

Infraestructura y transporte: una pelota que no se puede patear más

Concesiones, iniciar ampliaciones de carreteras prioritarias y medios de transporte alternativos son las principales iniciativas.

Maria José Núñez
mar.jose@univ.edu.ec

Costa Rica es un país que apostó por un verdadero desarrollo productivo, enfocado en generar valor agregado, tecnología, turismo y un recurso humano calificado que ha permitido el incremento sostenido de inversión extranjera directa (IED); además, se exportan más de 1.200 productos nacionales a 150 países distintos, ubicados en cinco continentes del mundo. Pero hay un tema que se convirtió en el talón de Aquiles del país: el enorme rezago en infraestructura y transportes.



VISIÓN POLÍTICA

De acuerdo con Marco Urbina, de RN, se ha venido trabajando en una propuesta ampliada al tema de infraestructura y transporte, de la que se planteó inicialmente en el Plan de Gobierno para primera ronda electoral, con un equipo de 13 profesionales en la materia, quienes han establecido en primera instancia que las propuestas en esta materia deben ser integrales.

"No podemos seguir impulsando proyectos aislados, sino que se deben tratar las cosas con sentido de sistema, que cada iniciativa esté vinculada a las otras, pues de lo contrario lo único que se logra es trasladar los problemas de unos metros a otros. Se trata de visualizar integralmente cada una de las iniciativas y poner en marcha la gestión, que es lo que no ha funcionado eficientemente", señaló Urbina.

Por su parte, Ronald Flores del PAC confirmó que las instituciones relacionadas están muy a gusto de una reestructuración de la existente, para reorganizar el trabajo de forma eficiente y eficaz, sacar tuercas y eliminar las discordancias; todo mediante la coordinación

y la recuperación de la rectoría del sector.

"Nuestro enfoque será poner en marcha todos los proyectos que ya cuentan con el financiamiento, hacer los estudios de factibilidad, conseguir los financiamientos que faltan y apostar por la concesión de obra pública para lograr esas rutas que tanto requiere el país", detalló Flores.

RÍO FRÍO-LIMÓN Y RUTA 32

Con la próxima entrada en operaciones de APM Terminals se dará un importante incremento de tráfico de carga por las rutas que vienen y van de Limón, por ello es esencial que avancen las iniciativas en esta zona.

En este sentido, la carretera Río Frio-Limón, ya cuenta con financiamiento (unos \$400 millones) y hay un contrato con la empresa china CHEC. Sin embargo, hay una serie de expropiaciones totales y parciales que se deben ejecutar, así como invasiones en el derecho de vía y la necesidad de reubicar servicios públicos que están en la zona de paso, tal es el caso de fibra óptica, el cloacoducto, asadas y vías de electricidad.

Restauración Nacional plantea echar a andar este proyecto,

empezando por remover los servicios públicos, coordinando con las empresas responsables para que el Gobierno cumpla con la contraparte que le corresponde.

"Buscaremos que se emita una directriz, preferiblemente desde Casa Presidencial o a nivel ministerial para que se leve a cabo este proceso, pues sabemos que la carretera urge. Otro corredor en el Caribe que debemos arrancar es de Limón al Cruce de Río Frio, el que se desvía a la Zona Norte y pasa por bajos de Chillanote y Santa Cecilia hasta llegar a Peñas Blancas; esto porque mucha de la carga que entra por Limón va para Nicaragua", comentó Urbina.

En su propuesta, el Partido Renovación Nacional incluye trabajos en la carretera 32, que de momento sólo tiene adelantado el diseño de los túneles falsos, que son para protección de las personas en las zonas más vulnerables a derrumbes. Urbina explicó que trabajarán en diseñar la ampliación de la carretera, que, además, tendrá mucha discusión por el tema ambiental, ya que atraviesa el Parque Nacional Braulio Carrillo.

La propuesta del PAC también incluye poner en marcha la carretera Río Frio hasta Limón, que ya

está adjudicada a la empresa china, con el fin de ampliarla a cuatro vías, además de la vía a la Zona Norte.

"Falta que el Estado cumpla con su parte de expropiaciones y remoción de los servicios públicos que están en derecho de vía, eso es complicado, pero es necesario para lograr la ampliación. La otra parte que es más difícil es la de la carretera que pesa por el Braulio Carrillo, de la entrada de Río Frio a San José, porque es una vía muy inestable. Ahí la solución que planteamos es la construcción de túneles falsos, para que no se vean afectadas zonas de humedales y espejos de agua y habilitar zonas que ya están casi listas y que podrían descongestionar mucho la zona.

El PAC apostará por dar en concesión de obra pública la Ruta 27 y revisará las condiciones con el concesionario actual, una fórmula que resultaría mucho más sencilla que empezar de cero con otra empresa, aunque tampoco lo descartamos.

Ronald Flores señaló que ya existe un prediseño de ampliación, pero se requieren estudios geológicos, hidrológicos y ambientales para iniciar, y que es probable que se dé un impacto en el peaje.

"Nuestra propuesta es ampliarlo a seis carriles hasta el Cruce de Coyol y luego mantenerla a cuatro carriles hasta Caldera, incluiría la ampliación de los puentes que ya están ahí, pero sin remodelarlos, sino que los construiríamos de forma paralela a los que ya están, así duplicaríamos su capacidad", dijo el representante del PAC.

Similar a esta propuesta es la de Restauración Nacional, señaló Marco Urbina, pero sí le claró que no se está pensando como entrar al Gobierno y dar la orden inmediata de hacer la ampliación al concesionario. "Es cierto que es urgente, pero primero hay que aprobar el antiproyecto y hay que retroceder la ampliación, de acuerdo con la demanda actual; hasta que esto se haga, la empresa comenzará a hacer diseños, presupuestos y a presentar una propuesta formal", añadió.

El experto indicó que eso significaría ampliar el plazo de concesión a Globalvía y dependiendo de lo que resulte, podría ser necesario que el Estado se meta la mano a la bolsa para aportar algo que el peaje resultante sea pagable para la población.

Esta vía tiene financiamiento con un fideicomiso con el Banco de Costa Rica, pero aún no hay diseño de cómo será la carretera, hay expropiaciones pendientes, estudios y diseños que deben realizarse.

Restauración Nacional y Acción Ciudadana coinciden en que se debe continuar el proceso con el fideicomiso, aligerar los tiempos y establecer un proyecto que resuelva el traslado por esta zona de una vez por todas.

RUTA A SAN CARLOS

Marco Urbina, de RN, dijo que problemas técnicos debieron prevalecer en los estudios básicos, pero que tal vez no fueron detectables, dividieron la carretera en tres tramos. Ahora, dice el experto, se está construyendo el tramo central, es decir, es una carretera sin principio ni fin.

La punta Sur todavía no está definida para hacer mejoras, no hay diseños actualmente, y la punta Norte está en construcción, pero el dinero no alcanzó para terminarla. Se está buscando financiamiento para terminarla. Consideramos que la punta Sur y la Norte se pueden dar en concesión, será necesario buscar presupuesto para ampliar los puentes, pues en el plan original se dejaron solo dos carriles para una carretera de cuatro carriles", argumentó Urbina.

Por su parte, el PAC asegura que hay un buen avance de esta carretera, aunque hay una zona pendiente debido a su inestabilidad, a lo que buscarán una solución, que podría ser un puente colgante. Su propuesta es avanzar en el proceso de mejora de esta vía, resolver las inestabilidades y fallas, revisar aspectos ambientales para que no se vean afectadas zonas de humedales y espejos de agua y habilitar zonas que ya están casi listas y que podrían descongestionar mucho la zona.

VÍA A SAN RAMÓN

Esta carretera ha sido adjudicada en el pasado, pero las propuestas no fueron del agrado de la población o no cumplían con las expectativas, ahora es una prioridad que el Gobierno entrante deberá resolver.

Otras propuestas

En materia de transporte, desarrollo vial y construcción de vías nacionales, hay otras propuestas que cada partido ha hecho y que considera vitales de llevar a cabo en una posible administración, UNIVER.SIDAD le detalla las más importantes.

Partido Acción Ciudadana

- Mejorar y hacer un puente a dos carriles paralelo al puente del Río Villa, en Tibás.
- Dar seguimiento a la carretera de Cañas-Liberia y ampliar la zona de Cañas a Limónal y luego de Limónal a Barranca, así como la zona de Palmera Norte a Galfincho.
- Arreglar puentes insuficientes sobre la carretera General Cañas, entre el Aeropuerto Juan Santamaría y el Cruce de Manlio.
- Terminar el cuarto binacional en el río Sixida al proyecto conjunto con Panamá, que actualmente tiene un sueldo del 25% de las obras (la mitad del proyecto le corresponde al país vecino).
- Duplicar la capacidad de circulación, se reconstruir el túnel y poner un segundo piso viaducto sobre el recorrido actual.
- Hacer mejoras en las rotundas con pasos a desnivel en Garantías Sociales, Hispánica y Obispo de Urdinola.
- Hacer el desarrollo del aeropuerto de Urdinola.
- Dar mantenimiento y ampliar la pista del Aeropuerto Juan Santamaría, mejorar los itinerarios del aeropuerto de Liberia y darle mayor seguimiento a los aeropuertos locales.
- Confeccionar el seguimiento adecuado para que se efectúe el dragado de la dársena en Puerto Caldera y las mejoras que debe hacer el concesionario.

Partido Restauración Nacional

- Crear túnel en Circunvalación.
- Seguir el modelo de la carretera Liberia-Cañas para la de Cañas-Limónal y otras, que consiste en un modelo de construcción integral que son carreteras, intersecciones, espaldinas, puentes, estacionales y puentes de paso en la misma cantidad de carriles.
- Completar carretera de Palmera Norte a Paso Canoas.
- Impulsar 31 topes diseñados para mejorar el flujo inmediato de bajo costo y que se financian con presupuesto de mantenimiento del Conavi, sólo incluye hacer desvíos, crear bahías para autobuses o ampliación de algunos carriles.
- Hacer un tramo de ampliación de la Radial Santa Ana de Belén.
- Crear un paso a desnivel en la rotonda de la Bandera y las Garantías Sociales.
- Construir el paso a desnivel de Callo Blancos y sacar la Circunvalación de Guardafuero.
- Darle continuidad al plan de desarrollo del gestor del aeropuerto Juan Santamaría.
- Traducir Copaco a otro idioma, para liberar el espacio y permitir que el aeropuerto siga creciendo.
- Ampliar el aeropuerto de Liberia y hacer el reaparaje de la pista.
- Continuar el seguimiento adecuado para que se efectúe el dragado de la dársena en Puerto Caldera y las mejoras que debe hacer el concesionario.

SAN JOSÉ-CARTAGO

Aquí se completan las arterias principales del país, en las que ambos partidos tienen propuestas muy similares.

Ronald Flores del PAC explicó que hay que llevar esta carretera a seis carriles, para lograr mayor fluidez del tránsito y hacer la exploración para establecer un proyecto de Hacienda Vieja las Garantías Sociales, que es un conector urbano; pero ahí es complicado porque requiere de expropiaciones.

Restauración coincide con terminal el tramo de Hacienda Vieja las Garantías Sociales, que es un recorrido corto, pero que sigue estando sujeto a expropiaciones. "Haremos la ampliación a la vía, pero debería hacerse por concesión, pero aún no hay diseño ni estudios básicos. Entiendo que los pasos a desnivel en Paray y La Lima tienen financiamiento y desde el punto de vista del resguardo de la vida hay que arreglarlos pronto. Empozamos por la preinversión", indicó Urbina.

Estos proyectos requieren de una puesta en marcha urgente y ambos partidos lo tienen muy claro. Es importante señalar que las propuestas presentadas por los miembros de equipos profesionales de cada tendencia política no están plasmadas en su totalidad en los planes de gobierno oficiales, sobre todo en el caso de Restauración Nacional; sin embargo, su candidato aseguró que estaban trabajando en un proceso de mejora del documento, que sí incluirá esos temas.

Transporte y descongestión vial

Aparto de las mejoras estructurales que urgen en el país, en las calles y carreteras, ambos partidos plantean una serie de iniciativas que faciliten el transporte de los ciudadanos de un lado a otro, que permitan no sólo reducir las horas perdidas en congestiones viales, sino mejorar su calidad de vida, con alternativas verdes, sostenibles y de menor impacto.

La propuesta del Partido Acción Ciudadana en materia de transporte se enfoca en el desarrollo de un tren interurbano que conectaría San José, Heredia,

Cartago y Alajuela, que es donde vive el 22% de la población. "Este tren eléctrico será de capacidad rápida y ligero, irá elevado para no entorpecer con las intersecciones de la carretera y tendría paradas en estaciones interurbanas", según la propuesta del PAC, reducirá el tiempo de viaje y permitirá mejorar su calidad de vida, con alternativas verdes, sostenibles y de menor impacto.

El sistema de tren propuesto por el PAC no sería con el actual, sino con máquinas eléctricas, livianas y de alta capacidad de pasajeros, con frecuencias y horarios muy bien establecidos. Tren eléctrico podría

parquear para taxis, buses distribuidores al centro de San José y se llevaría a cabo el cobro electrónico, con tarjetas especiales que detecta el sensor del autobús y del tren. Por su parte, el tren interurbano también haría un ramal con el Aeropuerto Juan Santamaría y se establecerían las rutas entre las vías y la carretera, para así evitar choques con automóviles. El sistema de tren propuesto por el PAC no sería con el actual, sino con máquinas eléctricas, livianas y de alta capacidad de pasajeros, con frecuencias y horarios muy bien establecidos. Tren eléctrico podría

hacerse por medio de concesión con empresas expartes en la materia, ya sea de Europa, Brasil o Estados Unidos, en coordinación con el Incofer y se establecería una sectorización de los buses para no saturar el centro de la capital. Una similar propuesta es la del Partido Restauración Nacional (RN), que plantea la sectorización del transporte, pues afirma que esta tendencia política es viable, pues las autobuses están dispersos. El pago electrónico también es una propuesta de RN, con estaciones informáticas a las cuales llegan las líneas de tren y ya cada litro de allí

buses eléctricos que viajarían al casco central. "Al momento de tener un tren confiable, entonces las estaciones más viables serían conectadas con el tren e incluso más adelante un metro, pero es algo que no se hará de la noche a la mañana, sino que al país tiene que ir diseñando. Por el momento nos comprometemos a evaluar la mejor propuesta para mejorar el tren, ver los estudios de preinversión y definir si será por concesión o una inversión del país", aclaró Marco Urbina, de RN.