en general que los están sensibilizando un poco para que estén enterados del enfoque y que aunque el proyecto esté en este bosquejo avanzado, ustedes lo tengan de primera fuente y que conceptualmente han sido muy cautelosos y desde el principio esa fue la observación a don Rodolfo Méndez y al equipo, en que esto es un servicio público, amparado en todas las regulaciones y restricciones de un servicio público, que no es tan "simple" como hacer un edificio, y desde ese punto de vista es que mencionaron que el rol de los que vayan a ser fideicomitentes en este momento el MOPT, es precisamente un elemento que ha desarrollado la Sala Constitucional y la Contraloría también, en el sentido que es posible que el Estado se apoye para la prestación de servicios en terceros, siempre que no pierda esa titularidad, que aquí no sucedería y que además ejerza los mecanismos de control, esquemas que hay que realizar de tal manera que sea equilibrado y que conversaron con el equipo de la contraparte, respecto a que no se trata que a la par de una empresa que realice una prueba de manejo, cada uno tenga que tener un fiscalizador del MOPT, porque en ese caso se volvería ineficiente, revisaron pero esa es una de las tareas que se debe afinar respecto a cuál va a ser ese rol, y tanto con el Banco, así como con don Rodolfo Méndez y don Eduardo se pueda armar y no se encuentre ningún roce de legalidad.

El Ing. Carlos Contreras Montoya agradece las respuestas brindadas.

El Director Ejecutivo Ing. Edwin Herrera Arias realiza una salvedad indicando que en una de las filminas hablan de posibilidades de socios de instituciones del Estado y demás, que asociaron al artículo 2019 y 220 de la Ley de Tránsito, indica que está bien, pero que existe una problemática directa con el Ministerio de Educación Pública, ya que un artículo específico para el Ministerio de Educación Pública en la Ley de Tránsito y es el artículo 217, que en la literalidad dice que el servicio será costado por el Estado, y ahí es donde asocia al MEP, lo indica para que se tenga el cuidado del caso en ese elemento si se va a asociar al MEP.

Los expositores del Banco de Costa Rica agradecen el comentario e indican que lo van a tomar en consideración.

Los miembros agradecen a los presentes la participación y el tiempo.

Al ser las 18 horas con 10 minutos, se retiran de la sesión los señores William Venegas Díaz, German Brenes Roselló, Pedro Zamora Ugalde, Roy Benamburg Guerrero del Banco de Costa Rica y la Licda. María Eugenia Salazar Salaverry de la Dirección General de Educación Vial.

Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 9.1 Se tiene por conocida la presentación del Banco de Costa Rica, relativa a proyecto de fideicomiso para atender la prestación de servicios en materia de licencias de conducir.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO DÉCIMO

Asuntos de Director Ejecutivo

Vacaciones Colectivas Semana Santa 2021.

A continuación, el Ing. Edwin Herrera Arias Director Ejecutivo presentará el tema que corresponde a las "Vacaciones Colectivas Semana Santa 2021" y brinda la explicación contenida en el oficio que se aporta:



Gobierno central otorgará vacaciones toda la Semana Santa para incentivar turismo nacional

- *Consejo de Gobierno aprobó la solicitud del Ministro de Turismo para contribuir a reactivar una amplia serie de encadenamientos económicos ligados al turismo en las comunidades rurales y costeras.*
- *Funcionarios deberán tomar vacaciones lunes 29, martes 30 y miércoles 31 de marzo, que deberán ser descontadas de sus saldos, sin costo para la hacienda pública.*
- *Ministro Rector de Turismo: "invitamos a todas las familias costarricenses a realizar turismo nacional visitando destinos a lo largo y ancho del país con gran respeto a las medidas sanitarias".*

11 de marzo, 2021. El Consejo de Gobierno acogió una solicitud del Ministro de Turismo y otorgará vacaciones a funcionarios del Gobierno Central en Semana Santa con el propósito de contribuir con la reactivación del sector turismo y de los encadenamientos asociados a esta industria en las comunidades rurales y costeras del país.

"El Poder Ejecutivo, aplicará un cierre colectivo y concederá vacaciones, los días 29, 30 y 31 de marzo, los cuales serán rebajados de los saldos de las personas funcionarias, para que puedan tomar esos días y unirlos al goce de los feriados de ley correspondientes a jueves y viernes santos -1 y 2 de abril. Las instituciones públicas tomarán las provisiones correspondientes para no afectar los servicios públicos esenciales, así como la atención de la emergencia", explica la ministra de Trabajo y Seguridad Social, Silvia Lara.

Lara y la Ministra de Planificación, Pilar Garrido, son firmantes de la directriz como rectoras de la materia.

Así, las oficinas del sector público (servicios no esenciales) cerrarán al finalizar la tarde del viernes 26 de marzo y volverán a abrir el lunes 05 de abril. Los funcionarios deberán tomar vacaciones los días lunes 29, martes 30 y miércoles 31 de marzo.

La directriz no tiene costo para la hacienda pública, pues los días de vacaciones se deben rebajar del saldo que tenga cada persona servidora pública.



Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

Acuerdo:

- 10.1** Se tiene por conocido el oficio CP-1821 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que señala que el Gobierno Central otorgará vacaciones toda la Semana Santa disponiéndose acatar el mismo aplicando un cierre colectivo y conceder vacaciones, los días 29, 30 y 31 de marzo, los cuales serán rebajados de los saldos de las personas funcionarias y serán sumados al goce de los feriados de ley correspondientes a jueves y viernes santos 1 y 2 de abril del 2021.

Se declara acuerdo firme.

ARTICULO UNDÉCIMO

Pasar lista de directivos, con la descripción de quiénes están presentes.

Se pasa lista de los presentes.

Se cierra la sesión a las 18 horas con 35 minutos.