



UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

Informe bianual del LanammeUCR será utilizado como referencia para labores de conservación vial

Anuncio lo hicieron el Ministro de Obras Públicas y el Director Ejecutivo del CONAVI, en la presentación del Informe 2019

12 SEPT 2019 Ciencia y Tecnología



En su Informe el LanammeUCR sugiere a las autoridades competentes que se utilice una gestión de la infraestructura vial planificada a largo plazo y que trascienda los periodos de cuatro años. Foto Laura Rodríguez.

EL Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (**LanammeUCR**), **presentó el VIII [Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional Pavimentada \(RVN\)](#)** este miércoles 11 de septiembre en un acto oficial en el que también se dio a conocer que los resultados de estos informes serán utilizados como referencia oficial y técnica para definir las labores de conservación vial en el país.

Así fue acordado por los jefes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (**MOPT**), Ing. Rodolfo Méndez Mata; y del Consejo Nacional de Vialidad (**Conavi**), Ing. Mario Rodríguez Vargas.

El LanammeUCR, a través de la Unidad de Gestión y Evaluación de la Red Vial Nacional (UGERVN) del Programa de Infraestructura del Transporte (PITRA), realiza este estudio cada dos años de forma consecutiva desde el año 2004.

El Ing. Rodolfo Méndez indicó al respecto que este estudio contiene información vital y que es imposible no hacer uso de ella, “no lo pensamos dos veces cuando se nos hizo la presentación del Informe del LanammeUCR y casi que inmediatamente pasamos a oficializar su utilización dentro de los procesos de toma de decisiones para los temas relacionados. Será la base técnica para la definición de intervenciones y de proyectos en la conservación de la red vial nacional; se trata de un nuevo procedimiento para la definición de estrategias y presupuesto de la conservación vial”.

A su vez el Ing. Roy Barrantes Jiménez, coordinador del UGERVN, comentó que el Informe representa un aporte técnico, objetivo e imparcial, y una herramienta de fiscalización que puede ser y será utilizado como un parámetro de referencia de la condición actual de la RVN.

“La decisión de utilizar el aporte técnico que damos a través de estos informes nos da la oportunidad de incidir positivamente en la gestión de los recursos, significa un gran logro y un paso firme en la dirección correcta hacia un sistema de gestión de activos viales. Además, este paso permite evidenciar el uso que le da el LanammeUCR desde hace tantos años a los fondos asignados por la ley 8114”, expresó Barrantes.



Los ingenieros Mario Rodríguez Vargas, Rodolfo Méndez mata y Roy Barrantes Jiménez fueron los encargados de presidir el acto oficial de presentación del Informe y de hacer el anuncio de que será incluido dentro de la toma de decisiones sobre los trabajos en la RVN. Foto Laura Rodríguez.

Por su parte, el Ing. Mario Rodríguez manifestó que este **Informe revela con claridad cuáles son los aspectos positivos en los que ha avanzado el Conavi a lo largo de este año, a nivel estructural y de Índice de Rigurosidad (IRI), y en el mantenimiento de las rutas nacionales, lo que les permite generar una herramienta de decisión y una guía con respecto a las inversiones que se deban llevar a cabo.**

El jerarca del Conavi agregó que actualmente dicha entidad no cuenta con una herramienta de gestión que recopile esta información, razón por la cual el VIII Informe realizado por el LanammeUCR les faculta poder incorporar las recomendaciones y aportes técnicos que contiene dentro del Plan Nacional de Transporte.

Este trabajo integral entre el MOPT, el Conavi y el LanammeUCR jerarquiza las capacidades altas de trabajo y ejecución, incorporando temas como seguridad vial y el tránsito por día (TPD), con lo que **se podrá generar una herramienta ágil para que la Gerencia de Conservación Vial defina cuáles son las rutas con mayor prioridad de mantenimiento vial.**

“La recopilación de información que plantea el Informe tiene la ventaja de que se puede reconocer el estado de cada zona en la que divide el Conavi al país; así mismo se busca incorporar de forma gradual los datos que han sido recolectados por medio de otros proyectos de investigación, con la finalidad de que se pueda generar una base de datos robusta que le permita al Conavi conocer el estado real de la red vial nacional”, dijo Rodríguez.

Datos expuestos en el Informe

De acuerdo a los estudios realizados por los especialistas del UGERVN del LanammeUCR y la comparación con evaluaciones anteriores, el informe de la RVN 2019 concluye lo siguiente:

Capacidad estructural: Más de un 88% de la RVN presenta una buena capacidad estructural. Poco más de un 4 % requiere de acciones de mantenimiento que permitan mejorar o mantener su estado actual, con el fin de evitar deterioros relacionados a la pérdida de capacidad estructural; el 7 % restante requiere de intervenciones importantes y de alto costo para recuperar la capacidad estructural.



El Auditorio del LanammeUCR, ubicado en la Ciudad de la Investigación, albergó la presentación del Informe ante legisladores, funcionarios del MOPT, Conavi y del LanammeUCR, y medios de comunicación. Foto Laura Rodríguez.

Capacidad funcional: Se mide mediante los valores del Índice de Regularidad Internacional (IRI). Los resultados de esta evaluación revelan que cerca de un 63 % de la RVN posee estándares de regularidad buenos y regulares, que al menos un 24 % se encuentra en una condición deficiente, y que poco más de un 12 % se cataloga como muy deficiente.

Resistencia al deslizamiento: Este es un parámetro que solo puede ser medido en pavimentos con buenos niveles de IRI, por lo que se evaluaron cerca de 3 475 kilómetros. Se estima que un 44 % presentó características muy deslizantes en condiciones lluviosas, cerca de un 33 % tiene una condición deslizante, alrededor del 21 % posee una condición poco deslizante y solo se registra un 0,17 % con la condición de no deslizante en presencia

de lluvia. Los resultados indican que más el **75 % de la RVN evaluada por el LanammeUCR presenta condiciones deslizantes.**

En relación a las estrategias generales de intervención de la RVN, los resultados del Informe revelan que hay un alto porcentaje (**más del 61 %**) de secciones son candidatas a **mantenimiento de preservación**, lo que permitiría fomentar e introducir técnicas como los sellos asfálticos, puesto que **requieren de la atención prioritaria por parte de la administración pública para mantener el patrimonio vial en buenas condiciones a lo largo del tiempo.**

Más del **27 % de la RVN** está conformada por pavimentos que **son candidatos a intervenciones de la variable de Mantenimiento**, en donde el **enfoque de intervención se centra en recuperar la capacidad funcional**, es decir, mejorar el confort, disminuir el impacto en los costos de operación vehicular para el usuario, mejorar las condiciones de ruedo para seguridad vial, y las velocidades de circulación.

El restante **11,43 % de la RVN requiere labores de rehabilitación**, algunos serían trabajos menores en función del bajo deterioro estructural, pero existen otras que sí requieren trabajos mayores y de reconstrucción.

El LanammeUCR sugiere que se implemente un sistema de gestión vial que permita hacer un uso adecuado de las recomendaciones provenientes de los informes de evaluación que emite, para que se le pueda brindar sostenibilidad y procurar una mejora continua a los diversos procesos de mantenimiento y conservación de la RVN.

También **recomienda aplicar políticas de gestión de infraestructura vial de largo plazo y que trasciendan los periodos de cuatro años de gobierno**, así como generar nuevas bases de datos dentro del sector vial, con el fin de permitir una adecuada trazabilidad de las inversiones y así poder evaluar la efectividad de las mismas.

Finalmente, y ante el alto porcentaje de la RVN que calificó para mantenimiento de preservación, el LanammeUCR **recomienda considerar la aplicación de tecnología moderna como lechadas asfálticas, nuevas mezclas asfálticas o mejoramientos de las superficies de ruedo**, que permitan a los vehículos y a sus conductores contar con **mejores condiciones para el frenado y la estabilidad en las curvas**, lo que también podría contribuir en la **reducción de los accidentes de tránsito.**

[Gabriela Contreras Matarrita](#)
Periodista, Lanamme
comunicacion.lanamme@ucr.ac.cr

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