

por Patricia Gamio

Gentileza: Intendencia de Treinta y Tres.



Emergencia vial: rutas bajo agua

Los eventos climáticos extremos que afectaron al país entre diciembre y febrero, con intensas lluvias e inundaciones, provocaron importantes daños en diferentes sectores de la producción nacional. Miles de evacuados, viviendas afectadas e importantes pérdidas para el sector agropecuario fueron solamente algunos de los efectos de la "calamidad" climática registrada, según la definió el propio presidente José Mujica.

Además, estos eventos meteorológicos extremos dejaron en evidencia una situación de emergencia vial que algunos expertos no dudan en calificar de "colapso", y que motivó el anuncio de inversiones y apoyo por parte del gobierno nacional.

Solo a modo de referencia: las lluvias caídas sobre el río Negro únicamente en el mes de enero duplicaron la media histórica de las últimas dos décadas, según información publicada por el diario *El País* el 10 de febrero en base a datos de la

Administración del Mercado Eléctrico. Montevideo, Canelones, Treinta y Tres y Lavalleja se declararon en emergencia vial y pidieron el apoyo del Poder Ejecutivo.

Según información de la Dirección Nacional de Meteorología, las precipitaciones en enero y febrero fueron "mayores que lo normal" y en algunos departamentos "mucho mayores que lo normal".

En ese marco, industrias como la forestal –que hace importante uso de rutas y caminos como parte clave del proceso logístico– se vieron afectadas directamente

en el trabajo y en la planificación del mismo por parte de las empresas.

A fines de febrero, cuando ya hacía casi cinco semanas que las lluvias golpeaban el suelo nacional, el gobierno anunció el aporte de 55 millones de dólares para la emergencia, de los cuales 25 millones serán aportados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), 15 millones serán adelantados por el Impuesto al Patrimonio Rural y otros 15 millones serán otorgados por Rentas Generales. Se anunció además la creación de un fideicomiso para conformar un fondo de mantenimiento vial para todo el país.

El director de Transporte del MTO, Felipe Martín, explicó a **Forestal** que ni bien el clima lo permitió se empezó a trabajar en tareas de mantenimiento para minimizar el impacto y que la interrupción de la carga fuera la menor posible. Destacó la celeridad con la que se empezó a trabajar junto al Congreso de Intendentes para definir el aporte económico del gobierno central para contener la emergencia.

La cuantificación de los daños es difícil porque depende del relevamiento de cada gobierno departamental, pero el gobierno ofreció herramientas para realizar una evaluación satelital en futuros eventos de esta naturaleza.

"FUE DIFÍCIL, FUE MUY LARGO"

Entre los afectados estuvieron las empresas de transporte. Las abundantes y persistentes precipitaciones registradas en los últimos meses tienen un impacto directo en el trabajo de las empresas de transporte y carga del sector forestal.

La firma Terminal Logística 300 (integrada por Gubalen SA y Definel SA), dirigida por Patricio Salaberry y Diego Bercianos, transporta anualmente 650 mil toneladas en madera (rolos y chips).

Salaberry explicó a **Forestal** que cuando las lluvias son prolongadas –como ocurrió en enero y febrero– el perjuicio es grande porque no hay tiempo para que se sequen los caminos. "Llueve y no hay tiempo para el oreado de los caminos, que vuelve a llover, entonces se terminan saturando de agua y se inundan", comentó. Gubalen maneja 36 camiones que transportan para UPM, mientras que Definel maneja otros 30 de un proveedor externo.

Las empresas forestales utilizan el sistema de acopio, pero de todas maneras el clima lluvioso que se presentó puede reducir entre un 15% y 30% el transporte de madera, informó Salaberry.

"Fue difícil, fue muy largo", afirmó el empresario, quien aseguró que la situación afectó fuertemente los niveles de facturación. "Hubo días de 100% de flota parada, donde no trabajamos ni en un acopio", dijo. Es que en algunos casos las empresas tenían *stock* y estaban cuidando los acopios porque se veía que la lluvia iba a seguir.

"Las redes más castigadas son principalmente aquellas que poseen actividad productiva, las zonas forestales y la nueva agricultura".

Federico Farinasso

ESTADO "REGULAR"

Para comprender mejor la coyuntura actual y las perspectivas futuras, **Forestal** consultó al experto Federico Farinasso, ingeniero vial, quien aportó información sobre la situación en que estos eventos meteorológicos encontraron a la red vial nacional. Dijo que estas intensas lluvias encontraron a la red vial en su mayoría en estado "regular" (la clasificación incluye muy buena, buena, regular y mala), ya que se encuentra "colapsada" desde el punto de vista



Roturas en ruta 19.



Los eventos hídricos extremos se sumaron al estado ya precario de las rutas y caminos nacionales.

del mantenimiento y de las cargas que por ella transitan.

Cuando habla de red vial, el experto analiza la situación de la red nacional (8.600 kilómetros) y la departamental (60.000 kilómetros).

A su juicio, el deterioro que se viene dando a los largo de toda la red, ya sea porque los caminos no fueron diseñados para las cargas que están circulando, por las fuertes precipita-

ciones, los eventos extremos o la falta de atención de las administraciones, "no es de ahora", sino que es "por acumulación". "Se ha dejado al margen el tema de la infraestructura vial cuando sabemos que es uno de los pilares para el desarrollo, tanto social como económico", afirmó.

Las redes más castigadas son las departamentales, la red de acceso a Nueva Palmira, Fray Bentos, Conchillas, dijo Farinasso. "Principalmente aquellas que poseen actividad productiva, las zonas forestales y la nueva agricultura", agregó.

Farinasso trabajó en el estudio *Infraestructura Uruguay 2030*, donde se plantea la situación actual y las necesidades de inversión de cara al futuro. El experto afirmó que, a nivel departamental, de un total de 65.000 kilómetros de caminos, mayormente no pavimentados, solamente reciben un servicio regular de mantenimiento y reposición de base unos 9.000 kilómetros, que se encuentran comprendidos en un programa que se atiende con recursos nacionales desde el MTOP. El ingeniero vial dijo que la zona más afectada es el cuadrante Sur Oeste, sobre todo Colonia, Soriano, San José y Flores.

Entre los principales problemas que tiene la red vial, Farinasso destacó la escasez de recursos, el aumento de tonelaje transportado y la descentralización de destinos.

Los expertos que trabajaron en *Infraestructura Uruguay 2030* estiman en 1.300 millones de dólares el monto de inversión necesario para recuperar el rezago generado desde el año 2000 en rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional.

En tanto, el trabajo sostiene que se requiere la realización de obras "extraordinarias" en zonas concretas donde se ha dado el incremento en la producción



Federico Farinasso, ingeniero vial.

forestal y agrícola, y el cambio en los flujos de tránsito.

Señalan las rutas de acceso a Fray Bentos, a Nueva Palmira y a Conchillas, ruta 7 y otras rutas agrícolas como la 2 y 21. "Los montos estimados en estos casos alcanzan aproximadamente unos 370 millones de dólares", concluye el estudio.

ALTERNATIVAS

Otro factor que sobrecarga la red vial es la ausencia de alternativas como el transporte ferroviario. "Cada tonelada que vaya al ferrocarril es alivio a la carretera", afirmó el ingeniero, pero dijo que el problema actual es que la carga del país ha tenido un crecimiento extraordinario –se ha triplicado– y el ferrocarril no la ha canalizado en la misma proporción. La alternativa del transporte fluvial también proporciona alivio a las rutas y caminos, pero indefectiblemente en algún tramo de la producción estos deben ser utilizados, por lo que es clave su mantenimiento.

Los expertos que trabajaron en Infraestructura Uruguay 2030 estiman en 1.300 millones de dólares el monto de inversión necesario para recuperar el rezago generado desde el año 2000 en rehabilitación y mantenimiento de las rutas nacionales.

Entre las medidas que se pueden tomar para paliar la situación de la red vial –además de la inversión en mantenimiento– Farinasso destaca la posibilidad de limitar la circulación de carga pesada en caminos vecinales después de las precipitaciones, redireccionar las cargas por una red adecuada, y controlar los pesos.

"Es muy importante que el Estado ponga atención a este tema, va a ayudar a mejorar un poco la situación de la red pero no va a terminar con la problemática", afirmó.

A su juicio la demanda de recursos tanto para el período de recuperación 2015-2020, como para el período 2020 a 2030, implica triplicar la asignación de recursos.

"Una infraestructura vial en buenas condiciones favorece el desarrollo productivo y la competitividad de la producción en todo el país y particularmente en los territorios más alejados. Además aumenta la calidad de vida de los habitantes", sostuvo el ingeniero vial.

PLAYAS DE ACOPIO

Las grandes empresas forestales –como UPM– tienen planes de contingencia para enfrentar situaciones climáticas como la de los últimos meses. El gerente de Cosecha y Logística de UPM Forestal Oriental, Mauro Real de Azúa, explicó el rol de las canchas intermedias de acopio, ubicadas en rutas pavimentadas, como un eslabón clave para superar los problemas que puede generar una mala jugada del clima.

"Cuando se producen estos eventos climáticos, suspendemos la carga en los montes que están sobre los caminos no pavimentados y derivamos toda la flota a estas canchas intermedias" de forma de preservar la red vial y seguir trabajando, afirmó el jerarca.

Real de Azúa informó que si bien percibieron caminos visiblemente muy deteriorados, hubo respuesta de los gobiernos departamentales para el mantenimiento, y la existencia de los acopios permitió que "en ningún momento llegáramos a tener un stock crítico" que debilitara la producción.

Gentileza: UPM Forestal Oriental



MAURO REAL DE AZÚA

Gerente de Cosecha y Logística de UPM Forestal Oriental.

"Cuando se producen estos eventos climáticos, suspendemos la carga en los caminos pavimentados y derivamos toda la flota a estas canchas intermedias".



PATRICIO SALABERRY

Director de TL 300.

"Fue difícil, fue muy largo. Hubo días de 100% de flota parada, donde no trabajamos ni en un acopio".

"La caminería sufrió daños, pero gracias a los trabajos conjuntos de reparación y mantenimiento que realizamos con las intendencias desde hace muchos años, la afectación no fue importante". Javier Otegui

En tanto, lo que sí se vio incrementado es el costo de mantenimiento de los caminos internos, dañados por la lluvia.

La empresa UPM trabaja con tres canchas de acopio distribuidas en el país: en Tacuarembó, Durazno y Algorta (Río Negro). Allí cuentan con volúmenes lo suficientemente grandes como para poder continuar con el abastecimiento de la planta en períodos de lluvia. Si bien en este caso las lluvias llegaron en verano, la empresa está acostumbrada a planificar de esta manera su trabajo cuando se aproximan estaciones donde el clima puede jugar en contra. Según explicó Real de Azúa, se trabaja con las canchas de acopio "completas" para que en los días de lluvia no se transite por caminos de tierra y balastro. "De esta manera se hace un uso responsable

de caminos y se mantiene la flota rodando y la planta produciendo", afirmó.

Desde el punto de vista logístico, Real de Azúa dijo que la empresa es quien asigna los viajes a cada una de las empresas de transporte, detallando y planificando el origen y el destino de los mismos. "Por lo tanto, ante situaciones como las enfrentadas en los últimos meses, nosotros reprogramamos las rutas para ir corrigiendo y disminuyendo impactos", explicó.

A pesar de lo crítico de la situación desatada por las prolongadas lluvias, Real de Azúa asegura que el plan diseñado funcionó, por lo que no tienen pensado aumentar el número de canchas intermedias. "Vamos a seguir trabajando en la misma línea, tal vez mejorando algunos caminos internos propios que consideramos estratégicos", dijo el gerente.

La coordinación de tareas entre empresas e intendencias –sostenida en el tiempo– también ha visto sus resultados. Es el caso de la empresa Cofusa, cuyas forestaciones se centran en el departamento de Rivera. Su director, Javier Otegui, dijo a **Forestal** que si bien en los dos primeros meses del año llovió el doble de la media (que ronda los 150 mm), la caminería vecinal soportó la situación. "La caminería sufrió daños, pero gracias a los trabajos conjuntos de reparación y mantenimiento que realizamos con las intendencias desde hace muchos años, la afectación no fue importante", explicó Otegui. ■



Con los últimos fenómenos climáticos se incrementó aún más el costo de mantenimiento de caminos y rutas.