



UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

# Especialistas analizan proyecto de carretera San José - San Ramón

Actividad se centró en el estudio preliminar y situación actual de la obra

6 JUN 2016 Gestión UCR



Costa Rica realizó un proceso de conciliación que culminó en el año 2014 para finiquitar el contrato de concesión de esta obra vial que había sido otorgado a la empresa brasileña OAS, en el cual se llegó al acuerdo de que el país le cancelaría \$35 millones (foto Archivo ODI).

Con el propósito de exponer ante la sociedad costarricense la labor de investigación que realizó la Comisión Técnica Ingenieril sobre la viabilidad del proyecto de reconstrucción de la carretera San José - San Ramón, el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica ([LanammeUCR](http://LanammeUCR)) organizó un foro el jueves 19 de mayo.

Cabe recordar que el Gobierno de la República de la administración Laura Chinchilla Miranda aceptó que este **proyecto fuese discutido en tres comisiones validadoras**, en donde cada una analizaría un aspecto específico y poder determinar la viabilidad o no de la obra.

Las tres comisiones en cuestión son: **Comisión Jurídica** coordinada por el Ministerio de Planificación (Mideplan), **Comisión Técnico Ingenieril** coordinada por la Escuela de **Ingeniería Civil** de la UCR, y **Comisión de Finanzas** coordinada por el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas (**IICE**) de la UCR.



El Ing. Guillermo Loría Salazar señaló que crear comisiones que analizarán las alternativas para la obra y que tuviesen participación ciudadana resultó fundamental para generar una propuesta técnica en los campos legal, económico e ingenieril que mejor se ajustara a los estándares del proyecto requerido por los mismos ciudadanos (foto Archivo ODI).

Precisamente el LanammeUCR se incorporó al trabajo como miembro de la **Comisión Técnico Ingenieril**, “fueron una serie de factores que deberán estudiarse profundamente desde el punto de vista histórico y académico los que permitieron que un **levantamiento popular** provocara que las más altas autoridades de gobierno desestimaran el contrato de concesión con la firma brasileña OAS y se buscara una forma alternativa de financiamiento para esta obra tan importante para la vialidad costarricense”, manifestó el Ing. Luis Guillermo Loría Salazar coordinador general del Programa de Infraestructura del Transporte (**PITRA**) del LanammeUCR.

Loría Salazar agregó que dentro de las causas de la molestia no se encontraba solamente el monto del peaje que se pagaría, sino que el trayecto entre el cruce Manolos - San Ramón, que es el tramo concesionado de mayor distancia, casi no mostraba cambios en su capacidad, “los ciudadanos que viven al occidente del Valle Central percibieron que iban a tener que pagar todo el peaje y mantener tiempos de viaje muy extensos, en otras palabras, no había un efecto significativo de la obra sobre su calidad de vida ni aportes en la competitividad de esa región”, subrayó el experto del LanammeUCR.

Por su parte el Ministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Ing. Carlos Villalta Villegas, indicó que el proyecto se encuentra dentro de la estructuración del contrato con el Banco de Costa Rica (BCR) para desarrollar el fideicomiso que lo sostendrá económicamente.



El LanammeUCR es el laboratorio nacional de referencia gracias a la Ley 8114 sobre fiscalización, investigación, transferencia de tecnología, apoyo a municipios, evaluación de redes viales y puentes, y especificaciones nacionales; asimismo es el primer laboratorio del ramo acreditado por la norma ISO en la región latinoamericana (foto Archivo ODI).

El Ministro dijo que se basan en un plan de trabajo que incluye sesiones de trabajo semanales en conjunto entre el MOPT, Conavi y BCR, además de reuniones con actores técnicos; en ambas se discuten puntos claves del contrato como la metodología tarifaria y parámetros de revisión, la metodología de evaluación de la calidad del servicio, y la fiscalización, supervisión y vigilancia que agrega al componente ciudadano.

“El fin del fideicomiso será la construcción de la [obra pública](#) con servicio público denominada Corredor Vial San José - San Ramón y sus radiales, la cual incluye la autopista General Cañas y la autopista Bernardo Soto. **Deberá construirse cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y paisajismo que rijan en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales para cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación ‘C’, según el estándar técnico vigente**”, aseveró el Ing. Villalta Villegas, quien aseguró que **lo que sigue es la constitución del fideicomiso, el cierre de estructuración del contrato y la remisión a refrendo de la Contraloría que se hará en el presente mes de junio.**

Algunos elementos de comparación que se mostraron en este foro en cuanto al proyecto que iba a realizar la firma [OAS](#) y el actual, cambio que se dio gracias al movimiento ciudadano, es que la **propuesta desechada cubría un área de 870 650.00 m<sup>2</sup>.**, mientras que **ahora será de 1 690 073.00 m<sup>2</sup>.**

Según la Unidad de Costos del MOPT/Conavi los trabajos en la autopista General Cañas serán de 14 Km. a un costo de \$169. 982.616,40 e incluye los sectores de Sabana,

Circunvalación y Aeropuerto; la primera parte de la carretera Bernardo Soto con 11.5 Km. de trabajo a \$72.293.331,19; el segundo tramo de la Bernardo Soto es de 30.5 Km. a un costo de \$198.516.690,01; y la radial Río Segundo con 2.7 Km. a \$37.712.554,83; el presupuesto final de toda la obra sería de \$478.505.192,43.

Por su parte el director del IICE, M.Sc. Max Alberto Soto Jiménez, presentó un resumen del estudio financiero de la obra que tuvo como objetivo determinar si el corredor vial rediseñado es financieramente viable si se aplica una tarifa inferior a la propuesta en un inicio por la empresa OAS.

**“Los principales conceptos a incluir en el diseño del modelo tarifario del corredor vial San José - San Ramón son: servicio al costo, equilibrio financiero, diferenciación por vehículo, cobro tarifario según tramo o unidad funcional y equidad intergeneracional. Los resultados de la simulación que se hicieron con una probabilidad de flujo acumulado negativo inferior a 4% en cualquier año mostraron que este proyecto supera los criterios internacionales de financiamiento”,** expresó finalmente Soto Jiménez.



[Otto Salas Murillo](#)  
Periodista Oficina de Divulgación e Información  
[otto.salasmurillo@ucr.ac.cr](mailto:otto.salasmurillo@ucr.ac.cr)

**Etiquetas:** [lanamme](#), [carreteras](#), [san ramon](#), [san jose](#), [desarrollo](#), [vial](#).