

Por cortesía de la Revista Vial Argentina les adjuntamos una interesante entrevista al ex director de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicación de Paraguay, Ing Juan Dioverti; "Paraguay duplicó las rutas pavimentadas en los últimos 20 años"

Dicha entrevista la pueden encontrar en <http://www.editorialrevistas.com.ar/articulo.php?id=735> Número 63 de la edición de septiembre-octubre de 2008.



-Perspectivas sobre el avance y el desarrollo de los caminos en Paraguay. Entrevista al director de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.-

"Paraguay duplicó las rutas pavimentadas en los últimos 20 años"

El ingeniero Juan Dioverti D., director de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay, brindó una perspectiva sobre el avance y el desarrollo de rutas, los proyectos de concesiones y la situación de la seguridad vial. Además, habló de la influencia en los caminos por el boom de la soja y la importancia de las obras en la represa de Yacyretá.

¿Cuál es la situación actual de Paraguay en materia vial?

En 1989, cuando hubo un cambio en el sistema de Gobierno, el país tenía 2.200 kilómetros de ruta sobre 406.000 kilómetros cuadrados de superficie. Actualmente, la red vial creció a 5.600 kilómetros pavimentados, más del doble que hace 20 años.

Las principales construcciones están enfocadas a los caminos de penetración para comunicar a los pequeños productores. Además, se licitarán algunas obras con Fondos de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM).

¿Cuáles son los proyectos más emblemáticos dentro de su gestión?

En mi opinión, lo más importante de los últimos años fue la ejecución de la carretera hacia Bolivia que, hasta el 2002, estaba a 240 kilómetros de la frontera. Con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF) y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se pudo inaugurar la obra en 2007. En principio fue un trabajo muy difícil porque no había una zona en donde sacar el material. Como el país atravesaba problemas sindicales y de transporte no se pudo extraer la piedra que estaba a tan sólo 50 kilómetros. Por lo tanto, hubo que traerla desde 500 kilómetros. Además, es un suelo muy fino y complicado de transitar (se inunda mucho en época de lluvia); pero finalmente se consiguió pavimentar.

En esa zona el tráfico es muy bajo, (menos de 30 vehículos por día), por ende, se decidió colocar un pavimento más económico. Esa decisión nos valió de varias críticas, pero no era coherente invertir tanto dinero para una tasa de tránsito tan reducida.

No obstante, la red pavimentada, en general, está en buen estado. Sólo tenemos dos tramos con problemas de baches (30 kilómetros). Uno de ellos se arreglará con fondos del FOCEM. Se estima que antes de que finalice el 2009 van a estar los dos en óptimas condiciones.

¿Qué presupuesto de inversión se maneja?

Se destinan entre 200 y 250 millones dólares anuales. De todas maneras, como principales fuentes de financiamiento, tenemos al BID y al Banco Mundial (BM). El último crédito se nos otorgó en 2001 y recientemente adquirimos uno por 70 millones de dólares, que se destinará al desarrollo del primer programa de conservación denominado Gestión de Mantenimiento de Servicios (GEMANS). Por otra parte, se solicitará un crédito al BID, por 150 millones de dólares, para la pavimentación de rutas troncales que en la actualidad son de tierra.

PRESERVAR LOS COSTOS

Con respecto a los caminos rurales, ¿tienen algún programa de desarrollo?

Este tipo de calles no depende de la Dirección Nacional de Vialidad sino de la Dirección de Caminos Vecinales, que maneja todo lo relacionado a vías secundarias. Éstos cuentan desde hace mucho tiempo con créditos continuos por parte del BID. No obstante, utilizan otro tipo de pavimentación, más económica. Es un trabajo interesante de mejoramiento por etapas pero que sólo se puede realizar en sendas con bajo tráfico. Primero, se abre el camino, luego se coloca manualmente la piedra bruta (similar al adoquín), por lo que se requiere de mucha mano de obra. Por último, se recubre con una pequeña capa de cubierta asfáltica que alisa la superficie y mejora el confort del usuario.

En Paraguay se comenzó a realizar este tipo de pavimento a principios de la década del 90 y en estos momentos tenemos cerca de 800 kilómetros con estas características. Además, se hizo muy común porque los costos de obras viales son muy altos.

¿Qué característica particular tiene este tipo de obra?

Generalmente, son trazados cortos (entre 20 y 25 kilómetros), de penetración y con baja circulación. Estos factores hacen que no se justifique una inversión muy grande, ya que los altos precios del dólar y de los combustibles no lo harían redituable. Por ende, mayoritariamente, se opta por utilizar asfalto y no pavimento rígido.

¿Con qué tasa de tráfico promedio cuenta la red troncal?

En general con 3.000 vehículos por día, aunque hay tramos más transitados que otros. Por ejemplo, en los últimos 50 kilómetros de la ruta que va hacia Ciudad del Este y la frontera con Brasil, el volumen oscila entre los 12.000 y 15.000 automóviles diarios. Los accesos a Asunción también presentan un mayor tránsito que a veces alcanza los 20.000.

¿Tienen problemas de congestión?

La misma que presenta toda entrada a una gran ciudad en las horas pico como es el caso de Asunción. No obstante, hace tres años, se construyó una autopista con tres carriles y una banquina pavimentada, para aliviar los cuellos de botella. En la actualidad, el tema a solucionar son los cruces semafóricos instalados en el ingreso a la zona urbana, donde se registran los mayores atascamientos. Es un asunto en el que estamos trabajando.

FALTA DE CONTROL

¿Cuál es la situación de la seguridad vial de Paraguay?

Actualmente, se cuenta con un servicio de consultoría financiado por el Banco Mundial que se pondrá próximamente en marcha. En estos momentos, uno de los problemas más graves tiene que ver con el robo de señales de tránsito. Al principio los carteles eran de aluminio y se los llevaban. Luego, se cambiaron por chapa negra, pero ocurría lo mismo. Ahora, se utilizan de chapa de fibra de vidrio; tenemos la esperanza de que no vuelvan a desaparecer.

¿Los peajes o rutas cuentan con control del pesaje?

En ese aspecto tenemos un déficit. Hay 12 estaciones de pesaje en todo el país, algunas fijas y otros móviles, todas con tecnología PAT traffic. De todas formas, con cada proyecto que financia el BID, se planifica incorporar tres o cuatro nuevas estaciones. Además, contamos con un crédito de la CAF para construir más puestos de pesaje en las vías que se dirigen a Brasil.

¿Cómo está Paraguay con respecto a las concesiones?

En este momento, hay sólo una, en la ruta que va hacia Itaipú y a las Cataratas del Iguazú, de 140 kilómetros. No obstante, el nuevo Gobierno tiene firmes intenciones de adjudicar a empresas privadas unos 600 kilómetros que pueden estar bajo esta modalidad.

Por otra parte, desde Vialidad, se propuso la conveniencia de que dentro de los contratos de mantenimiento se destine un rubro a consultoría para que se haga el diseño de las concesiones. De esta manera, se puede entregar una red en buen estado y no requieren de una inversión inicial muy grande, que es lo que encarece las cosas a largo plazo.

EQUIPOS y REPUESTOS

¿Los insumos y materiales para la construcción son nacionales o se importan?

Para la demarcación de los caminos la mayor parte se importa desde Argentina o Brasil, según el precio del mercado. Lo mismo ocurre con el cemento, ya que la cementera estatal, por su antigüedad, no llega a producir la cantidad necesaria. Por lo tanto, hay un déficit de productividad. Además, el mantenimiento de la fábrica es complicado. Por ejemplo, si se rompe una máquina, el Estado tarda mucho tiempo en volver a adquirirla; en cambio, si le ocurre a una empresa privada, al día siguiente compra otra y enseñada vuelve a producir.

¿Cuáles son los mayores inconvenientes que ocasiona este déficit?

Tenemos varias obras de pavimentación, como la de Bolivia, que hay que modificarla o suspenderla, lo que representa un verdadero inconveniente. Hay que destacar que hoy el mercado requiere 60.000 bolsas de cemento por día y sólo se entregan 40.000.

En la zona de Yacyretá, donde se están llevando a cabo las obras, en pocos meses se necesitará de mucho cemento para la construcción de los puentes. Es un proyecto de 400 millones de dólares de inversión y que estará finalizado en 2009. Asimismo, demandó una gran cantidad de maquinaria vial por lo que el mercado también presenta una falta de equipos.

LA SOJA Y SUS EFECTOS

¿Cuál es el caudal de exportación de granos del país?

Se creció mucho en esta área. Hoy estamos aproximadamente en las cinco toneladas anuales. Hace siete años atrás se exportaba 1.5 millones y era una cifra que se mantenía, pero la soja sin dudas transformó todas las actividades.

¿Cuáles fueron las modificaciones más relevantes?

El cambio más notorio en nuestra área fue en el tipo de tránsito. En la región oriental del país, que representa el 35% del territorio, se concentra el 97% de la población y los grandes cultivos. Por lo tanto, toda la agricultura se concentró en esa zona e hizo que esas rutas se llenaran de camiones pesados y el pavimento comenzó a deteriorarse. No obstante, pusimos el límite de carga en 48 toneladas pero el cambio fue tan grande y en tan poco tiempo que lógicamente algunos caminos sufrieron las consecuencias.

Por otra lado, en la parte occidental, donde se concentró la ganadería, la situación también se vio afectada. La actividad se reacomodó en esas zonas, un poco menos fértiles, y se desarrolló muy bien. Por ejemplo, en los últimos tres años, la exportación de carne creció un 700%. El año pasado la Unión Europea nos dio cupo para exportar y hoy nuestro principal mercado es Rusia, además de Chile y Perú.

¿Qué relación tienen con la CAF?

La confederación financia alguno de nuestros proyectos, sobre todo los tienen que ver con sistemas de control de mantenimiento. El seminario que se realizó en Buenos Aires fue muy interesante para nosotros para poder contactarnos con funcionarios de países amigos y estar al tanto de lo que hace cada uno. Los chilenos, por ejemplo, nos presentaron trabajos muy interesantes al igual que la gente de Perú, que está bastante adelantada en el tema del mantenimiento terciarizado. Además, estamos muy interesados en desarrollar programas para conseguir financiamiento en el área tecnológica.

