



Expertos abordan problemática de carreteras

■ Katzy O'neal Coto | ■ Categoría: Ingeniería



*Los proyectos en la ruta 01, la cual soporta un alto tráfico vehicular, son considerados por los expertos de muy alta prioridad.
(foto: Archivo ODI)*

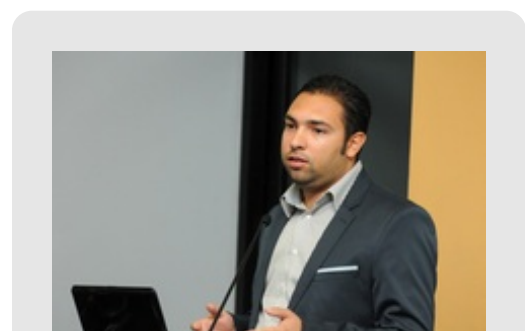
Mientras el país paga intereses por más de \$1.680.000.000 en préstamos aprobados para inversión en infraestructura vial, tramitados con BID, BCIE, CAF, las carreteras continúan en las mismas condiciones de rezago, pues la mayoría de proyectos no se están ejecutando, según datos de la Cámara Costarricense de la Construcción.

¿A qué se debe esto? ¿Cuál es el papel de la política? ¿Cuáles son las necesidades reales de infraestructura vial en el país? ¿Qué sucede a lo interno del CONAVI y el MOPT? son algunas de las preguntas que se plantearon en el primer foro que inaugura el Programa Institucional Elecciones 2014, organizado por el Centro de Investigación y Estudios Políticos (CIEP) en coordinación con el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) de la Universidad de Costa Rica.

En este primer foro participaron expertos de la Cámara Costarricense de la Construcción (CCC), de la Asociación Costarricense de Carreteras y Caminos y del Colegio Federados de Colegios y Arquitectos, instituciones que junto con el Lanamme forman parte del Grupo Consenso para el Rescate de la Red Vial Nacional.

Un problema de gestión

El Ing. Aaron Morales Black, miembro de la Cámara Costarricense de la Construcción (CCC), puso sobre la mesa de discusión cifras que muestran el rezago del país en materia de infraestructura vial. Del último reporte del [Índice de Competitividad Global](#) (2012-2013), realizado por el foro Económico Mundial, mencionó que, en cuanto a calidad de carreteras, Costa Rica ocupa las últimas posiciones (131 de 144).



Morales aseguró que aunque existen los recursos para realizar las obras necesarias esto no ocurre debido a **problemas de planificación y de gestión**. Afirmó que las razones que le impiden al país avanzar en esta materia son la falta de planificación a mediano y largo plazo, la falta de priorización de los proyectos y los problemas en el diseño de los carteles de licitación.

El Ing. Aaron Morales sostiene que "en los últimos treinta años el país se ha dedicado a apagar incendios, atender emergencias, bacheo, conservación y mantenimiento, y no a invertir en prioridades" (foto Rafael León Herrera).

El ingeniero presentó datos de un estudio que realizó la CCC para analizar los tiempos de ejecución de una serie de proyectos, en el cual se determinó que **los proyectos tardan en promedio 2,000 días (7 años)** en concluirse, de los cuales sólo dos corresponden a la etapa de diseño y construcción y los otros cinco años a trámites administrativos.



El Ing. Olman Vargas dijo que una solución para el tema de los carteles de licitación es hacer un cartel machote que sea útil para aplicar en diferentes proyectos. (foto:Rafael León Herrera)

Prioridades para el país

La priorización de los proyectos según su importancia es uno de los aspectos esenciales que los expertos señalaron para poder avanzar en el tema de infraestructura vial en el país. Además es necesario lograr que los políticos tengan una visión de integralidad y conectividad de la red vial nacional, así como el concepto de proyecto completo, señaló el Ing. Olman Vargas Zeledón.

El Ing. Vargas Zeledón miembro del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos y del [Grupo Consenso para el Rescate de la Red Vial Nacional](#), el cual está conformado por la empresa privada, el sector académico y profesional con el propósito de colaborar con el gobierno para la mejora de la red vial del país.

Luego de 17 reuniones entre técnicos y representantes del MOPT y CONAVI, dicho grupo presentó en el 2012 una **propuesta de priorización de los proyectos financiados con empréstitos internacionales**, que permita al gobierno atender las necesidades primarias, tomando en cuenta los proyectos que son de vital importancia para mejorar el nivel de servicio de la red vial nacional.

El informe técnico determinó dos **proyectos de muy alta importancia en redes de alta capacidad**: en la ruta 01 el tramo San José-San Ramón y en la ruta 35 el tramo Bernardo Soto-Sifón. Otros cuatro proyectos fueron categorizados como de alta importancia; uno de ellos es el tramo Barranca-Cañas de la ruta 01 y los otros tres corresponden a la ruta 39: circunvalación norte, paso a desnivel en Paso Ancho y pasos elevados en lugar de rotondas.

El papel de CONAVI

Para el Ing. Olman Vargas aunque las autoridades dispongan de la información para priorizar los proyectos y cuenten con los recursos financieros, **el problema político es cómo el CONAVI podrá asumir la ejecución y administración de los 15 proyectos para los que ya existen recursos**, si apenas pueden con un máximo de cuatro proyectos que representan el 5% del total.



El Ing. José M. Sáenz reconoció que el país debe lograr un balance entre las necesidades políticas imperantes y los criterios técnicos en material de infraestructura vial (foto Rafael León).



El Dr. Luis Guillermo Loría opina que la concesión no es la panacea para los problemas de infraestructura vial nacional (foto Rafael León H).

Al respecto, tanto el Ing. Morales como el Ing. Vargas coincidieron en que se debe **hacer una reestructuración del CONAVI**, mejorar los procesos de contratación y gestión de proyectos y poner orden en el tema de las expropiaciones. Por ello, el Grupo Consenso para el Rescate de la Red Vial Nacional ya se encuentra trabajando en una propuesta que ayude a la actual administración a solventar estos problemas.

Por su parte el Ing. José Manuel Sáenz Scaglietti, apuntó que las instituciones del estado (MOPT, COSEVI) no son operativas, por lo que coincidió en la necesidad de hacer una reforma en todo el sector. Además opina que debe existir una auditoría sectorial que investigue con criterio técnico que todos los planes y proyectos se ejecuten correctamente.

Como parte de las conclusiones el Dr. Luis Guillermo Loría Salazar, coordinador del Programa Investigación en

Ingeniería de Transportes (PITRA) del Lanamme, señaló que el país debe abocarse en un plan de mediano plazo con grandes retos en el corto plazo, además opina que el Plan Nacional de Transportes que establece un plazo al 2036 es erróneo pues traslada la responsabilidad a la generación futura.

A los votantes les recomendó informarse sobre cuál es el plan de gestión de su candidato y si está dispuesto a apoyar **una política de estado en materia de infraestructura transportes que trascienda los cuatro años de un ciclo político normal**. En su opinión esto es importante pues el tener periodos de sólo cuatro años "ha desbaratado el MOPT y ha convertido el CONAVI en un ente politiquero de corto plazo, tapa huecos y sin capacidad de gestión".