

“Supervía: beneficios superarán costos”



Expertos que apoyan el proyecto consideran que no tendrá efectos ecológicos o fiscales

Eduardo Fierro y Raúl Valencia

UIEE

EN RESPUESTA a los argumentos en contra de la **construcción** de esta **autopista** urbana publicados por *El Economista* el pasado jueves 29 de julio, algunos expertos y vecinos muestran opiniones en favor del proyecto.

Éste es el caso de Gabriel Quadri, ingeniero civil y experto en temas urbanos, quien comentó: “Realmente el impacto ambiental e hidrológico es una muleta de manipulación política, es mínimo y muy despreciable”. También agregó: “El impacto ecológico será mínimo, dado que es un sistema de túneles y viaductos sobre las barrancas”.

Por otra parte, los materiales que se utilizarán en la **construcción** ayudarán a mitigar los efectos ambientales, al distribuir el agua pluvial. El ingeniero Alberto Buzali, director de Ingenieros de Tránsito y Transporte, comentó: “Los requerimientos que ha establecido el gobierno son verdaderamente rígidos en términos de cumplir las exigencias ecológicas” y “se está cuidando que no hayan descargas en los puentes

que puedan afectar las cuencas, sino que las aguas se distribuyan y puedan recargar el acuífero. Se está pensando un tipo de material que pueda precisamente ayudar a esto”.

Sergio Haua, presidente de la Asociación de Colonos de Santa Fe, al ser cuestionado sobre el incremento de la contaminación ocasionado por esta nueva vía primaria respondió: “La ciudad actualmente está congestionada. Parte de la solución se hace con medidas ecológicas, sobre todo en los automóviles como comprar automóviles híbridos”.

Nos confirmó que la inmobiliaria Copri se encuentra en la **concesión** encargada de la **construcción** de dicha vía. Una inmobiliaria que tiene negocios y construcciones específicamente en Santa Fe, tal como cumbres de Santa Fe y el condominio Dos Vistas.

El ingeniero Buzali y Sergio Haua afirmaron que Santa Fe se encuentra a 60% de su crecimiento total, ambos nos hacen constar que éste incremento estaba previamente analizado. Esta obra es un reflejo de este crecimiento y el incremento de necesidades como la movilidad.

Sobre las posibilidades de gestiónamiento en la vía, los entrevistados se opusieron a esta idea. Gabriel Quadri explicó que al ser una vía de cuota, el peaje

para ingresar se tendrá que ajustar necesariamente a la demanda para mantener un nivel de flujo vial constante. Asimismo, Alberto Buzali comentó que la vida útil de cualquier vía primaria se calcula en 20 años. Durante este tiempo, teniendo contemplado el crecimiento de las zonas anexas y las posibles construcciones, se tiene asegurado una velocidad promedio fija sobre la vía.

Sólo hay 6,000 familias viviendo en Santa Fe, todos los demás trabajan en la zona, esto significa un movimiento constante de vehículos y todos nuestros entrevistados enmarcan la gran ventaja de que la red de transporte público se implemente en la Supervía, disminuyendo el tiempo de transporte en casi la mitad.

Gabriel Quadri agregó que el manejo de la **concesión** de la Supervía se ha hecho de manera transparente y pública. De esta forma, al igual que Buzali argumentó que la Supervía no debe ser tomada como un objeto de manipulación política.

Alberto Buzali concluyó que si el Jefe de Gobierno se quisiera lucir con una estructura, no tendría de construir la Supervía, pues como él nos dijo: “Es muy difícil administrar una ciudad de esta naturaleza y se podría lucir con otras estructuras. Ha tenido un trayecto espectacular en obras.”

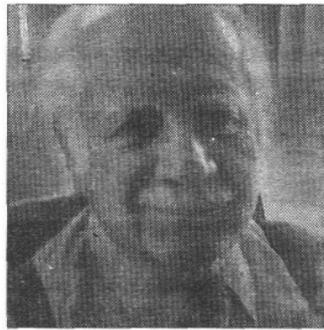
efierro@eleconomista.com.mx





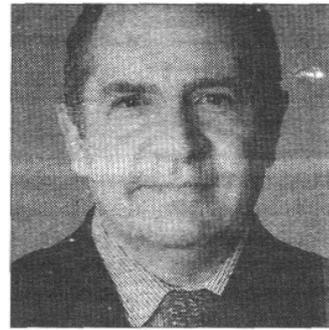
Lo único que podría significar una afectación ambiental es el desplante de las columnas y eso son muy pocos metros cuadrados”.

Gabriel Quadri,
ingeniero civil, experto en temas urbanos.



Marcelo Ebrard se podría lucir con otras obras. Ha tenido un trayecto espectacular en obras”.

Alberto Buzali,
director de Ingeniería de Tránsito y Transportes SA de CV.



Santa Fe va a 60% del desarrollo. Y ya se encuentra congestionada la entrada y salida”.

Sergio Haua,
presidente de la Asociación de Colonos de Santa Fe.

Números oficiales

Algunos datos concretos sobre la construcción de la Supervía Poniente, según el GDF:

- El tiempo de ejecución será de 24 meses, iniciando en agosto del 2010. Se dividirá en dos etapas: Cuajimalpa-Las Águilas y Las Águilas-Periférico Sur.

- Reducción estimada del tiempo de traslado será de 50 por ciento. El tramo de Periférico Sur a Avenida Centenario podrá ser recorrido en alrededor de 10 minutos.
- Generará alrededor de 2,000 nuevos empleos directos y has-

ta 8,200 indirectos, generando una derrama económica importante en la ciudad.

- Algunos expertos la consideran la vía interuniversitaria, al conectar varias universidades del poniente y del sur de la ciudad de México.



Arranque. Ayer dio inicio la obra con la oposición de algunos vecinos de la zona. FOTO: CUARTOSCURO