

SITUACION DE LA RED VIAL NICARAGUENSE Y SUS ALTERNATIVAS DE MANTENIMIENTO

Ing. Karen MOLINA
Directora Técnica, FOMAV, Nicaragua
fomavdtecnica@yahoo.com

RESUMEN

Nicaragua tiene una extensión territorial de 130,668 Km² servida por una red vial de 19,037 kilómetros, de los cuales únicamente el 12.7% corresponde a superficie de pavimento asfáltico, los restantes son caminos de grava. Del total de la red vial, 8,157 kilómetros se identifican como red vial troncal ó básica, constituyéndose en la red prioritaria del país.

El valor del patrimonio vial es de aproximadamente 2,993 millones de dólares, de los cuales 779 millones de dólares implican a la red vial básica.

Hasta hace poco tiempo, el mantenimiento de la red vial era una responsabilidad única del estado, administrada por el Ministerio de Transporte e Infraestructura, quien siempre contó con una asignación de recursos insuficientes para hacer frente a la problemática vial; ocasionando una desatención a la red vial que la llevaron a que un 75% de esta, hoy se encuentre en mal estado.

En consecuencia, el alto deterioro de la red vial conlleva a que los costos de transporte interno sean altos, siendo necesario satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad de la población de menores recursos, mediante la construcción de vías peatonales, vías vecinales, vías para bicicletas y otros vehículos no motorizados, puentes peatonales rurales y urbanos.

Como es comprensible, la falta de acceso a las zonas productivas causa pérdidas económicas significativas, ya que gran parte de la producción no puede llegar a los mercados de consumo (internos o fuera del país). Por otro lado, la utilización de las vías sin pavimentar crea problemas de salud, dificulta el acceso a las escuelas y la prestación de los servicios básicos, así también la asistencia técnica y social a la población rural.

Otro de los problemas que acompaña al sistema de transporte de Nicaragua, es su parque vehicular que se cuantifica en 275,000 unidades aproximadamente, lo que representa 0.07 veh/hab., la mayoría de esta tiene una edad superior a los 10 años, llegando a edades superiores a los 25 años en muchos casos. Gran parte de la misma está en mala condición, prestando un nivel de servicio bajo, comparado con los niveles internacionales, tanto a nivel de carga como de pasajeros.

En cuanto a volúmenes de tráfico, la red vial rural tiene volúmenes inferiores a 5,000 veh/día. No obstante, en las vías urbanas existen más de 50 Km. con un tráfico superior a los 30,000 vehículos por día y otros 300 Km. con más de 5,000 vehículos por día. Estas longitudes se encuentran en mal estado y por ahora no se tiene identificado los recursos económicos para su rehabilitación.

En los últimos diez años, Nicaragua ha recibido importantes donaciones y otorgamiento de préstamos por países y organismos financieros como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Banco Mundial, Dinamarca, Suecia y Japón, a fin de rehabilitar las principales carreteras del país; sin embargo, existía la preocupación por la falta de un mantenimiento adecuado, oportuno y sostenible.

Ante tal situación, se vio la necesidad de estudiar para su establecimiento, la creación de un Fondo de Mantenimiento Vial, el cual garantizara la conservación de las inversiones aplicadas y la recuperación del patrimonio vial.

Después de una larga lucha, el Poder Legislativo aprueba en agosto del año 2000, la Ley No.355 "**Ley Creadora del Fondo de Mantenimiento Vial**" (FOMAV) como un ente autónomo del estado, con el objetivo de garantizar la conservación de la red vial mantenible. En ese momento, la ley aprobada expresaba que los recursos económicos del FOMAV provendrían del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, situación que no favorecería en nada la gestión del FOMAV, pues el anteproyecto de ley proponía aplicar una tarifa a los combustibles (diesel y gasolina).

Pese a que la ley creadora se aprueba en el año 2000, es hasta en el año 2003 cuando la institución inicia operaciones de mantenimiento con un "**Fondo Semilla**" proveniente del BID y Banco Mundial. Estos recursos permitieron brindar un mantenimiento limitado a aquellos tramos de carretera que precisamente habían sido rehabilitados con créditos otorgados por dichos organismos.

En Diciembre del 2005, el Poder Legislativo aprueba la Ley No. 574 denominada "**Ley de Creación del Tributo Especial para el Financiamiento del FOMAV**" con la que se garantizan los recursos económicos de manera permanente para que la institución cumpla con la sostenibilidad del mantenimiento vial. La aplicación de este tributo inicia en el 2006 con 6 centavos de dólar por cada galón de combustible (diesel y gasolina), el que va creciendo de forma gradual hasta alcanzar la tasa máxima de 16 centavos dólar en el año 2009.

Este paso marca un hito importante en la historia vial de Nicaragua, dando inicio a una nueva etapa en la que el FOMAV no solo se plantea su fortalecimiento como institución, sino marcar el cambio en la red vial nacional.

Actualmente el FOMAV y Ministerio de Transporte e Infraestructura se han planteado una estrategia que permita invertir el estado actual de la red vial, y que en el término de cinco años el 75% de esta alcance una condición de buena a excelente.

Dicha estrategia está acompañada de otros elementos como el establecimiento y consolidación del Sistema de Gestión de Pavimentos y el sostenimiento del Programa de Microempresas Asociativas de Mantenimiento Vial, donde el Banco Mundial y la Agencia Danesa para el Desarrollo Internacional (DANIDA) han jugado un rol de gran importancia.

Con apoyo de DANIDA se trabaja actualmente en la transformación de la base de datos con la que opera el modelo HDM-3 al HDM-4, a fin de administrar de forma más adecuada los 8,157 Kms. de red vial básica.

Así también, con apoyo del Banco Mundial se han establecido 33 microempresas para atender 2,400 Km, de la red vial más importante del país, mediante intervenciones de carácter rutinario. Este organismo financiero ha considerado también la aprobación de un

Fondo Semilla, administrado por el FOMAV para ejecutar obras de mantenimiento periódico con contratistas privados.

Hacemos especial mención del programa de Mantenimiento Vial, a través de Microempresas Asociativas; programa que se ha establecido considerando la necesidad de atender la red vial básica de forma continua, sostenible y con un costo efectivo menor a la de las otras modalidades. La experiencia ha demostrado que la ejecución del mantenimiento rutinario básico (limpieza de revenidos, limpieza del sistema de drenaje, corte de vegetación etc.) no resulta nada atractivo para la empresa formal (Constructoras Privadas) y los costos son muy elevados. Tampoco para las empresas adscritas al Ministerio de Transporte e Infraestructura, esta es una actividad nada atractiva.

Grandes Objetivos del Programa:

Los objetivos se identifican desde el punto de vista social y de mantenimiento de las vías.

Social:

- La participación de la población local de forma organizada y tecnicada, con sentido de pertenencia.
- Generar empleo local y desarrollar la economía en escala a nivel de la comunidad, que permita disminuir la pobreza en la zona de influencia, mejorar el nivel de vida, adquisición de bienes y servicios.
- Desarrollo Económico en el área de influencia del proyecto

Mantenimiento de las Vías:

- Atender la red vial básica, con las actividades de mantenimiento rutinario de forma continua y programada, que garantice la vida útil de las carreteras.
- Destinar fondos para el mantenimiento vial de forma segura, por medio del presupuesto y/o del Fondo de Mantenimiento vial (FOMAV).
- Mantenimiento a menor costo
- Ahorro en la operación vehicular
- Menor tiempo de viaje.

En conclusión, no cabe duda que los retos en Nicaragua en materia de infraestructura vial son grandes, y que para alcanzarlos no solo se requirieron los recursos económicos, sino de voluntad política y de un cambio de actitud de los sectores involucrados.