



6 de octubre de 2023
DVT-DGIT-ED-2023-1807

Rodolfo Villalobos Robles
Encargado de Actividad
Representante Legal
Asociación Deportiva Chronotrack

Estimado señor:

En atención a la nota, sin número de oficio, recibida por este departamento el 12 de setiembre de 2023, correspondiente a la solicitud de "**Gran Fondo Zurquí, 1 Edición, 2023**" tramitado en este departamento mediante el número de expediente **ED-PE-23-0250**, a realizarse el día **10 de diciembre de 2023**, en horario de **05:00 am a 10:30 am**, se le indica lo siguiente:

Al ser un evento deportivo, que requiere para su realización, el cierre o la utilización de vías públicas terrestres nacionales y cantonales, los requisitos y revisiones se acogen a lo establecido en la Ley 9920 "Ley para regular los eventos deportivos en vías públicas terrestres" y a su Decreto 43666-S-MIDEPOR-MOPT "Reglamento a la ley para regular eventos deportivos en vías públicas terrestres".

Luego de consultar por medio del oficio DVT-DGIT-ED-2023-1670, el día 18 de setiembre de 2023, al Ministerio de Salud, a la Dirección General de Policía de Tránsito, Consejo de Transporte Público y a las Municipalidades correspondientes, se obtuvieron las siguientes respuestas:

- El Ministerio de Salud, emite los oficios MS-DRRSCS-2774-2023 y MS-DRRSCS-URS-1463-2023, en el cual solicita subsanes para realizar el evento.
- La Dirección General de Policía de Tránsito, emite el oficio DVT-DGPT-OPT-TMP-2023-0725, donde se oponen a la realización del evento.
- El Consejo de Transporte Público, emite el oficio CTP-DT-DING-INF-0382-2023, donde no se considera conveniente brindar el aval del evento.
- No se obtuvo respuesta de las municipalidades por lo que, se da por entendido que está de acuerdo con que se realice la actividad y no tiene observaciones.
- El Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación, emite el oficio ICODER-DRD-URE-0245-10-2023, donde se indica que este evento No Tiene Proyección Nacional.

Se adjuntan los oficios mencionados.



Prohibición de la actividad.

- Según el artículo 7 del Decreto 43666, la Ruta Nacional 32 es parte de las Rutas Nacionales en las cuales no se otorgarán permisos para la realización de eventos deportivos. Aclarando que esta actividad no es acreditada por el ICODER con proyección a Nivel Nacional o Internacional, según el Documento ICODER-DRD-URE-0245-10-2023.

Criterio por parte de la Dirección General de Ingeniería de Transito:

- Las horas de los cierres totales no es clara.
- No indica cantidad ni calidad de personal de apoyo y control del tránsito.
- El plan que indican para no obstruir el tránsito local es irrealizable, por la longitud de los cierres y la cantidad de propiedades.
- La ruta por Cinchona no es alterna a la Ruta Nacional 32, ya que esta no permite el paso de vehículos articulados.
- Las rutas alternas tienen que buscar como se satisfacen los viajes que la actividad afecta por el cierre total, considerando las cabeceras de pueblos; en su propuesta las rutas alternas finalizan en la misma ruta con cierre total (se propone como alterna de Ruta Nacional 32 una ruta que termina en la Ruta Nacional 4 que estaría cerrada). Adicionalmente, se están dejando zonas descubiertas de rutas alternas.
- En el plan de ordenamiento, se menciona utilizaran un paso regulado y controlado por ruta 32, pero no da detalles para clarificar cómo sería y cómo funciona con los cierres totales.
- Para este tipo de actividad, con afectación horaria tan prolongada, se debe ser claro en el control vehicular, sobre cómo regularían las intersecciones complicadas indicadas en el Plan como "2" y "3", además que no considera otros puntos sumamente relevantes, como las intersecciones RN4-RN142, RN4-RN505, RN4-RN126, RN4-RN250, RN4-RN751.
- El plan de cierres totales no es claro, por ejemplo, esta unidad considera, que lo solicitado en la Ruta 32, corresponde a un cierre desde el minuto 0 al minuto 45 (se supone que al minuto 45 ya pasaron todos los participantes y esto dejaría sin ninguna protección a los que no han pasado aun); pero en el segundo tramo, lo cierran del minuto 45 al minuto 90, esto quiere decir que los primeros en pasar por el cruce entre RN4-RN32 ingresan a ruta 4 sin cierre.
- No se es claro en el Plan de cierres, a que se refiere con que hay sectores con velocidad controlada. Dejando esta afirmación totalmente a la interpretación, no se aclara si esta velocidad controlada restringe las velocidades a un máximo o a un mínimo de velocidad de los usuarios, si está considerando temas de seguridad o es una regulación por temas de organización de pelotones, etc.
- Hay que aclarar que la ruta 32 cuenta con elementos de impacto (postes abatibles, cunetas de anchos variables y vados que finalizan en depresiones) e inclusive que cuenta con accesos intermedios a los cierres planteados, que provocarían que la ruta no esté completamente libre al momento de realizar el



evento, esto debido a que no es una ruta con accesos restringidos, generando múltiples puntos de riesgo de accidentes.

- No queda clara la afirmación de que hay vehículos de apoyo que circulan por la izquierda y los participantes por la derecha, qué sucede en los tramos donde hay dos carriles de circulación y hay vehículos estacionados, hay que entender que la ruta tiene secciones de 2 carriles con doble sentido, de tres carriles y de cuatro carriles, con zonas de estrechamiento poco previsibles, que puede provocar embestidas por los pelotones al ser tantos participantes.

Generalidades de la funcionalidad:

- Las Rutas Nacionales No. 4 y 32, son Rutas de conexión y tránsito a los principales cantones de Limón, Alajuela y San Jose, dichas conexiones presentan una Alta demanda de Tránsito, que no permitiría un cierre total sin causar una pérdida económica al país.
- Al ser las Rutas Nacionales No. 4 y 32, rutas de tipo interurbano que comunican con el sector Caribe del país, no es posible aprobar un cierre total ya que el transporte público, no podría realizar el transporte de los usuarios a los diferentes lugares de conexión y traslado, además, los vehículos de emergencia, no podrían dar un servicio adecuado en una eventual emergencia a la población de esta zona.
- Se considera que la realización de un evento Deportivo sobre la Ruta Nacional No. 32, situada en una zona montañosa y condiciones atmosféricas cambiantes, predominante lluvia y condensación en la superficie de rodamiento; ruta la cual presenta una trayectoria muy sinuosa, angosta y propensa a los constantes derrumbes, e incidentes típicos presentados, esta Ruta es calificada como altamente peligrosa, por lo que, se debe considerar el perfil deportivo de los participantes, para que se garantice que los mismos, cuentan con suficiente experiencia para tomar la ruta de forma deportiva y segura, esto aunado a que se espera que salgan del cerro protegidos en menos de 45 minutos según el plan de ordenamiento vial.
- Se considera que la Ruta Nacional No. 4, debido a su velocidad de operación genera un alto riesgo del participante y de los usuarios normales de la ruta.
- Cabe aclarar que cuando se presentó la solicitud para análisis, esta indica que la participación será de 375 deportistas y así se remitió a todas las dependencias; sin embargo, la propaganda y comunicados de los organizadores, han afirmado ante medios de comunicación y redes sociales, que el evento tiene cupos de hasta 5000 participantes y tienen inscritos 4000 a la fecha de emisión de este oficio, evidenciando falsedad de lo solicitado hacia la administración. Cabe aclarar, que el nivel de control, magnitud del operativo requerido y la afectación a rutas nacionales, ocasionado por 375 deportistas varía mucho a la afectación de 5000 participantes.
- Según, redes sociales del desarrollador del evento indica: que el recorrido dura 5 horas con 24 minutos, al cruce con la Ruta Nacional No. 4, algo que difiere al Plan de Manejo presentado, si esta información es la real implica un cierre total de más de cinco horas de la Ruta Nacional 32.
- Según, redes sociales del desarrollador de la actividad indica que se concluirá el evento con una duración total de 10 horas con 48 minutos, algo completamente diferente a lo presentado.



DVT-DGIT-ED-2023-1807
Pagina 4

Considerando que:

- No se puede garantizar el apoyo de Policía de Tránsito, así como la seguridad del evento y recomendaciones según el oficio de criterio enviado, no es posible autorizar este evento.
- El Consejo de Transporte Público indica que la afectación de un cierre total, al no contar con posibles Rutas Alternas, no existe la factibilidad de modificación de las rutas de transporte público resultando en no otorgar el visto bueno para este evento.
- El Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación, indica que este evento no tiene proyección Nacional, lo cual incumple con los requisitos del Decreto 43666, por ende, según el Artículo 7 del Decreto mencionado no es posible otorgar permisos sobre la Ruta Nacional No. 32.

Por tanto, no es posible otorgar el permiso de Utilización de Uso de Vías Públicas Terrestres, para el evento de “Gran Fondo Zurquí, I Edición, 2023”, debido a que no es posible determinar la viabilidad técnica, solicitar una ruta con restricción según el artículo 7 del Decreto 43666 y al no obtener el visto bueno de las instituciones con base en sus competencias, lo anterior, amparado en el artículo 14 del Reglamento No. 43666, por ende, se procede a denegar la solicitud y se procede al archivo del trámite, esto con fundamento en la Ley 8220, Artículo 6 y el Reglamento 37045, Artículo 39.

Contra el presente acto administrativo y con fundamento en los Artículos 245 y 343 de la Ley N°6227 del 02 de mayo de 1978, “Ley General de la Administración Pública” (LGPA), el gestionante podrá interponer los recursos ordinarios de Revocatoria ante el jefe de este Departamento y el de apelación ante la Dirección general de Ingeniería de Tránsito, conforme lo establece el Artículo 353 de la LGAP. El plazo para interponer el recurso anterior, será de tres días hábiles después de notificado este oficio, según lo establece el artículo 346 de la LGAP.

Cordialmente,

Eric Orozco Barreda
Coordinador Unidad de Permisos
Departamento de Estudios y Diseños

HVB

C. Ing. Junior Araya Villalobos. Director. Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
Ing. Rony Rodríguez Vargas. Jefe. Departamento de Estudios y Diseños.
Lic. José Mariano Alfaro Mora. Jefe Regional, Dirección General de Policía de Tránsito.
Ing. Rafael Magaña Aguilar. Jefe Departamento de ingeniería, CTP.
Dr. Nelson Cordero Rodríguez. Director Regional a.i. Central Sur, Ministerio de Salud.
Dra. Karina Garita Montoya. Directora DRRS Central Norte, Ministerio de Salud.

Expediente: ED-PE-23-0250