

Transporte público en Costa Rica: desafío en la Gran Área Metropolitana *Hacia un sistema sectorizado, moderno, intermodal y bajo en emisiones*

Estiven González Jiménez
Diciembre 2013

- El caos vial en la Gran Área Metropolitana (GAM) y la meta país de llegar a la carbono neutralidad al 2021, obligan a modernizar e innovar el sistema de transporte público en Costa Rica. Es necesario implementar la sectorización y las rutas troncales para facilitar el traslado rápido en autobuses, ejecutar la integración de los modos de transporte, las tarifas unificadas y el cobro electrónico. Se requiere un cambio tecnológico en la flota para ampliar su capacidad y disminuir el consumo de hidrocarburos. Esta modernización se traducirá en una mejor calidad de vida para los y las ciudadanos(as) al mejorar los servicios ofrecidos actualmente y desincentivar el uso del vehículo privado para traslados cotidianos.
- Aunque algunas propuestas, como el tren interurbano, requieren grandes cantidades de dinero, el mayor problema radica en los mecanismos institucionales para implementar medidas como la sectorización o la integración de las rutas en la GAM. Es primordial recuperar la capacidad de gestión pública de las instituciones del sector, mediante decisiones políticas que erradiquen las presiones externas que impiden tomar acuerdos, mejoren la coordinación interna del MOPT y la comunicación con los demás actores del transporte público.
- Este documento hace una valoración general de las condiciones del transporte público en Costa Rica. Se incluye un resumen de las propuestas existentes para fomentar la discusión y los compromisos políticos, y esquematiza los indicadores de satisfacción de los y las usuarios(as), que deben sustentar cualquier iniciativa para mejorar las condiciones del actual sistema de movilidad.



Marco conceptual del transporte público en Costa Rica

Imagine que Usted tiene la oportunidad de tomar decisiones para mejorar el sistema de transportes en Costa Rica. ¿Cuál sería su prioridad, mejoras a la infraestructura vial o la modernización del transporte público? El Plan Nacional de Transportes – PNT (2013 -2035) se hace la misma pregunta, y la respuesta merece ser analizada. De acuerdo con el PNT, “de nada serviría disponer de una buena red vial si no pudiésemos asegurar la correcta movilidad de las personas a través de un sistema de transporte público adecuado”¹. Incluso hace una comparación con los países más desarrollados, cuya distinción radica en que los ciudadanos y las ciudadanas tengan “asegurado su acceso y traslado entre dos puntos cualesquiera del país [...] en transporte público, de una forma eficiente con relación a los tiempos de acceso, los tiempos de tránsito, y los cambios de unidad o modo de transporte”².

Los y las costarricenses merecen un sistema de transporte público moderno y eficiente, que mejore las condiciones de uso actuales, a la vez, que atraiga a quienes optan diariamente por utilizar su vehículo privado para viajes de rutina. La discusión pública debe estar centrada en propuestas concretas; porque Costa Rica tiene ideas, pero carece de compromisos y decisiones políticas para mejorar el sistema de transporte público. El país necesita ejecutar políticas orientadas hacia la satisfacción de la ciudadanía, mediante la sectorización de las rutas, el cambio tecnológico de la flota y la integración de los modos de transporte.

Panorama general

El deterioro del transporte público es un problema que afecta la cotidianidad de las personas. En el país se realizan cerca de 2,23 millones de viajes diarios en transporte público; siendo la GAM la región más crítica, donde más de tres cuartas partes de la movilización se realiza por este medio³. Sin embargo, los y las ciudadanos(as) encuentran un servicio ineficiente y poco atractivo, con una des-

organizada locación de paradas, inseguridad en las estaciones, cuestionables condiciones mecánicas de algunas unidades, mala interconexión de los modos de transporte, servicios más lentos que los vehículos privados, sobrecarga de personas, costos elevados de pasajes y pésima información al usuario(a).

Un servicio público con estas características, no sólo perjudica la calidad de vida de quienes lo utilizan a diario, sino que invita a las personas –que tienen opción– a buscar en su vehículo particular el transporte cotidiano. La ausencia de ofertas atractivas para trasladarse estimuló la duplicación del parque vehicular en los últimos 10 años. Las políticas públicas han premiado esa tendencia al enfocarse exclusivamente en la red vial, incentivando el cambio modal hacia medios más ineficientes. La consecuencia práctica de esa medida es, que la congestión en las carreteras todavía es un problema; porque no existe una correlación acertada entre la demanda de los usuarios y los modos de transporte disponibles para viajar.

El aumento de la motorización en el país ha provocado un consumo insaciable de energía, en forma de derivados de petróleo. El sector transporte (terrestre y aéreo) consume el 58% de la energía total, y el 78% de los derivados del petróleo importados al país. Por eso, reducir el uso del vehículo privado mediante la modernización del transporte público, es imperativo para atender el mayor desafío energético del país, reducir la factura petrolera y las externalidades asociadas al uso indiscriminado de vehículos particulares.

La modernización del transporte público, no busca desaparecer los viajes en automóviles; pero sí generar que cada vez más personas prefieran conducir menos y usar otras alternativas, siempre que sean convenientes, cómodas y accesibles. Satisfacer esta demanda creciente de los modos alternativos puede proporcionar una variedad de beneficios, porque cuando se consideran los impactos, optimizar el transporte público es la mejora más rentable del transporte⁴, ya que se disminuye el costo de los traslados, la congestión vehicular, la contaminación sónica, el consumo de hidrocarburos y se aprovecha mejor la red vial existente y los espacios de parqueo.

1 MOPT. (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035.

2 *Ibidem*.

3 MOPT, INECO. (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica (2011-2035): Transporte público: el transporte público de pasajeros y el proyecto de sectorización.

4 Litman, T. (2013). Evaluating Public Transit Benefits and Costs. Victoria Transport Policy Institute.



Concesiones y tarifas

El régimen de concesiones y ordenamiento de rutas para el transporte público fue diseñado para la realidad de hace 30 años. La organización del sistema de movilización colectiva se concibió en los años sesenta, con la función de brindar a las comunidades la posibilidad de moverse hacia el centro del país⁵, o a las principales cabeceras de provincia. Pero la geografía económica cambió, haciendo más heterogénea la movilización de personas a lo interno de la GAM. El resultado de este modelo, 50 años después, es un sistema desintegrado, que dificulta el traslado de personas y satura de buses las ciudades del país, especialmente la capital.

Actualmente el sistema tarifario depende de métodos obsoletos de recolección de información y están diseñados para que la tarifa dependa de la ocupación promedio; por lo que una baja ocupación significa tarifas más altas. Esto ha generado rutas con exceso de unidades y descoordinación en la prestación del servicio.

El servicio de trenes

Los esfuerzos del Instituto Costarricense de Ferrocarril (INCOFER) han logrado reactivar el sistema ferroviario nacional; pero se requieren esfuerzos e inversiones para convertirlo en una opción más accesible para la ciudadanía. Después de varios años de abandono, la puesta en funcionamiento de este modo de transporte ha sido paulatina. Hasta el momento los servicios de tren ofrecen una cobertura geográfica limitada, con servicio en cuatro rutas⁶ y horario exclusivo para horas de alta demanda; con una velocidad de traslados no competitiva en comparación con los autobuses o los vehículos particulares.

En octubre del 2013, más de 15.000 personas utilizaban diariamente el servicio de tren ofrecido por el INCOFER, lo cual evidencia la viabilidad para que las políticas en transporte público estén direccionadas a reactivar el sistema férreo, modernizarlo, ampliar su cobertura e interconectarlo con otras modalidades de transporte para facilitar la movilización de personas y carga.

5 Rodríguez, Bernal (2013). Documentos disponibles en la su página web: www.bernalrodriguezcr.com

6 Rutas del Tren Interurbano (Pavas-U Latina-Curridabat); (Heredia-San José- U Latina); (Belén – Estación del Pacífico) y (Cartago-Estación del Atlántico).

La institucionalidad

En Costa Rica existe la institucionalidad para impulsar la modernización del transporte público. El problema radica en su desarticulación, la poca capacidad de maniobra y carencias técnicas para llevar a cabo las reformas necesarias. El sector está a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo de Transporte Público (CTP). La Junta Directiva de este, está conformada por dos autoridades del MOPT, y un representante por cada una de las siguientes instituciones y sectores (MINAE, taxistas, autobuseros, gobiernos locales y sociedad civil). Las tarifas son reguladas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). Como en muchos países en desarrollo, estas instituciones “no llevan a cabo, siquiera, un proceso sencillo de planificación⁷, porque las destrezas profesionales básicas no están disponibles y puede percibirse que hay restricciones severas para imponer los cambios de servicios en los operadores”⁸.

El mismo Plan Nacional de Transportes reconoce que la mejora en la “operación y gestión [del transporte público] sólo necesita decisión, voluntad y capacidad profesional, y ésta o no ha existido o no se ha concretado en transformaciones reales en los últimos años”⁹. Además, existe una estructura de coordinación desarticulada, y poca comunicación entre las instituciones y los actores del sistema.

En Costa Rica la imposibilidad para impulsar cambios está relacionada con las capacidades institucionales y las presiones externas que impiden la aplicación de medidas que buscan mejorar la estructura y los controles aplicados al sector. Por ejemplo, oportunidades como la renovación de concesiones no se han aprovechado para impulsar la modernización necesaria, incluso bajo los actuales contratos de

7 A pesar de que la Ley de Administración Vial (Nº 6324) establece en su artículo 11 que es obligación de la Dirección de Ingeniería de Tránsito “la planificación de servicios de transporte público”, y amplía en el artículo 14 (inciso f) que entre sus atribuciones se encuentran “planificar las rutas y servicios de transporte público, sobre la base del análisis de la demanda, y formular recomendaciones para la organización y regulación de tales servicios”. Que no es fácil de llevar a cabo, cuando existe una separación evidente entre las dependencias del MOPT, cómo se ampliará más adelante.

8 Meakin, R. (2006). Regulación y planificación de buses. Eschborn: GIZ.

9 MOPT. (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. p.4.



concesión, porque las autoridades no cuentan con información actualizada para la toma de decisiones; como estudios de demanda y las tarifas estimadas para cubrir las inversiones que se requieren.

Acciones para la mejora del transporte público

Existen alternativas con estudios técnicos avanzados¹⁰ para mejorar el transporte público en Costa Rica. Este apartado tiene como objetivo resumir las opciones que se han planteado con la intención de incentivar el debate público y el compromiso político hacia ideas concretas que permitan crear el modelo de transporte masivo que el país amerite y que la gente merezca.

Sectorización e integración de rutas en la GAM

La sectorización de las rutas es indispensable para el transporte público de Costa Rica. Es el primer paso en la modernización necesaria porque no requiere de altísimas inversiones, sino de la planificación estratégica impulsada por el ente rector. Actualmente la mayoría de los autobuses (metropolitanos e interprovinciales) ingresan a San José, y esto ha provocado el colapso de la infraestructura vial y la contaminación del aire de la ciudad.

Para implementar la sectorización, se requieren vías troncales, que comuniquen a los centros de población directamente con la capital; y líneas periféricas para traslados que no requieren ingresar al casco josefino, lo que permitiría reducir hasta en un 60% el ingreso de autobuses a la capital. La propuesta consiste en dividir la GAM en 11 sectores, cada uno operado por una sola empresa, que requerirá la conformación de grandes consorcios de transporte. El objetivo es que exista una ruta principal para cada sector “con buses articulados, alimentados por rutas inter-barrios con autobuses más pequeños que utilizan terminales de intercambio para descargar y recoger pasajeros(as)”¹¹. Complementario a esto,

10 Como la sectorización de la red de transporte público de la GAM y la incorporación de un tren interurbano. Los estudios fueron elaborados por la compañía INECO y se encuentran expresos en el Plan Nacional de Transportes (2011-2035) y la página web del INCOFER.

11 Somarribas, L., & Orias, L. (2009, Julio). Sectorización: solución del problema del transporte en el Área Metropolitana de San José. Ambientico, p.18.

están las rutas intersectoriales periféricas – como las que ya operan de manera exitosa– así como las rutas diametrales, que comunicarían un sector con el otro, atravesando el casco central.

La inversión necesaria estaría orientada a la construcción de la infraestructura para facilitar el trasbordo de personas entre rutas, la reordenación de las vías urbanas, es decir, carriles exclusivos para buses, reorganización de paradas, pago electrónico y unificado para agilizar los trasbordos, vehículos de mayor capacidad; entre otras medidas que eviten el ingreso de tantas unidades al casco central de San José.

Pero no basta con sectorizar las rutas de transporte, si no existe una correcta interconexión entre las modalidades de transporte. La integración implica desarrollar la infraestructura que facilite la transferencia de usuarios(as) dentro del sistema; y con otros modos de transporte (como el tren interurbano, ciclovías, parqueos y bulevares peatonales), de forma que se faciliten los intercambios de uso. Esa unificación puede ser “física (con terminales) o “virtual” (con tiquetes multimodal y medios electrónicos)” que permitan construir un verdadero sistema intermodal¹².

Las instituciones rectoras del transporte público tienen la potestad para desarrollar estas innovaciones. Se necesitan crear “incentivos para que los operadores cooperen para abrir nuevas rutas y cambiar las rutas existentes, o debe haber un medio para requerirles que implementen los cambios”¹³. Es decir, para hacer posible la sectorización, más que inversiones se requiere más independencia del CTP y compromiso político para aplicar los cambios correspondientes.

Tránsito masivo rápido en autobuses

Los sistemas de tránsito masivo rápido en autobuses son una alternativa para mejorar la movilidad en las áreas urbanas de Costa Rica. Esta opción consiste en carriles exclusivos para autobuses de alta capacidad, con estaciones y terminales que permitan un rápido abordaje y descenso de personas, mediante un sistema eficiente de cobro electrónico antes de

12 Flores, R. (2009, Mayo). Estancamiento de infraestructura y transportes en la Gran Área Metropolitana, p.8.

13 Meakin, R. (2006). Regulación y planificación de buses. Eschborn: Proyecto sectorial Servicio de Asesoría en Política de Transporte (GIZ). p7.



abordar. Con este sistema, los autobuses cuentan con prioridad en intersecciones y están integrados con otros modos de transporte y terminales.

Han funcionado como alternativa en muchas ciudades alrededor del mundo, con buena aceptación en América Latina; especialmente por su bajo cos-

escasez de información, la baja capacidad conceptual y ausencia de capacidades técnicas, la falta de recursos y las limitaciones geográficas.

Tren interurbano

Figura 1. Ruta propuesta para el Tren Interurbano



Fuente: De elaboración propia con datos del INCOFER

to y rapidez de ejecución, si se comparan con otras opciones. Se han implementado exitosamente en Curitiba (Brasil) y Bogotá (Colombia); con carriles expresos y de sobrepaso que han logrado trasladar hasta 35.000 pasajeros por hora por dirección. Con la aplicación de este sistema, en ambos casos se ha logrado aumentar la demanda del transporte público; en el caso de Curitiba “a un 2,35% anual por dos décadas”¹⁴.

Algunos estudios demuestran que la puesta en marcha de este tipo de proyectos puede tardar entre 12 y 18 meses. La experiencia en la región indica, que pueden construirse con costos que van desde “US\$1 millón a US\$5,3 millones por kilómetro. Esto es mucho menos que los US\$65 a US\$207 millones por kilómetro de los sistemas de metro subterráneo”¹⁵. Sin embargo, al ser un concepto novedoso, aún existen barreras para su implementación. Por ejemplo la falta de decisión política, la

El INCOFER propone desarrollar un tren interurbano para la GAM, es decir un sistema de transporte de personas de corta distancia con trenes ligeros, que pueden alcanzar velocidades máximas de 80 a 100 km/h en vía ferroviaria convencional y 40 a 50 km/h en vía tranviaria urbana. De acuerdo con la información proporcionada por la empresa Ingeniería y Economía del Transporte - INECO (2013), “la inversión estimada para la implementación del sistema de transporte ferroviario en la GAM asciende a USD\$ 535,8 millones, aproximadamente”¹⁶. Su operación requiere entre 170 y 220 mil usuarios(as) al día, con un servicio ofrecido cada 12 minutos y con un costo estimado por persona de 475 colones, de acuerdo con los estudios de factibilidad.

La propuesta del tren interurbano cumple con las especificaciones del PNT, que señalaba la necesidad de buscar opciones ferroviarias urbanas y metropolitanas “desde la perspectiva intermodal, permitiendo consolidar una red de autobuses y de ferrocarril de

14 Wright, L. (2002). Transporte Masivo Rápido en Autobuses TMRB. Eschborn: GIZ. p.2.

15 Ídem.

16 INECO. (2013). Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de transporte ferroviario en el área metropolitana de San José.



calidad, eficiente y gestionada adecuadamente”¹⁷. Además pretende incorporar la idea del tranvía desde una perspectiva más integral.

Modernización tecnológica de buses, taxis e infraestructura

El cambio paulatino de tecnología en taxis y buses no se ha implementado porque se considera muy costoso. Sin embargo, un estudio financiado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en coordinación con el Centro Internacional de Políticas Económicas para el Desarrollo Sostenible (CINPE) y el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), demostró que existe factibilidad económica, así como la viabilidad para la conversión de tecnología sin sustantivos subsidios del Estado; porque la actualización de vehículos no es suficiente para reducir el consumo de hidrocarburos. Las limitantes para el cambio de tecnologías en el transporte público están asociadas a una gama de factores, y no solamente al factor económico de la compra, por ejemplo los múltiples mecanismos de protección a los autobuses y combustibles fósiles¹⁸.

Al igual que en otros países del mundo, Costa Rica debe migrar su actual flotilla del transporte público hacia tecnologías más eficientes y sostenibles. Entre las opciones se encuentran la sustitución de hidrocarburos por biocombustibles (biodiesel o etanol), que implicaría aumentar la producción nacional de estos combustibles, e importar vehículos modificados para tolerar mezclas con las gasolinas convencionales. Otra opción es incorporar vehículos híbridos, que utilicen motores de combustión interna con otros grados de recuperación de energía y propulsión eléctrica¹⁹ para mejorar la eficiencia y disminuir el consumo de hidrocarburos.

También existe la posibilidad de incorporar autobuses y taxis con motores 100% eléctricos, alimentados por una batería que puede ser conectada a la red eléctrica. En el caso de Costa Rica, la incorporación de una flotilla eléctrica tiene costos de abatimiento

17 MOPT. (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. p.23.

18 Vargas, L. (2013). Rumbo a la carbono neutralidad en el transporte público de Costa Rica. PNUD. p.42 y 25

19 Office for Low Emission Vehicles. (2013). Driving the Future Today A strategy for ultra low emission vehicles in the UK. Consultado desde https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/239317/ultra-low-emission-vehicle-strategy.pdf

elevados para los esquemas de negocio actual. La opción más atractiva en el mercado son los vehículos a gas (gas natural comprimido GNC o gas licuado de petróleo GLP).

Sin embargo, los taxis y buses a GLP son una opción económicamente viable, porque “su costo promedio sobrepasa levemente la inversión equivalente que está realizando el empresario actualmente”²⁰, además que pueden compensar hasta en un 40% las emisiones de CO₂. No obstante, el país no ha establecido una estrategia nacional sobre el uso de gas en la matriz energética; donde se especifique si será importado o producido en el país, y el costo de las inversiones que hagan esta fuente un combustible económicamente viable.

Mejorar la gestión de las instituciones e implementar un modelo tarifario que sustente las inversiones empresariales

La incapacidad de las instituciones del transporte público no es un problema exclusivo del sector, sino el resultado de la complicación que sufre el país para gestionar lo público. Es necesario que el Estado recupere la rectoría de este servicio (porque en la práctica lo ha perdido), y se ejecuten los mecanismos de planificación, fiscalización y control del sistema. Se debe ajustar la estructura de regulación actual, que separa la potestad rectora del establecimiento de tarifas. Así como mejoras a las capacidades y la coordinación interdepartamental del MOPT, porque la distribución actual ha ocasionado descoordinación entre departamentos; además de mejorar la comunicación con los demás actores del sector. Porque estas situaciones impide realizar con eficacia los cambios que requiere el sistema.

La propuesta de modernización del transporte público no sería posible si un sistema tarifario adecuado que sustente las inversiones necesarias. La autoridad competente (ARESEP) debe diseñar, en estrecha coordinación con la rectoría, los mecanismos tarifarios para asegurar la sostenibilidad financiera de la modernización, sin que represente una carga insostenible para los usuarios. También es preciso identificar los mecanismos financieros para llevar a cabo la inversión en megaproyectos de infraestructura (como el tren interurbano); así como una exploración más profunda sobre la posibilidad

20 Vargas, L. (2013). Rumbo a la carbono neutralidad en el transporte público de Costa Rica. PNUD. p.42 y 25



de que los actuales esquemas de negocios, hagan viable el cambio paulatino de la flota vehicular de transporte público, mencionado anteriormente.

Cooperación internacional

Los siguientes programas de cooperación están apoyando el gobierno de Costa Rica en crear un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) basado en los principios de un desarrollo bajo en emisiones de carbono (Low Carbon Development Strategy LCDS), para que el país llegue a su meta de ser carbono neutral a través de la implementación de la Estrategia Nacional de Cambio Climático ENCC, liderado por la Dirección de Cambio Climático DCC del MINAE:

1. Acción Clima, por parte de la Cooperación Alemana para el Desarrollo GIZ.
2. Low Emission Capacity Building (LECB); por parte de PNUD.
3. Fondos no reembolsables del BID para el MOPT.
4. Green Economy Fund GEF/BID.

Indicadores de satisfacción en el usuario

El transporte, como servicio público, debe estar enfocado hacia la satisfacción de los y las ciudadanos(as). Por lo tanto, la toma de decisiones en la materia deben tener estos indicadores de bienestar como el máximo objetivo para implementar cambios, para tratar de satisfacer la mayor cantidad de los requerimientos de las personas. A continuación se consideran una serie de indicadores sobre la calidad del transporte público desde la perspectiva de los usuarios.

Tarifas y pago electrónico

El precio es un factor crucial en la elección del medio de transporte utilizado. Costa Rica necesita un sistema de pagos unificado que permita mayor rapidez en la movilización entre modos y rutas de transporte. La correcta aplicación de estas medidas debe acompañarse de opciones de pago más eficientes, como el pago electrónico, que permita la rapidez e integración para trasladarse a lo interno de la GAM.

El cobro electrónico tiene muchas ventajas, especialmente para las personas, porque facilita el intercambio entre modos de transporte al trasladarse; además que provee información muy precisa a las instituciones del transporte para la toma de decisiones sobre las rutas y horarios de mayor demanda. Este sistema amerita costos de mantenimiento bajos, una vez puesto en operación.

Frecuencia y duración de viajes

El transporte público debe facilitar el traslado con la menor duración posible y debe ser capaz de captar el sector de la población que hoy utiliza los vehículos privados para traslados de rutina, ofreciendo ventajas en la velocidad de traslados, en comparación con los viajes en automóvil. También debe ofrecer un horario puntual, con una frecuencia de traslados previsible que permita identificar la disponibilidad para trasladarse. Asimismo, las medidas implementadas deben adecuarse a las necesidades de las personas sobre el tipo de traslados que realizan, conforme a los nuevos centros de actividad económica del país.

Buen ambiente

No importa si los traslados son cortos o largos, un buen ambiente es un criterio importante de satisfacción en materia de transporte público. Es un factor decisivo para quienes poseen un vehículo privado, porque los automóviles ofrecen las condiciones de **comodidad y seguridad** que deben garantizarse en servicios de transporte público en Costa Rica.

Por buen ambiente se entienden las condiciones de seguridad, tanto en las estaciones de espera como durante los trayectos, limpieza de las estaciones y los vehículos, un buen trato a la hora de viajar y uso eficiente del espacio. Este es un asunto pendiente en Costa Rica, porque actualmente se da incumplimiento de la capacidad máxima autorizada por las autoridades para cada vehículo, especialmente en horas pico; lo que se traduce en incomodidad a la hora de viajar. Además, las estaciones y paradas deben ser accesibles, deben proveer información y servicios adicionales que facilite la estadía de las personas.



Acceso inclusivo para todos y todas

La aplicación de la Ley 7.600 ha avanzado mucho en el acceso universal al transporte público; como las rampas de acceso para personas con necesidades especiales; sin embargo, son muchas las tareas pendientes. Costa Rica es un país en transición demográfica, lo que significa que la población adulta mayor crecerá constantemente los próximos años. El acceso al transporte público para este grupo de la población no significa únicamente la exoneración del pago. Es necesario crear condiciones de infraestructura para hacer accesibles las estaciones de espera y el acceso a los vehículos, así como una formación hacia los choferes sobre cómo tratar esta población con necesidades especiales en virtud de su longevidad.

El diseño universal significa que estas medidas, no son exclusivas para personas con necesidades especiales, sino para la población en general. Por ejemplo, la información disponible para quienes no hablan la lengua local. El turismo es de las principales actividades económicas de Costa Rica, y las personas no tienen acceso a información clara sobre cómo movilizarse en transporte público durante su estadía en el país.

Sectorización e interconexión

La integración de rutas y la interconexión entre modos de transporte tienen como objetivo facilitar la movilización de la ciudadanía. Las rutas periféricas y diametrales hacen más fácil el traslado a lo interno de la ciudad. Por ejemplo, la puesta en marcha de las rutas intersectoriales demostró que existe una gran cantidad de personas a quienes esta medida les beneficia, porque se traduce en recorridos más eficientes entre dos puntos de la periferia sin necesidad de entrar al

casco metropolitano de la capital. Por otra parte, la sectorización de rutas (troncales y terminales) se va a traducir en viajes más cortos para ingresar al casco metropolitano.

Reflexiones finales

La política nacional de transportes se ha enfocado en invertir la mayor cantidad de dinero en carreteras y vehículos. Esto ha generado un aumento en el consumo de energía, contaminación de todo tipo, el colapso de las rutas nacionales y la segregación de la sociedad al premiar la individualización mediante el uso intensivo de vehículos particulares. La ciudadanía merece un sistema de transporte público que resuelva sus necesidades, en tiempo, acceso y costo.

Es notorio que no existe en la región la especialización suficiente en áreas técnicas, como economía o ingeniería en transporte que permitan atender estos problemas de una manera más especializada y autóctona, sin necesidad de depender de expertos internacionales para diseñar las soluciones necesarias. Además, que la ciudadanía requiere involucrarse más y exigir las mejoras necesarias al sistema de transporte público en el país.

Las instituciones del transporte público tienen la obligación y potestad para impulsar la sectorización de las rutas, la intermodalidad del transporte público y el cambio paulatino en la flota vehicular; siempre orientados hacia la satisfacción de los usuarios. Se requiere una visión política clara sobre la importancia del transporte público para la sociedad así como mayor independencia de las instituciones para que puedan, sin presiones externas, ejecutar los cambios necesarios para reivindicar el transporte como servicio público.



Autor

Estíven González Jiménez

Bachiller en Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Costa Rica.

Es analista de política energética y Relaciones Internacionales.

Pié de Imprenta

Fundación Friedrich Ebert

San José | Costa Rica

Tel.: (506) 2296 0736

<http://www.fesamericacentral.org>

Revisado por:

Verena Araúz

En 1965 la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES, Fundación Friedrich Ebert) abre en Costa Rica su primera oficina en la región centroamericana. El 23 de julio de 1965 se firma el Convenio de Cooperación entre el Gobierno de Alemania y el Gobierno de Costa Rica. El 1° de setiembre de 1980 se aprueba la Ley no. 6454 que lo ratifica.

Por más de 45 años la Fundación Friedrich Ebert en Costa Rica ha desarrollado sus actividades como plataforma de diálogo, análisis político y de asesoría política. La participación de múltiples actores y el fortalecimiento de la democracia social son bases de la cooperación realizada con instituciones sociales y políticas costarricenses.

En la actualidad, la Fundación Friedrich Ebert, a través de su oficina en Costa Rica, desarrolla los ocho campos de trabajo regional de la FES en América Central. El concepto de planificación en red de las seis oficinas centroamericanas consiste del trabajo nacional con intercambio regional y seguimiento nacional. Las actividades permiten una cooperación con múltiples actores progresistas en los seis países centroamericanos y en los campos de la justicia social, la democracia, el cambio climático, la economía sostenible y la seguridad. Destaca además, en lo nacional y lo regional el trabajo sindical, de género y con jóvenes - agentes de cambio.

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

Las opiniones expresadas en esta publicación no representan necesariamente las de la Friedrich-Ebert-Stiftung.

ISBN 978-9977-961-42-2