

"PROSAP ES EL ÚNICO ORGANISMO ESTATAL QUE SE OCUPA REALMENTE DE LOS CAMINOS RURALES" Revista Vial dialogó con el Ing. Juan Sosa, responsable del área de Gestión de Programas y Proyectos, Unidad Infraestructura-Caminos Rurales del PROSAP (Programa de Servicios Agrícolas Provinciales) que se ejecuta a través de la Unidad para el Cambio Rural (UCAR) del Mi-



El Ing. Juan Sosa, responsable del area de Gestión de Programas y Proyectos, Unidad

I PROSAP implementa proyectos de inversión pública social y ambientalmente sustentables a nivel provincial y nacional, incrementando la cobertura y la calidad de la infraestructura rural y de los servicios agroalimentarios. Además, en el ámbito de

la inversión privada, también financia iniciativas que impulsan la competitividad de los pequeños y medianos productores agropecuarios y de las MIPyMEs (micro, pequeñas y medianas empresas) agroindustriales y de servicios de todo el país.

nisterio de Agroindustria de la Nación.

En virtud de la clara impronta federal del Programa, las estrategias diseñadas por los gobiernos provinciales son la base para la definición de los proyectos de inversión. En ese marco, y junto a las provincias, el PRO-SAP lleva a cabo proyectos de infraestructura rural (rehabilitación de sistemas de riego, mejoramiento de caminos terciarios, y electrificación rural, entre otros), que facilitan la adecuación de la producción agropecuaria a las demandas del mercado (tanto en la cantidad como en calidad e inocuidad), y que propician el incremento del valor agregado de las cadenas productivas del sector.

El objetivo del PROSAP es desarrollar las

economías regionales con foco en el sector agroindustrial y prestar especial atención a los medianos y pequeños productores, emprendedores y empresarios rurales, mediante el aumento de la productividad, de los volúmenes de venta y de la competitividad para la inserción en el mercado nacional e internacional.

Financia proyectos a través de la inversión pública directa, la inversión pública articulada con el sector privado e iniciativas de mejora competitiva. A través de este abanico de inversiones se formulan, financian y ejecutan proyectos que contribuyen a superar las barreras que limitan el crecimiento y la competitividad de la actividad agropecuaria.

-;Cuál es el fin del PROSAP?

Juan Sosa: El programa de inversión pública tiene como finalidad mejorar la calidad y la cantidad de la infraestructura en zonas ru-

rales para favorecer la competitividad de las economías regionales. Porque en un mundo que exige cada vez alimentos de mejor calidad, necesitamos tener caminos acordes para que la producción salga como corresponde.

-¿En qué año comenzaron con la actividad?

J.S.: Empezó alrededor del año 1997 y en el año 2002, con la crisis, estuvo a punto de cerrarse. En ese momento vino como coordinador el Lic. Jorge Neme, que estuvo con nosotros hasta diciembre y a partir de ese momento, se pudo empezar a reflotar todo el programa y a mejorarlo. Desde el año 2003 y hasta la fecha, intervenimos alrededor de 2.000 kilómetros de caminos rurales en el país. Pero para poder hacer un cálculo, hay que tener en cuenta que toda la red terciaria de la Argentina es de 420 mil kilómetros, de los cuales la mitad de esos caminos son productivos. Entonces, desde el 2003 hasta el 2016 sólo intervenimos el 1% de esa cantidad. PROSAP es el único organismo estatal que se ocupa realmente de los caminos rurales.

-¿Qué tipo de intervención realiza el PROSAP?

J.S.: Los caminos se hacen perfectamente bien, con todo lo correspondiente para que tengan una durabilidad a lo largo del tiempo; no realizamos simplemente una rehabilitación o una meiora.

Igualmente creo que se necesita una política a mediano y largo plazo con el compromiso del Gobierno y después con el de los beneficiarios para el mantenimiento de los mismos

El éxito que tuvimos fue porque no nos limitamos a hacer únicamente el proyecto de obra física; sino que normalmente cuando vamos a intervenir el camino, primero tiene que estar justificado económicamente por lo que produce esa región y además, tenemos otro componente que es de fortalecimiento donde le compramos máquinas al consorcio o a la Vialidad para que después puedan realizar el mantenimiento correspondiente. Sino, su vida útil se reduce a nada.

-La compra de esas maquinarias, ¿están incluidas dentro de la inversión de la obra?

J.S.: Probamos diferentes alternativas. Al principio, terminábamos la obra y le dejábamos dos motoniveladoras y una retroexcavadora para que pudieran mantener el camino. Pero lo que ocurría era que no tenían una persona preparada para llevar adelante ese trabajo. Le comprábamos una máquina de 200 mil dólares y estaba sin uso. Entonces, lo que mejor nos resultó es comprarle esas máquinas a la Vialidad Provincial para que las

utilizara en las distintas regiones. Que sirvan para hacer otras cosas, pero que también se ocupara del camino rural. El combustible y la hora hombre del maquinista la tienen que pagar los usuarios.

-Además de su mantenimiento, ¿qué es lo que hace que el camino dure más tiempo?

J.S.: Lo más importante es hacer una buena adecuación hidráulica. Hay mucha gente que dice que con pavimento u hormigón dura más, pero esa no es la cuestión en el tema de los caminos rurales. Acá hay que tener buenas cunetas y poder sacar el agua lo antes posible cuando llueve. Después, lo que se le ponga arriba, para mi es un tema secundario.

¿Todos los caminos rurales los hacen de ripio?

J.S.: Los caminos tienen un indicador que es el TDMA (Tránsito Diario Medio Anual). Los caminos rurales tienen entre 20 y 50 vehículos por día. Entonces, si estás por debajo de 500, el camino amerita hacerlo de ripio, y si estás por encima de esa cifra, ya tenés que hacerlo en pavimento flexible. El ripio tiene una duración de 8 años, luego hay que hacer una reposición. El resto del tiempo lo mantenés con pasada de motoniveladora.

-¿Ustedes actúan con la Dirección de Hidráulica?

J.S.: No, porque tampoco es algo tan delicado. La única excepción es la provincia de Entre Ríos, que como hay tantos cursos de agua, hay que hacer un estudio a fondo. Normalmente los proyectos los preparamos con una parte de formulación que tenemos acá y siempre interactuando con los funcionarios locales. Eso es lo que nos dio mejor experiencia. Porque a veces vas a un lugar para generar un proyecto y te encontrás con resistencia de los beneficiarios o de los pobladores. Entonces lo mejor es que ellos intervengan porque conocen a fondo la problemática.

-¿De cuánto son los montos de inversión en cada obra?

J.S.: Depende del lugar. Por ejemplo, en Entre Ríos se requiere una adecuación hidráulica importante y las obras de arte toman un valor relevante. Si vas a intervenir ese mismo camino en Mendoza, no tenés que hacer ningún puente. Con lo cual, el monto de inversión es distinto. En un lugar como San Juan, para un camino de enripiado sin obras de arte, se requieren 100 mil dólares por kilómetro. Y en un lugar como Entre Ríos, 250 mil dólares por kilómetro. El costo total del camino, depende de la incidencia de las obras de arte.

Actualmente, el PROSAP cuenta con más de 100 proyectos de inversión productiva en todo el territorio nacional, ejecutando obras de inversión pública directa con especial acento en la rehabilitación de los sistemas de riego y la infraestructura para la producción a través de obras de caminos y electrificación rural, entre otras.

Al mes de octubre 2015 la cartera PROSAP de Proyectos de Inversión Pública Directa asciende a un total de 128 -46 en ejecución, 82 ejecutados- entre proyectos de riego y drenaje 42, proyectos de infraestructura para la producción 30 y otros proyectos de inversión pública 56.

Los distintos programas cuentan con el 80% del financiamiento de organismos internacionales como el BID (Banco Interamericano de Desarrollo), el Banco Mundial, el CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

El 20 % restante le corresponde a la contraparte local.

-¿Cómo es la reacción de los habitantes de esas zonas cuando llegan con las obras?

J.S.: Tuvimos experiencias impresionantes, porque estas obras están en la lista final de la inversión pública del país, porque faltan autopistas, rutas nacionales y provinciales. Los caminos terciarios son una materia olvidada. Llegamos a lugares que no podían creer lo que estaba pasando.

Las obras traen mejoras en la parte productiva y tienen un costado social con un significado descomunal. Nos pasó que cuando fuimos a intervenir un camino de 20 km que unía un pueblo con otro, y nos llevaba de seis a ocho meses de construcción, todos los meses veíamos construcciones nuevas. La gente ahora contaba con la infraestructura necesaria para desarrollar su vida como corresponde. Y eso ayuda a que no emigre hacia las ciudades. La realidad es que les cambia radicalmente la vida.

RECURSOS FINANCIEROS DE PROSAP

En el año 2005 el gobierno argentino lo seleccionó como receptor de 200 millones de dólares (Préstamo BID 899/OC-AR 1 y 2). A partir de ese momento, se abrió una nueva etapa de inversiones en los servicios y la infraestructura agropecuaria en todo el país y, en el año 2006, dado el avance satisfactorio del Programa y la ascendente demanda de inversión en las provincias, se inició una nueva negociación con los organismos internacionales de crédito a fin de ampliar los recursos y áreas de intervención del PROSAP.

INFRAESTRUCTURA

-¿El PROSAP es el único organismo que se encarga de estos caminos?

J.S.: En nuestro país, hasta el año 1977, existió un organismo de fomento agrícola con fondos propios que atendía la red de caminos terciarios. Luego fue cancelado. En

el año 2003 nosotros empezamos a ocuparnos de la red terciaria del país. Las provincias tienen otras necesidades más urgentes. Por eso creo que se debe armar un plan y hablar con la gente, para replicar los proyectos de provincias como Córdoba o Chaco. En el país tiene que haber un estudio integral de la red primaria, secundaria y terciaria. Hay muchísimo para hacer y nuestros gobernantes tienen que tomar conciencia y adoptar las medidas necesarias para que esto empiece a funcionar con una planificación estratégica. •

INTERVENCIONES DEL PROSAP

Mejoramiento de caminos en áreas rurales productivas, Zona VII, Lote C

El área del proyecto comprende zonas rurales en los departamentos Galequaychú y Tala.

Se estima, en el área más próxima al camino (buffer 5 km a cada lado del camino), unas 710 personas residentes, 220 trabajadores permanentes, 290 viviendas, y 300 establecimientos agropecuarios (EAPs, como beneficiarios directos del Proyecto). Ampliado el área de influencia de la obra, en 10 km a ambos lados del camino la empresas beneficiadas se estiman en 394.

En forma indirecta se beneficiarán otros productores agropecuarios, residentes rurales y de comunas que se encuentran ubicados en la zona de influencia de la traza de la obra.

Además, será beneficiada la industria agroalimentaria que se asienta en la zona frigoríficos de bovinos y aves, plantas lácteas, molinos, fábricas de alimentos balanceados, etc.

Descripción de la obra

El presente proyecto pretende volver transitable 49.37 Km de caminos de tierra mediante el enripiado del mismo, para insensibilizarlos a la acción del agua de lluvia, permitiendo su transitabilidad en forma permanente a las EAPs. Además, la construcción de los puentes posibilitará el traslado de la producción agropecuaria, insumos y demás bienes en forma regular desde la zona rural hacia centros comerciales/de industrialización y viceversa.

La construcción de calzada enripiada tiene un costo por kilómetro en el que está incluido el terraplén de los puentes. El mismo incluye la construcción de una calzada enripiada de 6 m de ancho y un espesor de 0,15m, con banquinas de 1,5 m a cada lado. En el acceso a los puentes, por cuestiones de seguridad, está previsto el ancho de la calzada sea de 7.30 m y banquinas de 3 m a cada lado.

Por otro lado, se ejecutarán tareas correspondientes a la conformación del perfil del camino, alteo del mismo, la construcción de alcantarillas transversales de hormigón armado de diferentes magnitudes y laterales de caños con cabezales de hormigón armado que posibiliten el drenaje del sector, la ejecución de una base de suelo calcáreo o seleccionado y la construcción de la calzada enripiada.

Con el propósito de unificar el criterio de diseño y prestación de servicio, se previó ensanchar de la zona de camino, en los lugares donde las condiciones así lo permitan, ejecutándose para ello el debido corrimiento de alambrados.

El suelo a utilizar en la ejecución de los terraplenes y banquinas, fue obtenido de la extracción lateral y de yacimiento. Tanto el ripio como el suelo calcáreo o seleccionado, se consideran como materiales a extraer de canteras comerciales y zonas de yacimientos próximos al trazado, los que deberán estar debidamente habilitados por la autoridad de

aplicación correspondiente.

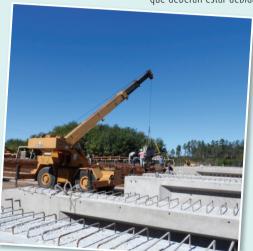
Por otro lado, el costo estimado para la construcción de los puentes abarca la construcción de dos puentes sobre la traza (780 m totales). En el primer tramo se proyectó un nuevo puente en reemplazo del existente sobre el Arroyo San Antonio con una longitud de 60m, parcializado en dos tramos de 30 metros. El puente más importante en longitud a emplazar se ubica sobre el Río Gualeguay en el sitio denominado Paso El Sauce, donde actualmente funciona una balsa (Balsa Vasallo) que permite el cruce del mismo. El puente proyectado tendrá una longitud de 720m, parcializado en 24 tramos de 30 metros.

El proyecto contempla demoliciones varias, desbosque, destronque y limpieza de terreno, limpieza de cauce, construcción de puentes de hormigón armado, movimiento de suelo para terraplenes de acceso, colocación de barandas metálicas, construcción de alcantarillas transversales y laterales, retiro y construcción de alambrados y señalización vertical.

La superestructura, de los dos puentes, se resuelve en función de un tablero de hormigón con un ancho de calzada de 8.30 m y dos veredas de 0.60 m sustentado en cuatro vi-

gas de hormigón pretensado por tramo, de

características isostáticas, apoyadas sobre apoyos de policloropreno.





Financiamiento

El monto de contrato para la obra estimada es de 300.254.455 millones de pesos y el plazo es de 30 meses. Para la ejecución del proyecto se contempla la participación de la Provincia de Entre Ríos y del PROSAP, como programa ejecutor en la aplicación de los recursos provenientes del préstamo BID. El préstamo solicitado representa el 80% del costo total del proyecto, mientras que el 20% restante, será financiado con recursos de aporte provincial.

> VIAL 109 | MAY / JUN 16