

ACTA SESIÓN EXTRAORDINARIA Nº 12-2021

ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA NÚMERO DOCE DOS MIL VEINTIUNO, CELEBRADA POR EL CONCEJO MUNICIPAL DEL CANTÓN DE GOICOECHEA, EL JUEVES DIECISIETE DE JUNIO DE DOS MIL VEINTIUNO, A LAS DIECINUEVE HORAS CON CINCO MINUTOS, EN EL SALÓN DE SESIONES DE ESTA MUNICIPALIDAD.

REGIDORES PROPIETARIOS: CARLOS MURILLO RODRÍGUEZ, PRESIDENTE, FERNANDO CHAVARRÍA QUIROS, VICEPRESIDENTE, CAROLINA ARAUZ DURÁN, XINIA VARGAS CORRALES, LILLIAM GUERRERO VASQUEZ, CARLOS CALDERÓN ZÚÑIGA, LORENA MIRANDA CARBALLO, RODOLFO MUÑOZ VALVERDE Y WILLIAM RODRIGO RODRÍGUEZ ROMAN.

REGIDORES SUPLENTE: MAX ALEJANDRO ROJAS MAYKALL, NICOLE MESÉN SOJO, WILLIAM BAEZ HERRERA, ANDREA CHAVES CALDERÓN, JESÚS MANUEL VINDAS DURÁN, MELISSA VALDIVIA ZÚÑIGA, JOSE ARCADIO DOMINGUEZ MONTENEGRO, LÍA MÚÑOZ VALVERDE Y GUSTAVO ADOLFO BRADE SALAZAR.

SÍNDICOS PROPIETARIOS: CARLOS ALFARO MARIN, KEVIN MORA MENDEZ, RODOLFO BRENES BRENES, PRISCILLA VARGAS CHAVES, ANA LUCIA MORA ELIZONDO, ANDREA VALERIO MONTERO E IRIS VARGAS SOTO.

SÍNDICOS SUPLENTE: LUZ BONILLA MADRIGAL, KATTY FLORES GUTIERREZ, ANABELLE GÓMEZ MORA, DAVID TENORIO ROJAS, LUIS ENRIQUE BARRANTES GUERRERO, CHRISTIAN BRENES RAMIREZ Y ALVARO JIMENEZ LEIVA.

LIC. RAFAEL ÁNGEL VARGAS BRENES, ALCALDE MUNICIPAL, LIC. MARIANO OCAMPO ROJAS, ASESOR LEGAL Y LICDA. YOSELYN MORA CALDERÓN, SECRETARIA MUNICIPAL a.i.

ARTÍCULO I

ORDEN DEL DÍA

AUDIENCIAS SR. GERMAN MARÍN SANDÍ, DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO Y SR. DANIEL CUBERO RAMÍREZ DE LA EMPRESA CRIMINOLOGÍA VIAL

Cuestión de orden

La Regidora Suplente Nicole Mesén Sojo expresa, quisiera solicitarle al Honorable Concejo Municipal la alteración del orden del día para un minuto de silencio por el fallecimiento de la excompañera municipal la señora Yamileth Valverde Solano quien fue funcionaria de esta Municipalidad durante muchos años.

El Presidente del Concejo Municipal indica, los señores Regidores que estén de acuerdo con la solicitud que hace la Regidora Suplente Nicole Mesén para hacer un minuto de silencio por la distinguidísima compañera Yamileth Valverde Solano que por favor se sirva levantar la mano, la cual por unanimidad se aprueba.

Se procede a realizar un minuto de silencio por la muerte de la señora Yamileth Valverde Solano.

El Presidente del Concejo Municipal expresa, procedemos a pasar lista, para ver cuáles son los miembros del Concejo que están presentes, unos que están aquí en el Concejo y los que están vía zoom, doña Yoselyn por favor, proceda en consecuencia.

La Secretaria Municipal a.i. manifiesta, Fernando Chavarría Quirós se encuentra vía zoom, Carolina Arauz Duran se encuentra vía zoom, Carlos Murillo Rodríguez se encuentra presente en la Sala, Xinia Vargas Corrales se encuentra vía zoom, Lilliam Guerrero Vásquez se encuentra vía zoom, Carlos Calderón Zúñiga se encuentra vía zoom, Lorena Miranda Carballo se encuentra vía zoom, Rodolfo Muñoz Valverde se encuentra presente en la Sala, William Rodríguez Román se encuentra presente en la Sala, William Báez Herrera se encuentra presente en la Sala, Nicole Mesén Sojo se encuentra vía zoom, Max Rojas Maykall se encuentra presente en la Sala, Andrea Chaves Calderón se encuentra vía zoom, Jesús Vindas Duran se encuentra presente en la Sala, Melissa Valdivia Zúñiga se encuentra vía zoom, José Domínguez Montenegro se encuentra presente en la Sala, Lía Muñoz Valverde se encuentra vía zoom, Gustavo Brade Salazar se encuentra vía zoom, Carlos Alfaro Marín se encuentra vía zoom, Kevin Mora Méndez se encuentra vía zoom, Rodolfo Brenes Brenes se encuentra vía zoom, Priscilla Vargas Chaves se encuentra vía zoom, Ana Lucía Mora Elizondo se encuentra vía zoom, Andrea Valerio Montero se encuentra vía zoom, Iris Vargas Soto se encuentra vía zoom, Luz Bonilla Madrigal se encuentra vía zoom, Kathy Flores Gutiérrez se encuentra vía zoom, Anabelle Gómez Mora se encuentra vía zoom, David Tenorio Rojas se encuentra vía zoom, Luis Barrantes Guerrero se encuentra presente en la Sala, Christian Brenes Ramírez se encuentra vía zoom y Álvaro Jiménez Leiva se encuentra vía zoom.

ARTÍCULO II

AUDIENCIAS

ARTÍCULO II.I

SR. GERMAN MARÍN SANDÍ, DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO

El Presidente del Concejo Municipal señala, don Germán para este Concejo y éste cantón es un gran gusto y un gran honor tenerlo aquí y agradecerle por la participación y por aceptar la invitación que se le extendió de parte del Concejo y de la Comisión de Cultura y pasamos seguidamente don Germán pasamos de este agradecimiento por haber sacado el rato, el tiempo para dedicarle al cantón y hablar de los temas importantes, pasamos a darle el uso de la palabra, gracias.

El señor Germán Marín Sandi, Director General de la Policía de Tránsito expresa, muy amable muchas gracias muy buenas noches más bien el placer es para mí para este nuestro cuerpo policial que nos hayan este invitado agradecerle más bien esta ventana y estrechar estos nexos y agradecerle más bien pues el momento y el espacio siempre muy enriquecedor poder tener este tipo de reuniones y este tipo de coordinaciones y éste pues de mi parte altamente agradecido me permití se los digo forma respetuosa invitar al jefe de lo que es en la Delegación

Policial de Goicoechea, que es el señor Gerardo Cascante que están bien pues nos estaba acompañando en forma virtual éste me parece pues también importante que él esté ya que el que esté nos representa propiamente tanto dentro la Municipalidad como en el área que esté ustedes nos representa a toda la comunidad y agradecerle más bien ese espacio e indicarles que estamos totalmente a la orden y estamos para servirles, muchas gracias.

El Presidente del Concejo Municipal indica, pasamos a darle la palabra a don Gerardo Cascante, perdón don Germán, usted quería decirnos algo, disculpe.

El señor Germán Marín Sandi manifiesta, si señores síndicos y compañeros, me extendían la invitación y me comentaban que hay habían algunas inquietudes y consultas en torno a temas de seguridad vial, transportes y otros entonces me encuentro a la entera disposición excepto que pues desean que yo amplíe algún aspecto en particular o este querían que les comenzáramos con este pues una introducción de lo que es la seguridad vial y la importancia que nos representa para nosotros, queremos ser respetuosos de la agenda y como ustedes la han preparado o si tienen algún tipo de inquietudes arrancaríamos a como ustedes nos lo mencionen, muchas gracias.

El Presidente del Concejo Municipal señala, a solicitud del mismo Germán vamos a darle la palabra a don Gerardo Cascante favor de proceder don Gerardo.

El señor Gerardo Cascante expresa, buenas noches, para mí es un gusto estar presentes acá señores del Concejo Municipal, las personas presentes, don Germán, gracias de verdad por tomarnos en cuenta para nosotros es muy importante poder estar acá presentes y evacuar cualquier consulta o cualquier duda que se encuentre en nuestro alcance, estamos para servirles, yo me encuentro ahorita liderando la Delegación de Goicoechea, tratando de mejorar un poquito ahí las situaciones que se han dado en carretera con mucho entusiasmo, en este momento me encuentro pues en unos días de descanso, pero de igual manera sigo acá presente y cualquier consulta estamos para servirle muchísimas gracias.

El señor Germán Marín Sandi manifiesta, sí muchas gracias, perdón nuevamente que les plantee la inquietud, este no sé si había primero un grupo de inquietudes o éste pues abordamos con el aspecto de lo que sería el principio de la seguridad vial y hacer este pues una introducción al tema o si este previo a esto había algún grupo de inquietudes que se haya manejado al seno de este de la Municipalidad y el Honorable Concejo, quedó al pendiente.

El Presidente del Concejo Municipal indica, don Germán el asunto, la temática sería que usted haga su exposición y eventualmente los que quieren hacer alguna consulta, pues que lo hagan, abrimos un espacio para que usted le pueda responder después de hacer usted su exposición está de acuerdo don Germán.

El señor Germán Marín Sandi manifiesta, muchas gracias, procedo a dar inicio, sí bueno reitero para nosotros es un placer poder coordinar diferentes acciones con los Gobiernos Locales, hemos tenido diferentes acciones en conjunto con varias Municipalidades y la idea es también acercarnos a la Municipalidad que ustedes dignamente representan, en varios aspectos recordar, la importancia lo que es la seguridad vial, que esté hemos tratado en conjunto en diferentes instituciones no solamente el MOPT, COSEVI, Policía Tránsito y Gobiernos Locales y otros entes se han venido haciendo incesantes esfuerzos para ir introduciendo incluso el Ministerio Educación para que se incluya en lo que es el proceso dentro de la mecánica, la currícula educativa que se dé una materia no solamente una materia transversal sino que se esté formalice y oficialice dar como una materia propia llámese estudios sociales, cívica, español, esta materia de forma tal que esté nuestros jóvenes, nuestros niños, nuestros adolescentes estén debidamente equipados y debidamente preparados, explico por qué la importancia de poder tener esta materia que sea fuerte en nuestro sistema educativo, lamentablemente vemos día, día como ocurren siniestros en nuestras vidas, en nuestras carreteras donde por ejemplo un día como hoy en lo que es en la ruta nacional número 32 en la zona al Atlántico una joven que fallece al tratar de conducir, perdón al tratar de cruzar la ruta nacional 32 de un punto al otro punto y en ese en ese ínterin es alcanzada por un vehículo donde le pues lamentablemente por las heridas importantes que sufre la joven ella pierde la vida en el lugar de los hechos, situaciones como estás ocurren lamentablemente día a día este a hoy 17 de junio lo digo una pequeña remembranza llevamos ya 24 personas fallecidas en sitio por accidente de tránsito, eso sin contar la cantidad de personas que este son trasladadas a diferentes centros médicos con lesiones importantes, con lesiones graves, muchos de ellos lamentablemente quedan con lesiones para para toda la vida con complicaciones muy importantes a nivel de salud y otros aspectos graves este que generan pues un gran dolor a esa persona y un gran dolor a su núcleo familiar, el componente que habló de la educación vial es tan importante porque muchas personas se terminan preparando, sacan una, dos hasta tres carreras a nivel universitario, son personas, son profesionales sumamente preparados, tienen un alto conocimiento en un sinnúmero de aspectos muchos de ellos son profesores, son profesores y psicólogos, son profesores y psicólogos y administradores, son abogados, sacan son ingenieros, sacan varias carreras son personas sumamente preparadas pero a la hora de tomar una decisión en carretera lamentablemente tal vez se toma la decisión menos segura, en el caso de nosotros hemos visto como lamentablemente algunos porque no se puede generalizar, algunas personas toman la decisión que es más sencillo la decisión que ven más fácil, cruzan la vía por donde no corresponde, el ejemplo que indique anteriormente, si andan en motocicletas hacen algún tipo de maniobra y no importa si la motocicleta es barata o cara de esto hemos visto involucrados de todos, de todos los tipos de personas por eso incluso hablé que lamentablemente este personas que son grandes éste profesionales y digo este ejemplo y ya voy a llegar al punto que te deseo aclarar que después de prepararse tanto tiempo en escuelas, colegios y centros universitarios, lamentablemente en temas de seguridad vial tomamos la decisión menos segura, no

tenemos esa alta capacitación, no tenemos esa alta preparación y lamentablemente no contamos con esa alta conciencia, entonces vemos como personas este hay puentes peatonales y no los usan, hay aceras y cruzan por cualquier punto atravesando la vía, conductores de motocicleta que toman decisiones imprudentes, virajes en u, conductores este que van en su vehículo a exceso de velocidad, que van este a velocidades superiores a las permitidas y que hay una combinación fatal entre un manejo errático sumado con esta, con un exceso de velocidad, un viraje en u, un irrespeto a la luz roja del semáforo, muchas situaciones que con una buena base cultural y una buena base educacional, pues tomaríamos las decisiones más adecuadas, las decisiones más maduras, las decisiones más certeras en aspectos importantes de salvaguardar la vida y salvaguardar la integridad física de la propia persona como todo lo que éste le está rodeando, en este caso proteger al entorno, a mí semejante y protegerme a mí mismo, proteger a esas personas que esté van conmigo dentro del vehículo, las personas que viajan conmigo en la motocicleta, el grupo que va conmigo que esté andamos en bicicleta, el grupo que sale a caminar conmigo, etcétera, si voy caminando al trabajo tomar ese tipo de este decisiones se requiere justamente de una buena capacitación, que justamente cale en la conciencia porque todos saben, incluso la persona que cruza mal, cito el ejemplo la persona que irrespeto la luz roja del semáforo con el vehículo, sabe lo está haciendo mal sin embargo considera hay algo en él que su parte cultural le hizo tomar una decisión diferente, considera jugarse el chance, piensa algo extraño y tomó una decisión incorrecta un viraje u, adelantamientos en contravía, no nos explicamos y no existe explicación de ver un vehículo este hay una fila larga de 8, 10 carros, 2 o 3 camiones y un conductor nada más en una carretera que sólo tiene un sentido de vía toma la decisión de circular contravía y lamentablemente choca de frente con otro automotor y lamentablemente fallece ese conductor o fallece varias personas producto de este tipo de siniestros perdón que lo tenga que hacer la exposición y hablarlo tal vez de forma este fatalista y no únicamente hablar de lo enriquecedor de la parte cultural pero deseo llegar al fondo del por qué es tan importante esta parte cultural para evitar sus desenlaces que lamentablemente a nosotros como policías de tránsito nos toca ver día a día este hora a hora por ejemplo entre en esta semana básicamente han fallecido casi 7 personas en el lapso de 5 días, está falleciendo más de una persona por día por accidentes de tránsito y deseo aclarar hablo en el lugar porque también existe otra estadística de grupos de personas que fallecen horas o días después en el centro hospitalario, entonces podríamos estar hablando que esté estaría falleciendo alrededor de 700, 800 personas por año en accidentes de tránsito y reitero sin contar la cantidad, la decena de personas que quedan con lesiones importantes para toda su vida y con diferentes este tipos de problemas producto casualmente de este tipo de accidentes, recordemos que este los ciclistas, peatones y motociclistas son justamente los más vulnerables en esta en este triángulo de la seguridad vial donde debemos todos en conjunto compenetrarnos de forma tal que nos ayuda tomar casualmente esas decisiones más seguras, de ahí que es tan importante y estos encuentros y encontrar fortalezas con este los este los Gobiernos Locales, dentro ese proyecto los Gobiernos Locales hace un tiempo atrás hemos arrancado con proyectos,

proyectando que cada uno de los Gobiernos Locales este logre obtener o logre formar si obviamente si lo considera cada ayuntamiento, cada municipalidad, policías municipales y policías de tránsito municipal, cuál es el objetivo, casualmente tener conductores mejor formados, poder dar capacitaciones obviamente siempre hay que esté incurrir en sancionar a conductores que irrespetan la ley, lamentablemente esto existe a personas que obviamente pues no les agrada porque no logran comprender que el objetivo de la multa es que el conductor se inhíba de hacer prácticas al margen de la ley, ha existido una mala interpretación obviamente por algunas personas que también insisto no tienen el concepto de la importancia la seguridad vial, entonces consideran que la multa es un mecanismo de x, y, z se inventan excusas, el que la multa exista es el mecanismo y la herramienta para que el conductor se inhíba de hacer prácticas al margen de la ley, sabemos que por ejemplo el cinturón de seguridad comprobado científicamente salva vidas, conocemos casos de los dos escenarios personas que su vehículo ha volcado y gracias al cinturón de seguridad esa persona no esté no se salió del automotor y entonces el cuerpo del automotor o a la estructura metálica logra defender al conductor y a sus ocupantes como también ha ocurrido en otros accidentes que lamentablemente algunos de los pasajeros y eso ocurre mucho con los menores de edad que viajan atrás, andaban sin cinturón de seguridad el vehículo vuelca se sale de la vía lamentablemente algunos de sus ocupantes sale por las ventanas y éste pues es embestido por otro carro o por el tipo de golpe este sufre lesiones que serían incompatibles con la vida, citó el escenario de la multa del cinturón de seguridad como otro sinnúmero de multas que lo que buscan es proteger al conductor y sus acompañantes de sus propias acciones, de ahí que es importante pues todo el componente la parte educacional y la parte disciplinaria, en este caso habló de la parte disciplinaria lo que es las multas que se confeccionan y estas multas van orientadas casualmente a reducir al conductor de forma tal que comprenda que debe evitar hacer este tipo de acciones, reitero irrespetar la luz roja del semáforo, irrespetar la señal de alto, este conductores que esté invaden las zonas escolares, invaden la zona peatonal, no respetan la ley 7600, no respetan aceras, hacen maniobras en u, hacen competencias ilegales en carretera y otro sin número de faltas que vemos en el día a día conductores que toman la decisión de no tener licencia y se suben a un automotor, se suben a un vehículo, llámese motocicleta u otro tipo de automotor y toman la decisión de salir y afrontar la conducción en carretera sin tener el requisito legal, todo ese tipo de acciones pues efectivamente tienen que ser éste ordenadas y de ahí la importancia que en conjunto podamos trabajar, por eso reiteró que les agradezco está ventana, está oportunidad, la seguridad vial en nuestro país tiene más de 30 años de estarse formando en conjunto con el Consejo de Seguridad Vial estamos cerca de los 40 años con el Consejo Seguridad Vial que está dentro del Ministerio Obras Públicas y Transportes donde se giran las diferentes este políticas en torno a aspectos importantes y mecanismos que deben de irse implementando tanto este a nivel legislativo como a nivel educacional y a nivel de aplicación de la ley, en este caso es sumamente valioso el poder contar con este ese músculo en los diferentes Gobiernos Locales y esto pues nos facilita nosotros tenemos un equipo de trabajo en lo que es este Guadalupe, en el cantón que

ustedes representa obviamente entre más manos tengamos pues obviamente mayor resultados podríamos obtener quisiéramos poder tener en cada cantón mucho más, este oficiales mucho más presencia algunas veces pues no se cuenta con todo ese insumo y de ahí que se suman esfuerzos, hemos visto este a lo largo de este nuevo proceso que nos sorprendió hace 1 año y tres meses aproximadamente cuando dio el inicio del actual pandemia que estábamos haciendo referencia a la hora de la oración, es importante rescatar que gracias a ese a un esfuerzo que se ha hecho interdisciplinariamente hemos sumado esfuerzos diferentes cuerpos policiales y diferentes instituciones gubernamentales donde se ha hecho un trabajo en equipo muy orientado a generar todo el componente de salud efectivamente que ese es el esfuerzo que ha estado haciendo el Ministerio de Salud en conjunto con la Comisión Nacional de Emergencias pero apoyado por las diferentes instituciones de gobierno y lo que se busca en este objetivo pues obviamente este si nos vamos solo a ese punto sólo, evitar los contagios y evitar que exista una sobreexposición de la población y evitar que se propague este virus, de ahí que hemos encontrado y otro aspecto que iba a indicar en diferentes municipalidades pues un apoyo y un trabajo interdisciplinario y que hemos podido relacionarnos y tener un encuentro mucho más cercano para poder realizar operativos en forma coordinada, en forma conjunta y poder esté fortalecernos y generar casualmente esos equipos de trabajo y así pues irnos proyectando de forma tal que si la comunidad tiene alguna necesidad este normalmente se acercan mucho a los Gobiernos Locales, a las municipalidades y así en conjunto con nosotros los podemos apoyar ese trabajo que realiza el Gobierno Local, el trabajo que realiza el Concejo Municipal, que realizan los Síndicos, que realiza el Alcalde, que realiza cada uno de los miembros de la Municipalidad y de ahí que de nuestra parte éste pues indicarles que hacemos los tres componentes del triángulo de la seguridad vial, la parte prevención, la parte educativa y la parte de sanción en carretera y buscamos ese esfuerzo y ese apoyo que en el caso de ustedes de la Municipalidad de Guadalupe hemos encontrado por las puertas abiertas y reitero y aproveché este espacio y aproveché esta oportunidad y esta ventana para indicarles que de parte de la policía tránsito, de parte del Ministerio de Obras Públicas y Transporte estamos muy agradecidos por ese, a esa apertura, ese esfuerzo que ustedes han hecho, ese apoyo que nos han dado y éste pues reiterarles que nos encontramos en la entera disposición de poder coadyuvar y cooperar y atender temas importantes como capacitaciones u otro tipo de aspectos en los que nosotros podamos ahondar, no sé si existe pues alguna inquietud y no quisiera extenderme más porque podría obviamente estoy cerca de cumplir 30 años de servicio dentro del MOPT, entonces podría pues podría ampliarles un poco más, pero no quisiera hacerles muy larga la sesión pero sí con todo gusto pues puedo en algo servirles humildemente estoy al servicio y estamos a la orden, muchas gracias.

El Regidor Suplente William Báez Herrera manifiesta buenas noches don Germán, lo conozco personalmente a usted, sé la clase de funcionario que es, usted sabe que uno como Regidor, muchas personas le mandan inquietudes y ahorita nos están viendo ahí en un barrio en

Ipís, Zetillal, me imagino que usted lo conoce, me están diciendo la posibilidad de poner un semáforo en el Ebais de Zetillal, yo le dije que iba hacer la consulta a usted, porque ahí sale mucha persona adulta mayor, chiquitos y a ver si usted nos puede ayudar en eso, poner ese semáforo en el Ebais de Zetillal, me imagino que usted lo conoce bien, gracias.

La Regidora Suplente Melissa Valdivia Zúñiga manifiesta, muy buenas noches a todos y todas, don Germán muchísimas gracias por aceptar la invitación de parte de la comisión de cultura, yo nada más quería hacer una consulta no sé si ustedes tienen identificado acá en Goicochea las zonas de alta siniestralidad o donde se presenten mayores incidentes acá en el cantón nada más por un asunto de ver si ustedes tienen eso ya esté digamos contemplado, mapeado y en cierta forma digamos cómo podría el municipio colaborar en dar esa educación o implementar inclusive digamos mecanismos para evitar que den ese tipo de situaciones, gracias.

El Regidor Propietario William Rodríguez Román manifiesta, don Germán yo creo que, que no ha visto usted en 30 años, 30 que ha laborado y que montón de accidentes ha visto, yo creo que es difícil en Costa Rica ha venido arrastrando por muchos, muchos años esos accidentes que como dice usted gente que no tiene cuidado, los motocicletas atraviesan, hacen curvas, hacen curvas en u los carros, en fin yo creo que a pesar de que ustedes han venido aumentando las multas todos los años, porque ahora son multas casi cuatrocientos mil colones y aun así no se ha quitado, no se ha mermado los accidentes, veo que cada día hay más accidentes y todos los días mueren gente en accidentes, yo creo que aquí lo único a mí me parece que el Gobierno debería comenzar desde la primaria, antes de la primaria que entran los chiquitos ya comenzarles a dar cursos a ellos, meterles eso en la mente, folletos, películas y llegarán momento en un tiempo determinado que tal vez allá a los 15 y 16 años ellos tengan mente que es, que es cuando ya uno, cuando ya va a conducir, el cuidado que tiene que tener para protegerse uno mismo o la persona, de no matar a otra persona, yo creo que a través de los cursos y yo lo que desde pequeño debería el Gobierno meterle duro para eliminar este flagelo que hay en el país y que no se quita que sigue y sigue y sigue a pesar que ustedes incrementan las multas, muchas gracias.

La Regidora Suplente Andrea Chaves Calderón manifiesta, buenas noches compañeros, le agradezco don Germán, atento, el acompañarnos el día de hoy, yo quería preguntar un poquito sobre el trabajo que se hace con respecto a la seguridad vial de las personas que usan bicicleta, comentábamos en cultura que recientemente hemos visto cada vez más familias o personas que usan su bicicleta para trasladarse y llegar a la zona de Coronado, porque en Coronado por lo general los fines de semana vemos mucha gente y pues yo quisiera saber sí se ha trabajado o se piensa hacer algún trabajo en la educación con respecto al tema del uso de bicicleta en la comunidad gracias.

La Regidora Propietaria Carolina Arauz Durán manifiesta, buenas noches a todos, igualmente don Germán muchas gracias por habernos aceptado la invitación, le damos las gracias

de parte del Concejo Municipal, de la administración, de la comisión de cultura yo más bien quería tal vez al final ya cuando termine de evacuar las consultas podría enviar un mensaje a la población que están viendo algunos por redes sociales, igualmente las grabaciones quedan grabadas.

Interrumpe el Presidente del Concejo Municipal, Carolina disculpe no se le está oyendo para ver si es micrófono o alguna cosa.

Continúa la Regidora Propietaria Carolina Arauz Duran, ahí si me escuchan, ahí sí, primero agradecerle a don Germán Marín que al igual que los compañeros de parte del Concejo, de la Administración y de la Comisión de Cultura por haber aceptado la invitación, como lo dice usted mismo don German es importante esos espacios para acercarse un poco más a la población verdad hacer un llamado preventivo de conciencia, más bien quería pedirle si al final de que evacue las consultas podría enviar un mensaje como cierre precisamente haciendo ese llamado verdad a la gente que al momento de tomar decisiones tanto en las carreteras, las personas ya sea en carro, en bicicleta, también en todo lo que es la parte peatonal, haciendo un llamado preventivo a tomar decisiones en la carretera y como peatones, muchas gracias.

La Regidora Suplente Nicole Mesén Sojo manifiesta, gracias bienvenido don German que gusto volverlo a saludar y bienvenido don Gerardo yo quería hacerles dos consultas puntuales, don Germán usted mencionó el tema de educación, entonces quería preguntarle si ustedes manejan programas específicos en este tema que tal vez se podría generar algún tipo de articulación con la Municipalidad para brindarle la ciudadanía ese tipo de programas educativos sobre seguridad vial y lo otro que quería comentarle y don German lo sabe porque las veces que hemos conversado ha sido de ese tema, es sobre el tema de parquearse en las aceras y voy a enfocarme específicamente en las personas con discapacidad, que es algo que vivimos todos los días verdad son un obstáculo que nos impide la movilización en el entorno físico, entonces esta sí va dirigida tal vez a don Gerardo que es el encargado acá de Goicoechea, don Gerardo cómo generar mecanismos más sencillo o más directos para que las personas pueden denunciar cuando existe este estos incidentes verdad en las aceras, esto se los menciono porque yo conozco el mecanismo verdad pero porque soy activista en derechos humanos y yo sé que hay que llamar al 911, que hay que anotar el número de placa y que hay que hacer todo un protocolo verdad para poder denunciar estas cosas pero cómo generar mecanismos más sencillos para las personas que no tienen ese tipo de conocimiento verdad porque a mí me han llegado denuncias, Nicole es que yo no sé, cómo denunciar cuando un carro se parquea en una acera y por ejemplo en el casco central de Guadalupe eso se ve mucho porque hay mucho comercio y claramente las personas irrespetan verdad lo establecido en la normativa entonces cómo se puede generar un mecanismo más sencillo y más directo para esas personas que no tienen ese conocimiento de todo este protocolo que generalmente se utiliza para las denuncias y además que tal vez don Gerardo fiscalizar un poco más en el casco central de Guadalupe que es todo una odisea todos los días y a toda hora

verdad porque en los comercios cercanos especialmente a la Municipalidad siempre hay carros parqueados en las aceras.

El Presidente del Concejo Municipal indica, don Germán si es tan amable tal vez si quisiera referirse a algunos tópicos que le han tratado de plantear alguno de los compañeros.

El señor Germán Marín Sandi indica, claro sí muy amable más bien muchas gracias, por eso estaba levantando la mano, era para porque sí me quedan muchos no quería después dejarlos algunas que se me quedaron algunas inquietudes por fuera y dijo no me respondió, me acuerdo lo del semáforo que me consultó este uno de los síndicos este efectivamente esto le corresponde a la Dirección General de Ingeniería del MOPT, justamente al Departamento De Semáforos actualmente me llevo la inquietud y se la estaremos trasladando al Ingeniero Junior Araya, en el chat les puse ahí el correo electrónico de don Junior por sí éste el grupo de vecinos o el Síndico, el compañero del Concejo Municipal desea escribirle en forma directa a don Junior, esto también solo voy hacer una pequeña aclaración para la colocación de un semáforo tiene que ver de previo un estudio, eso se los comento para pues para ampliar un poco la idea y si ustedes se lo tienen que aclarar a alguien pues aproveché para ser justo la exposición, esto obedece a un número de conteo, conteo tanto del tpd, que es el tránsito promedio diario por la cantidad de vehículos que pasan por este una ruta y los flujos vehiculares y a su vez la cantidad de personas que estarían cruzando en cierto sector o en cierto punto, entonces esto se debe de compensar una parte y la otra para que no exista pues un bloque reiterado de semáforos que incluso más bien tengo las dos quejas, puntos donde no hay semáforos como ahorita me lo mencionaba y puntos donde la gente me indica mire aquí cada cien metros hay un semáforo, entonces tenemos que, la Dirección de Ingeniería y el Director de Ingeniería hace un conteo de ambos aspectos y la idea es por lograr equilibrar y buscar justamente pues la ecuación correcta de forma tal que se dé un servicio cada ciudadano y también que la métrica indique que realmente se debe colocar este un cruce semafórico o un semáforo peatonal, en otro orden de ideas que al final usted me indican el momento la compañera me decía que le diera un mensaje final para poder hacer un cierre con muchísimo gusto claro que sí estoy para servirles me digan justamente pues el momento que desean que lo que lo realice y éste respondiéndole propiamente este a la Licenciada Nicole pues un placer nuevamente volverla a saludarla, de volverla a ver, como usted sabe estoy totalmente a la orden de todos y cada uno de ustedes, efectivamente hay varios escenarios nosotros hemos tratado de facilitar y tal vez me voy a evocar a la pregunta que usted le hizo a don Gerardo Cascante pero nada más es para ampliarle un poco al tema solo, después le doy la oportunidad a don Gerardo, el resto de inquietudes, es importante este entender en este aspecto que por medio de la página del MOPT, la página de COSEVI, la página de policía tránsito, la página del MOPT, ahí en el chat se lo puse www.mopt.go.cr ahorita les escribo en otro momento las otras páginas, la página de COSEVI www.csv.go.cr y la página de la policía tránsito www.transito.go.cr nos pueden con ese mecanismo establecer algún grupo de denuncias o inquietudes, en este momento estamos

tomando nota, casualmente por eso invite a don Gerardo para los lugares que me mencionaba este la compañera Nicole, con los vehículos que se estacionan en las aceras irrespetando la ley 7600, que irrespetan los espacios destinados para los espacios especiales que menciona la ley 7600 y que hay alguna gente que lo irrespetan, que aquí vuelvo al escenario anterior que comentaba la otra compañera con la parte de educacional, respondiendo y también Nicole como usted lo menciona, nosotros hemos abierto un canal más fácil que es por medio de las llamadas al 911, existe un servicio directo, el 911 es específicamente también para hacer este tipo de reportes, hay un espacio, hay una línea dedicada que usted llama 911 y le transfieren la llamada con policía de tránsito y la persona que le atiende el despachador del 911 le toma todos los datos de este la inquietud que exista con un vehículo sobre la acera, sobre un vehículo que obstruya el paso peatonal, un vehículo que está utilizando algunos de los espacios especiales destinados para este lo que indica la Ley 7600, y que alguna persona de forma inescrupulosa tomó la decisión de poner su carro ahí e irrespetar estos espacios que son tan importantes, en ese sentido la persona nos puede llamar por medio 911, no ocupa mayor procedimiento casi todo el mundo ahora tiene un teléfono celular nos hace un reporte, la llamada es totalmente gratuita y ahí pues se le piden algunos pequeños datos y nosotros desplazamos una unidad para que se haga las sanciones correspondientes, adicionalmente como comentaba de los puntos que comentaron ustedes este don Gerardo hace un cuadro, un esquema de trabajo y también día a día aunque no nos llegue una denuncia, sancionamos vehículos que irrespetan estas zonas este dedicadas especialmente para los peatones y transeúntes otros aspectos importantes que me comentaban éste sí existe nosotros propiamente en la policía tránsito tenemos una dirección de capacitación o una escuela nacional de policía donde esté damos diferentes charlas y capacitaciones a centros educativos y otras áreas, el Consejo de Seguridad Vial que es una institución aparte pero es adscrita al MOPT tiene una dirección de proyectos y dentro de esa dirección de proyectos ellos dan capacitaciones, dan este folletos, dan material, dan inducciones, tienen charlistas, panelistas que también son especialistas o ellos son especialistas en seguridad vial y se dedican a andar por este por todo el territorio nacional dando diferentes programas tanto de educación como de charlas y capacitaciones y capacitar a capacitadores para que exista un efecto multiplicador en las diferentes comunidades y también en los centros educativos, no sé si quedó por ahí alguna inquietud que alguien no le haya contestado si alguno no le contesté, pido las disculpas y tal vez me lo escriben al chat y retomó la pregunta, muchas gracias.

El Presidente del Concejo Municipal señala, bueno don German muchísimas gracias por responder lo más resumido y lo más amplio que usted puede.

El señor Germán Marín Sandi indica, perdón no sé si se me quedaron dos consultas, no sé si puedo atenderlas.

El Presidente del Concejo Municipal expresa, no, don German muchísimas gracias porque siento que le pudo responder muy resumidamente y aparte de eso usted está poniendo a la disposición de los señores del Concejo, digamos algunos medios donde se puedan comunicar con usted para profundizar algunas inquietudes, usted está dando los correos electrónicos y esto y en el caso de nosotros le damos las gracias y seguidamente este las gracias a nombre del Concejo Municipal muy agradecido a nombre de todos los vecinos del cantón de estas disposiciones, estas explicaciones que usted le dado hoy a todo el Concejo y seguidamente le damos también la palabra al señor Germán Marín no perdón a don Daniel Cubero Ramírez de la empresa de criminología vial.

El señor Germán Marín Sandi indica, tal vez era para despedirme entonces, no nada más aprovechaba último para despedirme y un par de aspectos si existe un trabajo con ciclistas y hemos hecho un esfuerzo de crear diferentes ciclovías, si gusta pues después a la compañera Andrea Chaves posterior le podría ampliar el detalle para no quitarles más tiempo y si tenemos este en este caso a la compañera Melisa si tenemos este un mapa, un listado de lugares de alta este incidencia obviamente tenemos más lugares que atender pero me refiero los tratamos de abarcar a todos pero si existen algunos puntos críticos, al menos propios en materia de seguridad vial que tal vez posteriormente con don Gerardo Cascante podríamos ampliar un poco y darles esos puntos de siniestro, deseo este básicamente agradecerles la oportunidad, el tiempo que nos han dado y posteriormente con el tema el trabajo de ciclistas hay un concepto muy importante que deseamos abordar, incluir para que en conjunto con la Municipalidad si están de acuerdo pues poder crear algunas áreas abiertas y poder tener algún tipo de ciclo, de ciclovía y ahí pues interconectar como otras rutas que ya tenemos hechas en tanto en lo que hace coordinarlo con una Municipalidad de Curridabat, de San Pedro, de Municipalidad San José e interconectar algunos circuitos que ya existen de mi parte más bien agradecerle, disculpe más bien pues que lo haya hecho yo tan amplio quedo totalmente a la orden este y estoy para servirles, que pases muy buenas noches y gracias por la oportunidad y por este tiempo que nos han dedicado, más bien muy amable y muchas gracias a todos y a todas, gracias, buenas noches.

El Presidente del Concejo Municipal manifiesta, gracias a usted, don German, muy amable nuevamente un agradecimiento por está, por este rato este tiempo que usted le ha dedicado al Concejo y al cantón de Goicoechea.

ARTÍCULO II.II

SR. DANIEL CUBERO RAMÍREZ DE LA EMPRESA CRIMINOLOGÍA VIAL

El señor Daniel Cubero Ramírez de la empresa Criminología Vial, expresa buenas noches, gracias Concejo, bueno mi intervención para el día de hoy queríamos plantearla desde unos puntos muy básicos, rápidos pero que sean de interés para la comunidad queremos enfocarnos en

lo que es en contexto sobre el que nos encontramos a nivel de país y a nivel de comunidad como Goicoechea en cuanto a lo que es la política de seguridad vial y también conocer algunos de los que son las herramientas básicas para la elaboración y desarrollo adecuado de una política en materia de seguridad vial, tenía por acá una presentación preparada no sé si puedo compartirla.

El Presidente del Concejo Municipal indica, yo pienso que no hay ningún problema, tratando de ser resumida no hay problema.

Continúa el señor Daniel Cubero Ramírez me está, me indican si la pueden ver por favor, como les mencione mi nombre es Daniel Cubero, acá también están todos lo que son medios por los que me pueden contactar, o también conectarse directamente con lo que es Criminología Vial Costa Rica, para no perder mucho tiempo me gustaría comentarles rápidamente sobre lo que son cuatro paradigmas sobre los que se ha desarrollado la política a nivel mundial en materia de seguridad vial verdad, de una forma muy rápida y básica son cuatro paradigmas de pensamiento que se encuentran determinando lo que son problemas, soluciones, cada uno forma o se enfoca en percibir y cómo se comprende el fenómeno para cada época en la que se elabora verdad, entonces desde 1990 hasta la actualidad podemos ver que originalmente se trabaja con todo lo que es la dominancia que tienen los vehículos sobre los caminos o vías, el uso de estos cómo carruajes y la problemática principal pasa a ser únicamente las colisiones, se dice que es solamente un problema de ajuste a una nueva etapa en el desarrollo de la humanidad, para 1935 el paradigma cambia un poco, ya la situación no es la dominancia de los vehículos sino los problemas que empiezan a surgir a raíz de la introducción de los vehículos a motor ya lo que se debe dar es una adaptación del hombre a las situaciones de tránsito, la problemática varía de una colisión al accidente como tal, que eso lo vamos a ver un poco después y la problemática o lo que causa estos accidentes establece que es únicamente como un problema individual, es una cuestión de falta de ética o de habilidades de los conductores o de las personas que interactúan en la vía, para 1970-1990 se habla de lo que es una gestión de tránsito, se busca lo que es la eliminación de los riesgos en el sistema y se da el enfoque principal a lo que es la víctima como uno de los principales afectados y se busca determinar lo que son los defectos en el sistema que generan estas víctimas, igualmente Costa Rica como bien lo menciona don Gerardo en los últimos 30 años es cuando ha venido teniendo una implementación o desarrollo de lo que es la cultura vial en el país o de la seguridad vial, todavía vemos nuestro sistema seguridad vial muy enfocado a lo que es este paradigma de 1990 afortunadamente hemos empezado a tener una cierta transición a lo que son los sistemas modernos donde ya hablamos de gestión de transporte, es diferente del tránsito, hablamos de la exposición al riesgo, hablamos de la regulación del sistema de transporte y como principal factor que genera una problemática, hablamos de la exposición al riesgo, esta problemática se va a manifestar como el costo que genera para el estado y el sufrimiento en cuanto a lo que es el ser humano, como les digo todavía estamos en un proceso de transición en estos próximos 30 años pero el mismo sistema nos ha tenido algunos problemas para poder

avanzar, nos ha generado algunos inconvenientes, acá vemos una comparativa Seguridad Vial antiguo paradigma que vemos rasgos de lo que nos habló también don Gerardo, en el antiguo paradigma la sanción es la principal herramienta para combatir la siniestralidad, luego el control, la educación, el orden jurídico y de último la infraestructura, los nuevos paradigmas que han sido o se han venido trabajando ya con lo que son los, bueno por lo menos en la región, países como México, Argentina, Colombia, etcétera, pone a la infraestructura como la principal herramienta para evitarlo que son la siniestralidad y lograr la seguridad vial, la sanción la podemos ver en la última escala del proceso del paradigma ya que como también lo mencionaba don Gerardo hemos visto que en el pasar de los años por más que se endurezca la sanción, se ponen multas más altas, periodos más largos de prisión, etcétera, no disminuye la siniestralidad sino que más bien todo lo contrario teniendo una tendencia a la alta porque no podemos verlo muy reflejado en los últimos años debido a que ha sido una situación anómala debido al asunto de la pandemia y toda esta paradigma lo que ha generado y muchos deben haber escuchado es la estrategia de visión cero, de forma muy rápida qué es visión cero, es un enfoque que se utiliza a nivel de desarrollo de política que lo que busca es tener cero siniestros y cero víctimas, o sea básicamente una cuestión de utópico, en la visión cero se basa en tres principios, nosotros como seres humanos cometemos errores, que nuestros cuerpos son extremadamente vulnerables a la velocidad y que nuestra percepción de riesgo a la velocidad es imprecisa, eso cuando se lee en una primera lectura se puede tomar como una especie de excusa pero en realidad lo que nos dice es que nosotros como seres humanos cometemos errores, esto en qué nos ayuda para modificar lo que es la cultura vial de nuestra comunidad o de nuestro país, de nuestra sociedad en general, si hablamos de un accidente estamos hablando, atribuyendo a lo que es un hecho ligado al azar es algo que no se puede evitar, que no se puede prever y qué básicamente ocurre por un designio divino podríamos llamarlo, en el que nosotros no podemos tener ninguna injerencia, simplemente pasó, okay, qué pasa cuando hablamos de un siniestro vial, que es a lo que quiero llegar en el primer punto y nosotros como humanos cometemos errores significa que también podríamos haber actuado de una forma que evitará o previniera ese error, el siniestro lo que hace es que vuelve a la persona responsable de su acción, cuando se dice muchas veces esa persona no falleció porque lo atropelló un auto, no, falleció porque quien conducía se auto era una persona que conducía o circulaba con dos veces la cantidad permitida de alcohol en sangre que inconscientemente consume ese alcohol y toma un vehículo y decide conducir, es algo completamente prevenible, evitable y que no se encuentra ligado al azar, ahora en Costa Rica seguimos teniendo la concepción del accidente para todo, cuando a todo le llamamos accidente, también hace que las personas tengan una sensación de yo no tengo responsabilidad sobre lo que ocurrió porque yo no puedo hacer nada para evitarlo, cuando hablamos de siniestro podemos tener una responsabilidad sobre lo que ocurrió en la vía, pero si vamos un poco más allá aparece también el término de incidente vial y es donde hablamos cuando ese siniestro o ese hecho que ocurrió tienen una repercusión directa en la vida de las personas ya es cuando hablamos de personas que quedan

impedidos de por vida, quedan familias desintegradas que pierden a su único proveedor muchas veces y tiene una afectación directa para ellos, ahí estamos hablando de un incidente, el accidente por su mera concepción debería ser únicamente utilizado para todos los fenómenos que sean relacionados con la naturaleza sobre las que el ser humano no puede tener ningún tipo de injerencia por ejemplo que vas con tu auto y le cae un árbol encima por una tormenta, por viento, etcétera, en ese tipo de situaciones si podríamos hablar de un accidente de tránsito, esta utilización de lo que es la infraestructura como regulador o condicionante de la actividad humana lo que nos genera es qué tipo de ciudades es las que queremos tener, en este caso en el nuevo paradigma se habla de lo que son ciudades transitables o ciudades seguras mediante diseños que ponen un especial énfasis en lo que es la reducción de la velocidad como se menciona anteriormente nuestros cuerpos no reaccionan de una forma favorable ante una acumulación de energía cinética o lo que es el producto de la velocidad, nuestros cuerpos no están hechos para soportarlo y es lo que muchas veces nos va a generar fracturas o incluso la muerte, para lo que son estos principios de estructuras se reconocen tres básicamente que es el diseño urbano, que se reduce la necesidad del viaje y la propia velocidad que sean seguras, que es lo que se tiene que buscar por medio del uso de la infraestructura, factores como la longitud de las cuadras, la conectividad entre las calles, el ancho de las calles y la densidad de población e impactan directamente todo lo que es el desarrollo de la seguridad vial, luego están todo lo que son las medidas de tráfico armadas podríamos llamarlo, es el tráfico que circula a una velocidad reducida que es el tercer punto de los que se hablaban pero la del control o la reducción de la velocidad, recientemente la Organización Mundial de la Salud lanzo lo que era la campaña de los 30 o calles por la vida, es lo que busca es fomentar dentro de las comunidades, de los Gobiernos Locales y de los Gobiernos Estatales, la utilización de una ciudad estándar para los que son las zonas altamente pobladas de 30 km por hora, por ejemplo actualmente para lo que son las zonas altamente pobladas en nuestro país el límite de 45, con un 45 km por hora y velocidad las probabilidades de que una persona fallezca tras sufrir un atropello aumentan a casi el 60% cuando a 30 km por hora está se reducen a menos del 11 o 15% bueno, en tercer lugar está lo que ya son el manejo de vías arteriales, que son las calles principales podríamos hablar de por ejemplo Paseo Colón como también ha mencionado don Gerardo, la situación ocurrida de esta chica que intenta atravesar la avenida que tiene una cantidad amplia de carriles y resulta que es alcanzada por un vehículo que circula por la misma, este tipo de vías con alta diles no son aptas para los peatones, no son amigables con ellos, entonces no calzan dentro de lo que es la clasificación de una infraestructura de una ciudad móvil o caminable, como caso de ejemplo la Ciudad de México, el D.F es una de las ciudades más pobladas del mundo y con simplemente la intervención de dos de sus dos vías principales o arteriales disminuyó en un 43% en 3 años la cantidad de muertes por accidente de tránsito verdad, acá tenemos lo que es muy breve resumen estadístico que quería mostrarles para que comprendan lo que es la situación del país ya que muchas veces lo vemos únicamente como números o algo que no que no tiene que ver directamente con nosotros pero que a todos nos llega

afectar directamente, por ejemplo a nivel mundial, los países utilizan aproximadamente el 3% del producto interno bruto únicamente para la atención de siniestros de tránsito de este millón trescientos perdón de 1.35 millones de personas que mueren al año el 70% al 50% son los usuarios más vulnerables de las vías, que es donde hablamos de los ciclistas, adultos mayores, niños, motociclistas, en Costa Rica para el 2020 se registró un total de 300 personas fallecidos como les dije anteriormente es un año anómalo porque no lo podemos tomar como la regla o la normalidad, ese es un estudio que realizó en 2018 el observatorio de desarrollo de la UCR, el cual establece lo que son los costos de los accidentes de tránsito para el estado, hablamos de que únicamente lo que es atención de motociclistas equivale al 1.21% del producto interno bruto únicamente para la atención de los motociclistas, son 378 mil millones de colones, muy cercano al presupuesto que se le asigna para todo el año al MOPT, que es de 1.29 en ese momento 2018 y mayor al que se le otorga al Ministerio de Salud Pública que es del 1.2 como les digo este estudio fue realizado en el 2018 y en los últimos años ha venido a la alza, o sea hasta que no salga el próximo estudio no podemos conocer realmente cuál es el impacto que está teniendo a nivel económico pero podemos predecir que es bastante elevado, algunos datos para que también algunas personas puedan verlo, lo que es de estas 300 muertes a nivel nacional, 221 se encuentran concentrados únicamente en cuatro provincias, en las cuatro provincias equivale al 73.67% del total San José, Alajuela, Limón, Puntarenas, como las más conflictivas, San José aporta el 20% del total nacional que son 27.15 para las cuatro provincias según el tipo de usuario por muerte en sitio como hablaba don German, acá únicamente se están contemplando los que mueren en sitio, tenemos que el principal grupo que fallece es los motociclistas, seguido de conductores, ciclistas, perdón peatones y luego los ciclistas por sexo las personas que más fallecen son hombres principalmente y en mayor cantidad lo que son mujeres y niños, muertes en sitio por según la modalidad de infracción cometida, vemos que lo que es la invasión de carril o los adelantamientos en falso con exceso en velocidad son los que tienen mayor grado de incidencia, por tipo de accidentes, las colisiones entre vehículos, los atropellos y las colisiones de bicicletas son la mínima, ahora este es un gráfico que preparamos respecto a lo que son las víctimas de tránsito para Goicoechea del 2016 al 19, ya que el reporte total del 2020 al momento que se realizó esta gráfico no había sido liberado, podemos ver que para lo que son el total de heridos leves son 1795 personas, los heridos graves 235 y los fallecidos en sitios son 17 únicamente en lo que sería Goicoechea, ahora la cifra negra victimologica, a qué se refiere la cifra negra cuando hablamos de la víctima para el sistema de ejecución de justicia o en sentido estricto como se le llama, la víctima es sobre la persona que recae la acción del hecho, estaríamos hablando directamente de la persona que falleció, que fue lastimada o que fueron lastimadas, según el estado de la nación en los, en su último reporte la tendencia o en la media de miembros de familia en Costa Rica actualmente es de tres a cuatro miembros entonces qué pasa cuando extrapolamos esta víctima oficialmente que está registrada por COSEVI y demás a su núcleo familiar como también víctimas afectadas lo que se llama ramificación del daño victimologico, significa que por la cantidad de

heridos leves tenemos entre 7180 personas y 5385 personas afectadas, para los heridos graves entre 940 y 705 y los fallecidos las víctimas reales únicamente de núcleo familiar sin tomar en consideración amigos, compañeros de trabajo, etcétera, es de 51 a 68 para un total de 8188 víctimas de por cifra negra en lo que son grupos familiares de 4 personas y 6141 para los grupos familiares de tres personas, lo que nos lleva a pensar cuáles son los factores que generan todo este tipo de situaciones o que disparan los siniestros de tránsito, tenemos que comprender que dentro de la interacción de la vía existen cuatro factores, el factor humano, el ambiente y el vehículo, donde el factor humano es el que tiene una determinación del 70 al 90% de lo que origina el siniestro como tal, el ambiente únicamente del 10 al 35 y el factor vehículo del 4 al 13, cada uno de ellos se va a ver determinado por algo que se llaman factores criminógenos o precipitadores situacionales van a estar ligados a características propias del individuo o del grupo de individuos al que se esté aplicando, a poco que se pasa a considerar de una forma seria y profesional el desafío que supone enfrentar el severo problema social que son los siniestros de tránsito, se puede comprender lo extenso que es, no es algo que podamos resolver de una forma rápida ni tampoco sencilla ya que es algo que nos compromete a todos y requiere de la participación de cada uno de los miembros de la sociedad, acá vemos para lo que es el desarrollo de política pública de seguridad vial tienen que trabajar en unión lo que son gobiernos y órganos legislativos, los medios de comunicación, los profesionales especializados, las ONG y grupos de interés particular donde vamos a ver taxistas, trailereros, grupos de motociclistas, la policía, el sector de industria y principalmente la sociedad civil por qué, realmente muchas veces las personas no son conscientes de que cuando ellos se trasladan, esa fluidez y seguridad que están exigiendo al sistema que les permite llegar a su destino depende no tanto del sistema que se ha implementado sino que primariamente depende de ellos, desde el enfoque por ejemplo de la salud, un siniestro vial no es otra cosa que una manifestación última podríamos llamarlo de la enfermedad que nos carcome verdad que es básicamente de índole cultural, su principal factor vendría a ser o vector que lo mide sería la prevención y los que nos encargamos de diseminar esta enfermedad somos los mismos seres humanos dentro de lo que es el sistema que es la vía, desde el punto de vista sociocultural o criminológico puede decir que es la causa no natural de morbimortalidad de los seres humanos, en tiempo de paz ya que la cantidad de muertos en el mundo es superior a los que se alcanza en tiempos de guerra por ejemplo durante la Segunda Guerra a partir de 1940, 1950, que se empezó hacer el estudio, okay ahora la diferencia fundamental entre realidades sociales es la cultura que mientras para algunos países como hablamos anteriormente la naturaleza de los siniestros es previsible como lo puede ser Estados Unidos y España o Europa en general que han venido teniendo una disminución en lo que son las muertes en carretera, para la región de Latinoamérica esto sigue siendo una cuestión azarosa como los mencionados con el asunto de los accidentes, para unos es un error corregible y para otros es una fatalidad eso es lo que se llama una comunidad o cultura fatalista, transformar esta cultura de fatalidad en una preventiva requiere básicamente de un gran compromiso, de una construcción de la organización y la coordinación

interna de las comunidades enfocándose al desarrollo y la implementación de lo que son los programas o planes orgánicos de acción y ello aplica una voluntad política para hacerlo sin ello no podríamos realizar básicamente ninguna acción verdad sino que es la voluntad política, una estratégica perdón una estrategia y asignación de recursos adecuados a lo que se busca implementar verdad, hablamos de todo lo que son los recursos profesionales, insumos, permanencia en el tiempo, etcétera, acá tenemos lo que sería una pequeña definición de lo que sería una política de seguridad pública, cultura estructurado, acciones locales o estatales que buscan promover el bienestar de las personas en sus procesos de desplazamiento, terrestres, mediante la optimización entre usuarios viales y medio de transporte este círculo es una forma de representar lo que vendría a ser la función de la política de seguridad pública y el beneficio o como impactaría la comunidad propiamente, cuando hablamos de seguridad vial, hablamos de una actividad o acción que nos lleva a otros escenarios u otras líneas, es decir si ya tengo seguridad vial en mi entorno, en mi municipio, esta seguridad vial lo que me va a generar es bienestar social, bienestar social de qué forma las personas pueden dejar de preocuparse por un evento o hecho que los conlleve a la muerte o lesiones graves como lo son los siniestros de tránsito, esto a su vez nos lleva a una mejora continua de la calidad de vida de las personas y a poder desarrollar otro tipo de actividades lo que sería el desarrollo comunitario verdad lo cual va a generar a su vez un mejoramiento del entorno y de la estructura lo cual va a reforzar nuevamente lo que sería la seguridad vial, entonces si tengo en mi comunidad seguridad vial como un escenario que fortalece la gestión de administración local y municipal pero también probé una herramienta de mejora continua de la institución es lo que hablamos la problemática de la siniestralidad ya se establece como un problema de salud pública que está relacionado con la cultura y que atenta con lo que es la convivencia pacífica en las vías, entonces cuales son los tres puntos sobre los que se debe gestionar esta problemática desde la acción de la política pública, bienestar, calidad de vida, desarrollo, inclusión de género, accesibilidad y es donde hablamos de lo que son las políticas integrales fue una de las dudas que tenían algunos de los compañeros anteriormente, cómo debe contemplar lo que son las necesidades de cada uno de los usuarios de la vía ya sea las personas que tienen limitación física, limitación cognitiva, etcétera, no puede ser algo que atente contra ellos, la gestión pública desde la articulación, la coordinación, la corresponsabilidad, la responsabilidad y el valor público, esto es de lo que se hablaba que no es únicamente una cuestión qué se deba recaer sobre la el Gobierno Local o sobre el Gobierno Central sino que es algo de correspondencia entre múltiples sectores de la sociedad y por último la decisión pública que está ligado a la voluntad política y el interés público, la inseguridad vial, la inseguridad vial podríamos decir que está ligado a dos concepciones desde una objetiva y una subjetiva por decirlo de esa forma, el término de inseguridad o seguridad es algo que se ha venido usando de una forma errónea en el país, decimos que no hay seguridad vial o que hay inseguridad cuando ocurre un hecho, un atropello, un caso concreto, cuando en ese caso no estamos hablando de inseguridad vial, estamos hablando de una falta de educación o de cultura vial, la inseguridad vial es todo aquello

que nosotros vamos a percibir de forma subjetiva y que vamos a poder ver tangible en forma objetiva para explicar esto mejor está esta imagen que muestra lo que es un riesgo real y un riesgo percibido, las personas que llegan a interiorizar o normalizar tanto la conducción sus hábitos, conductas, actitudes frente al volante que ya no lo consideran como algo riesgoso o ni siquiera piensa en que puede ser algo riesgoso, el riesgo real es sufrir un siniestro, la colisión, el daño físico, la muerte como tal, el riesgo percibido es como yo considero si lo que estoy haciendo me pone en riesgo o no en estas situaciones podemos ver cuando el riesgo es alto representación que podemos ver en la imagen conducir realizando múltiples acciones pero el riesgo percibido es menor creemos que podemos hacer todo y que podemos realizar todas las funciones al mismo tiempo y nos va a pasar nada, que es lo que nos va a generar esto que la actitud preventiva disminuya y es lo que nos va a dar origen o un posible origen a un siniestro, ahora cuando hablamos de, esto es una imagen que me gusta muchos traerlo porque lo que más nos permite ver de lo que hemos estado hablando, lo que vemos en estadística básicamente es solamente la punta del iceberg como se dice, ver los fallecidos, heridos graves, los heridos leves, pero no podemos ver los casi siniestrados o los casi accidentes como se muestra en la imagen, las conductas imprudentes están ligadas a lo que es la cultura y que pueden disparar los índices y que los ponen en riesgo, la seguridad comienza por la conciencia del riesgo es una cuestión de percepción, si la persona no tiene noción de este riesgo que lo amenaza rechaza toda aquella medida al respecto y eso es algo muy importante al momento de que se busca tomar medidas en las comunidades nosotros no podemos llegar y establecer una política o una medida que sea considerada coercitiva para las personas si ellos primero no están conscientes de porque es que se está haciendo y cómo es que los protege, de qué riesgo y con qué fin verdad si se llega a implementar únicamente por decisión ya sea informado o no el público no lo va a tomar de una buena forma, porque siempre nos vamos a referir al prejuicio de a mí no me puede pasar eso es algo que todos lo hemos visto, incluso puede que muchas veces nosotros mismos hayamos dicho, accidentarse, tener una fractura todo ese tipo de cuestiones, a mí no me pasa es algo que le pasa a los demás hasta que nos pasa, existe una percepción como algo que no le concierne a la sociedad sino que es un problema de los afectados, es donde también muchas veces se pasa hacer mención de que fue culpa de la víctima o que la víctima se lo busco, eso es uno de los prejuicios que también tenemos que buscar erradicar, como mencionaba el carácter cotidiano de los siniestros, accidentes, es como si formarían parte ya de nuestra vida, lo que se llama la normalización de la conducta lo cual es sumamente peligroso porque atenta directamente en la forma que nosotros vamos a reaccionar o de las medidas que podemos tomar, realmente acá les traía lo que es de una forma muy rápida y breve lo que son instrumentos para la aplicación de la política de seguridad pública van a ser el primero el principal de carácter organizacional qué es donde vamos a comprender para la elaboración de la seguridad vial la colaboración o correlación que debe haber entre el área de educación, el área de tránsito, el área de transporte y la obra pública esta ha que involucran a los gobiernos tanto como local encuentran divididos es algo que siempre vemos una área mucha

comunicación con la otra que tengan algún tipo de conflicto por sus propias operaciones la mayor evidencia de esto puede ser el AYA y el MOPT cuando anteriormente con el acuerdo que se hizo recientemente no debería ocurrir pero ocurría que el MOPT hacía una obra, recarpeteaba una calle, construía una calle nueva y después venía el AYA y destruía la calle y tenían que repararla lo cual doblaba el gasto, lo que son las herramientas de información a los responsables que es en cierta forma parte de lo que estamos realizando acá, cumple un rol por decirlo así fundamental en lo que son llamados observatorios de seguridad vial por suerte nosotros en Costa Rica ya contamos con un observatorio de seguridad vial, lo tiene COSEVI el cual primero debe exigir un previo serio compromiso tanto la dirección DE la comunidad, el gobierno local y de lo que son el mismo observatorio verdad para podernos nutrir con los datos necesarios y poder elaborar un programa de acción sobre los aspectos más destacados y sobre lo que se quiere hacer algún tipo de mejora o de aplicación, entonces qué tipos de datos la siniestralidad, la mortalidad, morbilidad, parámetros, conductas, características, opiniones todo lo que es el estudio en profundidad del fenómeno que se está tratando tiene que ver perfiles, el informe criminológico, análisis de datos, rutas, los puntos negros todo ese tipo de situaciones, las herramientas planteadas por metas programas de acción e indicadores de desempeño básicamente es un instrumento que permite establecer los objetivos que se buscan lograr y evaluar qué tan efectivos están siendo y si requieren de algún tipo de modificación los de información a la comunidad qué es uno de los que considero más importantes y de los que se pueden actuar de una forma más eficaz y rápida porque nos permite informar, formar, educar y llegar a un ideal de prevención verdad lo que busca es generar conciencia de la prevención en la comunidad está administrando y poder por decirlo así generar ese suelo fértil para cultivar verdad, el control de exposición al riesgo este se encuentra bastante ligado a lo que es la parte de la información a los responsables y a la comunidad porque eso es lo que le va a decir a las personas cuáles son los riesgos que los amenazan y cómo pueden protegerse de lo cual va a favorecer la toma de decisiones orientada a controlar los mismos, acá es parte de lo que también Gerardo de las inspecciones que se deben hacer por ejemplo para poner el asunto del semáforo, se pasa de lo que es la evaluación de riesgo y se pasa determinar densidad diversidad diseños destino y distancia los protocolos ya está la planificación urbana y la construcción modificación y uso de las infraestructuras lo que busca es utilizar o manipular el entorno como un condicionante de la actitud de las personas en la vía, puede establecer una relación sólida y positiva basada en dos puntos esenciales que es reducir la exposición y evitar la necesidad de trasladarse en un vehículo con lo que se evitan colisiones antes de que pueda haber empezado su propio viaje y disminuir el riesgo al fomentar velocidades, velocidades más bajas que puedan tener un mayor grado de mortalidad en caso de que exista algún conflicto con algún usuario como es un peatón o un ciclista lo que hablamos también parte de la estimación de los 30 kilómetros por hora, para todo este tipo de cuestiones muchas veces los gobiernos no lo toman en consideración porque lo pueden considerar una opción muy costosa, cabe mencionar que para todo este tipo de actividades o herramientas existe toda una sección que

está destinada a actividades de alto impacto y de bajo costo que ya eso sería todo un tema aparte pero que también es bueno que se tome en consideración que existe esta alternativa y que se podría buscar desarrollaron posteriormente, aquí entra todo lo que tiene que ver con las auditorías viales, las inspecciones y los planes de acción estratégico volviendo al tema del semáforo o también el tema de las separadores que se habían instaurado meses y que generaron más bien un aumento en la cantidad de muertes y colisiones en donde pasan a entrar acción todo lo que son las auditorías de tránsito o de inspecciones de seguridad vial, estas son, el Banco Mundial de Desarrollo lo llama soluciones de final de tubería que básicamente es una analogía de que es mejor no tratar con lo que es el desecho lo que sale al final de la tubería sino buscar evitar que se produzca para evitar el daño de la tubería, es una metáfora que ellos utilizan, las audiencias de seguridad vial, perdón las auditorías nacen en el momento que se reconoce necesidad de prevenir durante el desarrollo proyecto de una vía básicamente lo que se busca es que las auditorías se implementen cuando se va a construir una nueva obra, las inspecciones cuando se va hacer una modificación como el caso del semáforo y los planes de acción estratégicos o las auditorías, estimaciones de impacto se utilizan para ver cuál ha sido el desarrollo de los mismos en el tiempo para ver qué tan eficiente pueden estar siendo, de hecho acá en la imagen pueden ver lo que es el resultado de una evaluación que se realizó en Querétaro para un tramo de vía que tenía una siniestralidad de aproximadamente el 43% respecto a toda la región o sea solamente esa ruta generado el 43% de las muertes de la región de modificó y disminuyó a un 15%, cuando hablamos del asunto de la legislación podemos hablar cómo varios países han logrado reducir las tasas de mortalidad implementando o utilizando cambios dentro de sus marcos legislativos y complementados con lo que son programas de seguridad vial y políticas integrales para lo que es la atención de los mismos, muchas veces estos cambios van acompañados de cambios tecnológicos, implementación de nuevas tecnologías y demás que podemos verlo principalmente los países más desarrollados o de alto ingreso, como sabemos Costa Rica actualmente no estamos en una situación en la que se pueda disponer de todo este tipo de tecnologías pero nos permite utilizar más lo que es la aplicación de la legislación por medio de la acción comunal de lo que hablábamos anteriormente la interacción de la sociedad civil en la ejecución de los programas de política, acá son todo lo que tiene que ver con los programas de asistencia, es la atención pre hospitalaria que recibe la víctima luego de que sufran siniestro, acá dentro todo lo que tiene que ver con la coordinación entre cuerpos, las comunidades porque entra también los grupos organizados de vecinos a los que se les brinda por medio de programas municipales capacitación para que puedan dar una respuesta adecuada o una primera respuesta a las personas en caso de que sufre un siniestro y la atención médica especializada tenga alguna demora, muchas veces vemos que la atención puede tardar hasta 30 45 minutos y el tiempo que ya se establece como norma según las Naciones Unidas es una hora luego de que ocurre el suceso hasta que llega al hospital a recibir una solución muchas veces quirúrgica, es vital para la supervivencia de las personas muchas veces ustedes pueden haber visto de qué ocurre un siniestro con un motociclista

y en muchas personas llegan a querer ayudarlo y lo mueven, en ocasiones esta acción más bien es perjudicial para la persona ya que si cuenta con alguna fractura a nivel cervical a nivel craneal pueden perjudicar los que llegan incluso a quitarle el casco, hace unos años había ocurrido un caso de un joven que tuvo un siniestro en motocicleta, producto del golpe su cráneo tenía una inflamación a nivel cerebral entonces en el momento que le quitaron el casco tenía una fractura en el cráneo una abertura en el cuero cabelludo lo cual hizo que tuviera una situación de hemorragia espontánea y casi que lo mataron al momento que le quitaron el casco, entonces estos son algunas de las herramientas que se pueden utilizar para lo que es el desarrollo de una política y como formas de intervención tanto a nivel local como a nivel Estatal para el desarrollo de la seguridad Vial del país, igual me quería terminar mi presentación con esta pequeña reflexión no son cifras mortales en nuestras carreteras en un fin de semana cada uno son personas con un nombre, con una familia, con una vida completa y que ahora ya no están eso sería todo por mi parte no sé si tienen alguna duda.

El Regidor Propietario Carlos Calderón, sí gracias bienvenido Daniel, un gusto tenerte por acá, yo realmente primero agradecerle porque me parece que es demasiado clara la presentación, son muchísimos datos ahí estamos hablando en el chat del Concejo que ojalá nos pudiera hacer llegar la presentación para hacer un análisis, a mí me parecería súper importante incluso qué tratemos de impulsar una campaña de concientización de éste de estos temas con ustedes mediante el alcance que tiene la página de la Municipalidad, yo creo que es un tema que es muy importante también en termino de los de los conceptos verdad que uno sabe realmente cómo es que se dicen las cosas, entonces no de mi parte yo quería agradecerle por eso porque en términos de buscar espacios seguros, donde la planificación urbana sea a parte importante, donde la infraestructura empiece hacer construida con sus perspectivas preventivas que ustedes se exponen y que ustedes se ponen sobre la mesa me parece que es muy importante, los planes de acción y demás me parece que es un tema que debe de verse pues con lupa verdad y que creo que es un llamado también que creo que nosotros como Gobierno Local definitivamente podríamos hacer muchísimo más de este tema para cuidar a nuestra a nuestra ciudadanía que en ese caso como decía usted de cada vida que se pierde pues es una familia, es gente cercana que pierden y demás y creo que con una presentación tan clara y de este estilo nuestra Municipalidad podría definitivamente hablar más de este tema y hacer eco de este tipo de iniciativas y de este tipo de enfoques con el que ustedes ven las cosas que dejan de ser en un término numérico verdad y sino más bien un poco más integral y en términos de la de la vida de las personas verdad entonces pues no hay parte básicamente agradecerle por la claridad y por haberse tomado el espacio de acompañarnos el día de hoy, gracias.

El Presidente del Concejo Municipal señala, don Manuel, le voy a pedir que sea muy concreto por favor.

El Regidor Suplente Manuel Vindas Duran indica, bueno como dice mi compañero Carlos, felicitar a Don Daniel Cubero, increíblemente, tal vez no increíble pero no conocía que existía una criminología vial en Costa Rica como él se presentó tal vez dos tres cosas nada más para ser muy puntuales como dice don Carlos, interesante para nosotros como municipio le menciono que habla don Daniel con respecto a tener una política pública de seguridad como él lo dice como un conjunto de estructuras de acciones que son locales, nosotros como municipio sería este un reto, la otra parte para ser más concreto, con respecto a la seguridad vial salió publicado hace algunas semanas que el Gobierno Central hizo, está haciendo, hizo o llevo a cabo un convenio con respecto a la parte de obra pública y con las instituciones de Acueductos y Alcantarillados manera que se reduzca ese problema que se ha venido dando pues casi que toda la vida ha sido así verdad entonces es importante que se tome eso en cuenta tal vez para terminar el estudio profundo que menciona Don Daniel cómo decía nuestro compañero es muy importante analizar profundamente esa información y valorizar lo qué es la siniestralidad en nuestro cantón y aquí también a nivel país por todas las exposiciones al riesgo que tenemos en nuestro cantón y vean el incremento con las gráficas que él presentaban anteriormente y por supuesto que nos interesa mucho ahora que estamos trabajando en la actualización del plan regulador y luego tomarlo en cuenta para la planificación urbana y además de todos los programas de seguridad que menciona el señor, me interesó mucho el final sobre todo como cómo lograr esos programas de seguridad vial aterrizarlos en el cantón capacitando a las comunidades para atención de siniestros etcétera como lo decía ahora al final, felicitaciones caballero ojalá que con los comparta esa presentación que a todos creo que nos gustó bastante.

El Presidente del Concejo Municipal señala, gracias don Manuel por su exposición, le queremos dar también las gracias a Don Daniel porque definitivamente fue una exposición bastante amplia eso queda y se puede reproducir por si alguno de los señores del concejo y esto específicamente qué decía don Manuel que se podría aplicar al plan regulador todo este tema que hablaba y sobre todo una posible reingeniería vial qué es tan importante como lo explicaba don Daniel, don Daniel muchísimas gracias por acompañarnos, por darnos esta exposición, a nombre del Concejo Municipal, a nombre del pueblo Goicoechea le agradecemos que pase una feliz noche y un feliz fin de semana que Dios los bendiga y muchas gracias, damos por concluida la sesión municipal.

Siendo las veinte horas con cuarenta y ocho minutos el señor Presidente del Concejo Municipal, da por concluida la sesión.

Carlos Murillo Rodríguez
Presidente del Concejo Municipal

Licda. Yoselyn Mora Calderón
Secretaria Municipal a.i