

AMAAC: Un eslabón más en la cadena autorreguladora mundial



Jorge E. Cárdenas García
Director general
Asociación Mexicana
del Asfalto (AMAAC)

La industria del asfalto ha tenido un desarrollo sin precedentes en los últimos veinte años: pavimentos perpetuos, mezclas asfálticas tibias, asfalto poroso, pavimento silencioso, tecnología Superpave, IRI, modernización de los equipos de laboratorio, maquinaria y equipos para pavimentación, sistemas de control láser, innovaciones tecnológicas, etcétera.

La cadena productiva del asfalto (desde que este sale de la refinería hasta que queda tendido en los pavimentos) cuenta con la tecnología necesaria para tener carreteras que cumplan con las expectativas de diseño.

Los pasos que todos los países debemos dar para aplicar dichas técnicas son la difusión y capacitación a la industria. Estas labores deben ser continuas y permanentes, ya que el ser humano, por naturaleza, se resiste a lo nuevo, a lo que difiere de lo que ha realizado por muchos años. No importa si el nuevo método o la maquinaria vanguardista aportan ventajas superiores, la resistencia es un factor constante.

Por otra parte, están las autoridades. Necesitamos vencerlas de la viabilidad de las nuevas tecnologías. Es nuestro trabajo mostrarles que los avances son benéficos (hacen el bien a las comunidades y al país) y beneficiosos (proporcionan beneficio económico: son baratas y duran más). De otra manera no obtendremos este apoyo. Además de que el prevaleciente problema de la falta de ética siempre ha sido un dolor de cabeza en nuestro medio.

Para vencer las adversidades de una manera más práctica, la industria se debe apoyar en las sociedades técnicas. El factor común entre ellas es muy fácil de ver: lograr establecer en sus países la construcción profesional de pavimentos asfálticos. Carreteras que duren para siempre.

En este sentido, es digno reconocer que la Asociación Mexicana del Asfalto (AMAAC) representa un ejemplo en nuestro país. Lo es por estar alcanzando la mayoría de los objetivos trazados y también por instrumentar un esquema ejecutivo que involucra en sus funciones credibilidad, honestidad, dignidad y justicia. Todos estos son componentes necesarios para alcanzar el confiable desarrollo de quienes participan en dicha cadena.

Para fortalecer a todos sus integrantes, mejorar los procesos y garantizar la calidad del asfalto, se planea que AMAAC se convierta en una organización reguladora del asfalto. El objetivo es impulsar la calidad de una manera integral y permanente, basada en un firme código ético.

Por supuesto, este no es un objetivo banal ni sencillo. Será, nada menos, el resultado de una constante disciplina y un monumental esfuerzo de todos los integrantes de la cadena productiva del asfalto durante varios años. Es el precio que debemos pagar.

La labor de ser un supervisor inflexible o un "policía" del asfalto es desgastante y negativa. Por eso, una línea más civilizada, más madura, de establecer altos patrones de calidad es precisamente la autorregulación.

Para lograr este objetivo, AMAAC considera indispensable acudir a los países altamente desarrollados en nuestra área y analizar lo que han hecho o están haciendo para lograr objetivos similares. Por ejemplo, estamos revisando el Mercado CE que lleva a cabo Europa, el proyecto Fénix que realiza ASEFMA, de España. Francia está modificando sus políticas en control de calidad... en fin. Debemos ver en qué trabajan las sociedades afines internacionales. Recordemos que siempre es

Cartas de bienvenida

importante conocer las experiencias de otros países, y no sólo de los desarrollados, sino de todos aquellos que están interesados en contar con pavimentos flexibles de alta calidad, porque así nos permitirá aprender en cabeza ajena.

Retomando el proceso de la autorregulación, será así: la empresa que necesite certificarse realizará una autoevaluación para detectar fortalezas y áreas de oportunidad. Tras una profunda planeación, deberá superar cualquier anomalía en su proceso productivo, fortaleciendo los mecanismos con recursos propios.

Una vez resarcido esto, puede autocertificarse –aquí es donde más interviene la ética– sin que asista en persona un representante de AMAAC y recibirá su aprobación. La otra parte de este pacto profesional de confianza es la seguridad de que en cualquier momento se realizará una visita para comprobar la autenticidad de su regulación. En caso de no cumplir con lo acordado, recibirá una estricta sanción. De esta forma, AMAAC será un símbolo de calidad.

Estamos convencidos de que ser el organismo regulador del asfalto ayudará a efectuar un cambio de mentalidad. Este empezará justo cuando todos los participantes de la cadena productiva trabajen juntos. Si nos comprometemos a garantizar la calidad en todos los aspectos, por ende, elaboraremos asfaltos de calidad.

Tomando en cuenta múltiples factores, lo principal es sólo eso: ponerse de acuerdo y comprometerse a través de AMAAC. La asociación funcionará como eje de la armonía y equilibrio de la organización. El sueño es creer en el proyecto con la certeza de sus beneficios.

Si concretamos este proyecto, lograremos varias metas:

1. Reconocimiento para el asfalto como un producto de calidad verificado y certificado.
2. Presencia líder en el país, al participar activamente en la revisión de las normas concernientes.
3. Combatir cada vez más los elementos que atentan contra la calidad, impulsando estrategias exitosas.
4. Identificar y abordar los factores críticos que coadyuven a un desarrollo sustentable de la cadena productiva y que sean amigables con el medio ambiente.

El esfuerzo de AMAAC irá aparejado por la consolidación de la cadena productiva. Ahora se debe tener un mejor asfalto, un cuidado integral del tendido de la carpeta, técnicos respon-

sables, donde la calidad, buenas prácticas, responsabilidad social y respeto al medio ambiente constituyan el elemento fundamental de sus acciones, como pilares básicos presentes.

El conjunto de estos elementos creará la conciencia y confianza suficientes para transformar la industria del asfalto y las condiciones del mercado. En consecuencia, demostrará con hechos que el esfuerzo conjunto conduce a un crecimiento y desarrollo de oportunidades que resultan imposibles de alcanzar con iniciativas aisladas.

Asignaciones pendientes

- Eliminar la competencia desleal, que se traduce en falsificación, adulteración y mal uso del asfalto.
- Fortalecer la vinculación y el equilibrio entre los miembros de la cadena productiva, porque es indispensable para superar las adversidades y mantenerse competitivos.
- Consolidar la planeación estratégica, que tendrá como resultado alinear la demanda con la oferta, procurando evitar las crisis, todo esto en un marco permanente de ganar-ganar.
- Desarrollar un mercado más próspero y de mejor calidad, estimulando el empleo.
- Capacitar la cadena productiva del asfalto y trabajar por ella para contar con personal calificado, optimizar procesos, abatir costos, garantizar la calidad del asfalto, crear una costumbre de responsabilidad y legalidad en todos los participantes, desarrollar cadena de valor, cadena logística, etcétera.

Estamos avanzando en este proyecto, ya que, a partir del 2010, hemos iniciado la certificación de laboratorios, así como la de técnicos en diseño de mezclas asfálticas. Falta mucho por hacer y los logros alcanzados durante los 14 años de vida de la asociación impulsan a quienes han escrito su historia y a los que están por participar en ella.

Hoy podemos decir que AMAAC ha crecido paulatinamente, acumulando un respeto que todos los actores de la cadena productiva han entendido como necesario para que la industria del asfalto trascienda y ofrezca calidad. Por nuestra parte, en AMAAC hemos entendido que hacer lo correcto es más rentable.

Ahora bien, nosotros sólo ponemos un grano de arena. Para lograr estos objetivos dentro y fuera de nuestras fronte-

ras, resulta imprescindible que otras sociedades afines alrededor del mundo compartan con nosotros sus experiencias: esta es la llave. Reitero que Europa cuenta con técnicas y equipo mucho más avanzados, que marcan una utilísima pauta para quienes comenzamos a superar ciertos obstáculos profesionales y tecnológicos.

De los países más avanzados se espera que tengan los pavimentos flexibles de la más alta calidad, porque tienen toda la experiencia que se requiere para construirlos. Son poseedores de la tecnología necesaria y, en algunos casos, hasta tienen excelentes hábitos de construcción con normas adecuadas que se cumplen cabalmente. A los países en desarrollo nos conviene hacer las cosas bien, porque ahorraremos muchísimo dinero en interminables trabajos de mantenimiento que sólo cumplen como paliativos para vías en mal estado.

No hay otro camino: la comunicación entre asociaciones debe ser eficaz y constante. Ya no hay lugar, al menos en México, para más fracasos millonarios en obras viales que se deterioren al cabo de unos meses, ya sea por falta de calidad o por pésima planeación. Debemos mantener un intercambio de ideas y experiencias, tanto con países desarrollados como con los que están en vías de desarrollo. De todos se aprende. Con su apoyo, sin lugar a dudas, haremos de la autorregulación una realidad conveniente y benéfica para todos.

Seminario Internacional de la Asociación Mexicana del Asfalto A. C. (AMAAC)

Los pasados días 8 y 9 de agosto de 2011, la Asociación Mexicana del Asfalto A.C. (AMAAC) ha organizado un Seminario Internacional sobre Recomendaciones para obtener un buen IRI. Se ha celebrado en la ciudad de Guadalajara, en el Estado de Jalisco, en México, y ha tenido como objetivo presentar la experiencia internacional y mexicana que se tiene para obtener una buena regularidad superficial, evaluada por la medida del IRI, en la construcción y conservación de carreteras, autopistas, etc., desde el punto de vista técnico, ecológico y financiero, incluyendo el mantenimiento preventivo y correctivo.

Como documento de trabajo en el Seminario, se utilizó una publicación que ha realizado la AMAAC a partir de la Monografía 1 de ASEFMA (El IRI definición e importancia. Recomendaciones para conseguir un buen IRI), dedicada a este tema y con el mismo título que el Seminario.

Como invitado de la organización, y para hablar de la experiencia española en este tema, asistió Andrés Costa Hernández, de la Empresa Elsan (Grupo OHL), como Coordinador del Grupo de Trabajo 1 del Comité Técnico de ASEFMA (del cual es también Presidente), y que fue el Grupo de Trabajo que en su momento redactó la ya citada Monografía 1.

Al Seminario asistieron cerca de 200 técnicos mexicanos de las administraciones estatal y regional, así como de empresas constructoras y consultoras. El primer día estuvo dedicado a presentar la importancia del IRI y la experiencia española en este tema, con una serie de recomendaciones constructivas, que se suelen seguir en España, para conseguir mejorar el IRI inicial en las carreteras. El segundo día intervinieron varios técnicos mexicanos del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) y de algunas empresas consultoras, para explicar la situación actual, en este tema, en México; los criterios que siguen para evaluar la regularidad superficial y el interés que tienen para implantar la medida del IRI como sistema de gestión de los pavimentos.