

Destacamos el artículo publicado en el número de Julio-Agosto de la **Revista VIAL** de Argentina, sobre el **Seminario Internacional Vial: "Un aporte a la integración de las partes"**, el cual fue organizado por Bitafal Asfaltos y celebrado en la ciudad de Montevideo el pasado 10 de junio.

Este seminario contó con la participación del Director Técnico de PROAS, **José Antonio Soto Sánchez**, el cual expuso, en el Bloque Técnico Vial, su estudio realizado sobre **betunes caucho (BMC) y sus aplicaciones**.



La obra vial, no ajena a la coyuntura del país, se encuentra en el centro del debate. Los diferentes actores de la vialidad uruguaya, están asumiendo sus roles y se integran de manera armónica para el beneficio del conjunto. Para ello, su ensamble se origina con un criterio de complementariedad desde lo técnico a lo económico, y desde los proveedores básicos hasta el cliente final.

Bajo esa premisa Bitafal Asfaltos organizó el Seminario Internacional Vial: *Un aporte a la integración de las partes*, que se desarrolló en la ciudad de Montevideo el pasado 10 de junio.

El evento contó con dos bloques temáticos: uno técnico vial y el otro económico vial. En el primero participaron el director técnico de Proas de España, José Antonio Soto Sánchez y el Ing. Pablo Bolzan de Soluciones en Ingeniería de pavimentos de Argentina. En el segundo estuvieron presentes el Ing. Hugo Monteverde, consultor internacional; el Dr. Ing. Juan José Potti, presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA).

OPINIÓN COMPARTIDA

Los técnicos españoles, uruguayos y argentinos coincidieron en que el ingreso de capitales privados en la obra vial pública, necesita de reglas claras y organizadas en función de un cluster vial, donde estén todas las partes interesadas. El inversionista privado debe saber qué pasará en los próximos 20 años, cómo recuperará su inversión y de qué manera se hará, aseguraron.

Se destacó que la primera necesidad para llevar adelante un proyecto a largo plazo en Uruguay es definir, consolidar y concretar el

proyecto del Centro de Investigación de Tecnologías Viales (CITEVI) que nuclearía a los participantes del sector vial uruguayo. Este tipo de emprendimiento ya se desarrolla en el mundo y quedó reflejado en la disertación del Ing. Potti, que brindó detalles sobre el proyecto EUCAT (Centro Tecnológico Europeo del Asfalto) que tendrá una inversión de 20 millones de euros y será un centro de capacitación del personal europeo que fabrica, extiende o compacta las mezclas bituminosas y de maquinaria; como así también será el referente europeo sectorial en investigación y desarrollo.

BLOQUE TÉCNICO VIAL

El Dir. Tec. Soto Sánchez trató sobre los betunes caucho y sus aplicaciones. Resumió en su presentación que los betunes modificados con caucho (BMC) se proponen como una alternativa en la fabricación de mezclas bituminosas en caliente para capas de rodadura en firmes de carreteras con categorías de tráfico pesado, en el mismo tipo de aplicaciones en las que se emplean los betunes modificados con polímeros (BMP). Además, indicó que los betunes mejorados con caucho (BC) se recomiendan como ligantes intermedios, entre los betunes convencionales y los modificados, para la fabricación y puesta en obra de mezclas en capas de base e intermedias, más resistentes y duraderas que las ejecutadas con betunes convencionales para categorías de tráfico pesado.

Por su parte, el Ing. Bolzan destacó la importancia del mantenimiento preventivo de las carpetas asfálticas y se refirió particularmente a las de bajo espesor (10 a 40 mm). Dijo que el tra-

tamiento adecuado en el momento justo es la mejor solución para la optimización de su uso, esto incluye “mantenimiento correctivo y preventivo y también algunas operaciones menores de rehabilitación”.

BLOQUE ECONÓMICO VIAL

El Ing. Monteverde se refirió a los indicadores para un mejor funcionamiento del mercado vial. Manifestó que éstos facilitan estudiar dónde estamos y hacia dónde nos dirigimos con respecto a determinados objetivos, y permiten evaluar programas específicos para determinar su impacto. “Son efectivos además para tomar decisiones, implementarlas, evaluar el impacto, comparar el desempeño, introducir correctivos y sobre todo transparentar los procesos”, añadió.

También, enumeró los distintos indicadores que se deben considerar: los de estados relativos a la demanda, a la oferta, los de impactos relativos a la competencia y a los resultados.

El Dr. Ing. Potti cerró el panel. Su ponencia se centró en el desarrollo de la actividad sostenible a través de la innovación. Como ejemplo citó el Proyecto Fenix, impulsado por ASEFMA, el cual tiene como objetivo generar conocimientos que permitan una ruptura tecnológica y la investigación en nuevos conceptos de carreteras más seguras y sostenibles. “El proyecto aglutina en su consorcio a empresas y organizaciones que representan una parte importante del sector de las carreteras y que realizarán el 85% de las actividades de I+D en este campo en los próximos cuatro años”, subrayó Potti.

Fenix comenzó a implementarse el 1 de enero de 2007 y culmina el 31 de diciembre de 2010. Actualmente se estudia una segunda parte del proyecto.

UNIÓN DE LAS PARTES

Al cierre del seminario, el Sr. Claudio Kröger, director de Bitafal Asfaltos, destacó: “Tendremos que organizar los nuevos proyectos viales con las técnicas que lo requieren: los nuevos pesos de las cargas que transitan por la red vial, la movilidad dentro de las carreteras, el tipo de vehículo, el financiamiento de las obras y el repago de las mismas. Todo esto en un flujo empresarial que se desligue de los momentos políticos.”

Asimismo, remarcó que “es imprescindible la creación de un cluster vial, una nueva organización empresarial que deberá incluir tanto a los actores públicos como los privados para hermanarse en un proyecto común y definir cómo vamos a financiar la infraes-



1. (De izq. a der.) Sr. Santiago Kröger de Bitafal Asfaltos; Ing. Carlos Bilinski del Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Uruguay; Ing. Felipe Nogués, presidente de la Comisión Permanente del Asfalto de Argentina; Ing. Pablo Bolzan de Soluciones en Ingeniería de Pavimentos; Sr. Claudio Kröger, presidente de Bitafal Asfaltos; Dr. Ing. Juan José Potti, gerente general de ASEFMA; Ing. Mario Pitzer, vicepresidente de la Asociación Uruguaya de Caminos; Ing. Lucio Cáceres; Ing. Hugo Monteverde, consultor internacional; Dir. Tec. José Antonio Soto Sánchez, director técnico de Proas de España; y Lic. Richard Gajduk de Bitafal Asfaltos.

2. El Dr. Ing. Juan José Potti, el Ing. Hugo Monteverde, el Dir. Tec. José Antonio Soto Sánchez, y el Ing. Pablo Bolzan, fueron los disertantes que participaron del seminario.

tructura que necesitamos para nuestro país”. Y completó: “El ingreso de capitales es posible, pero sin reglas claras y definidas no podemos pretender que logremos convencer a los mismos”.

Kröger propuso como primer paso para lograr esta integración utilizar cinco herramientas: “la política y la técnica que posee el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; la económica que maneja la Corporación Vial del Uruguay en conjunto con los inversores que participan en el proyecto; la ejecutora que son los constructores viales; y la articuladora, como es la formación de un laboratorio que denominamos CITEVI”.

Al culminar Kröger fue contundente: “Ya es hora que los viales aportemos soluciones tecnológicas y económicas, concretas, realizables, y sostenibles”.

La conclusión final de la jornada estuvo a cargo del Ing. Lucio Cáceres. En primera instancia pidió una baja urgente en el precio del asfalto: “En el mundo la tonelada cuesta 500 dólares; en Uruguay 823, esto hace perder la competitividad”.

No obstante, dejó en claro que “ahora estamos ante una nueva era de cambios y de inversiones” por tal motivo “debemos impulsar, con más ahínco, estos proyectos”. ●

Fuente de información:

<http://www.editorialrevistas.com.ar/>