

## CAMINOS RURALES: EL DESAFÍO VA MÁS ALLÁ DE MANTENERLOS BIEN

Salvo excepciones, los caminos rurales siempre han sido un problema en Argentina. Ahora seriamente agravado por **varios factores convergentes**: el incremento de tránsito y de tonelaje transportado, los cambios en las condiciones climáticas, las modificaciones en el sistema productivo y de uso del suelo, y el deterioro progresivo por falta de mantenimiento e inversión, que han convertido a algunos **tramos en verdaderos canales**.

No es sólo un problema de **ineficiencia de transporte** per se, sino que implica un alto **impacto social y económico**. No se trata sólo de no poder “sacar la producción”: hablamos de desarraigo, precariedad de trabajos, imposibilidad de agregar valor, chicos que no pueden ir a clase la cuarta parte del año a las casi 18.000 escuelas rurales existentes, personas privadas de atención médica.

Los **intentos de solución** han sido parciales, fragmentados y, en general, asistemáticos. Las **consecuencias** de la baja transitabilidad y la bajísima velocidad de desplazamiento son: éxodo rural, empobrecimiento, atraso económico.

Como **Mesa Nacional de Caminos Rurales**, entendemos la complejidad del problema. Aquí sólo exponemos una visión resumida de una red de caminos amplia y diversa, ya que la situación de provincia a provincia y de municipio a municipio es distinta. Existen alrededor de 500.000 kilómetros de caminos rurales no pavimentados, repartidos en 23 provincias con geografías y suelos distintos, con sistemas de gestión que van desde las Direcciones de Vialidad provinciales a los consorcios camineros y a los municipios como gestores de la red. Pero no se dispone de un **relevamiento** riguroso de la red ni de su estado, no existe un protocolo común de nomenclatura, no se conoce cuál es el parque de maquinarias disponible ni los recursos asignados, no existen comparaciones de costo por km, ni se cuenta con instancias de capacitación adecuadas.

Esta situación, arrastrada por años, **se tornará crítica en función del nuevo escenario de apertura al mundo**, que demandará **mejorar significativamente la competitividad**. Ya no bastará con lograr un mantenimiento aceptable de la red de caminos rurales tal como está. Es preciso realizar una **transformación estructural**: la mejora sustancial de los caminos rurales debe convertirse en una **prioridad destacada de la agenda nacional**.

Para ello, **proponemos un abordaje integral** que incluya:

- Propiciar un amplio debate parlamentario tendiente a la sanción de una **ley** que dé un **marco regulatorio nacional**, con adhesión voluntaria de las provincias, que establezca criterios comunes de trazado, readecuación geométrica de acuerdo a normas de diseño vigentes, criterios de priorización, fuentes de recursos y financiamiento transparentes y demás cuestiones atinentes a los caminos en orden a una mejora estructural de la red.
- Mientras tanto, y a fin de no demorar más una cuestión tan urgente, proponemos delegar en un **organismo federal existente la coordinación de las respectivas autoridades actualmente a cargo de los caminos rurales**, que elabore un Plan Director Vial Nacional que garantice la consideración de las cuestiones hidrológicas

(como manejo de cuenca con diseño de pluviales y retenciones de agua, cantidades transportadas a través de las cunetas y otras) y de conservación de suelos, armonice los intereses provinciales (**Planes Maestros Provinciales**), mantenga actualizado el relevamiento y nomenclatura de todos los caminos, plantee **criterios de priorización** y establezca pautas uniformes de evaluación de la red. Este Plan será actualizado en el marco que establezca la ley una vez sancionada y reglamentada.

- A nivel de las **provincias y municipios**, hoy responsables de los caminos rurales: **reforzar** los presupuestos, equipamiento y calificación de su personal; generar mayor **transparencia de la información**, tanto de gestión como presupuestaria; elaborar **planes directores** anuales y plurianuales, en base a relevamientos y criterios de priorización objetivos.

Tentativamente, dentro del marco y la organización planteados, se propone la elaboración de un **plan de mejoramiento de los caminos rurales en 5 años** que contemple **tres niveles** de intervención de la red actual, con **metas concretas**:

- **Prioritario (125.000 Km)**: 100% **pavimentados** (pavimento o asfalto), con **98% de transitabilidad** y velocidad promedio de desplazamiento de **85 km/h** en automóvil / **70 km/h** en camión pesado.
- **Complementario (125.000 km)**: 100% **estabilizados** (polímeros, cal, cemento, bitumen, piedra) con **75% de transitabilidad** y velocidad promedio de desplazamiento de **70 km/h** en automóvil / **60 km/h** en camión pesado.
- **Accesorio (250.000 km)**: caminos de tierra **reconformados**, con mínimo **66% de transitabilidad** y velocidad promedio de desplazamiento de **50 km/h** en automóvil / **40 km/h** en camión pesado. En este último caso, el parámetro de transitabilidad está afectado por la **intransitabilidad** en días de lluvia.

El programa debe:

- Contemplar la elaboración de un **Plan Director Vial Nacional** que sirva de encuadre a los **Planes Directores Provinciales** y fije pautas de **Capacitación, Relevamiento y Nomenclatura** de los caminos rurales.
- Contener **pautas mínimas de mantenimiento anual** en cada tramo (equipos, personal y gastos corrientes suficientes).
- Establecer **indicadores** como la **transitabilidad, densidad de transporte, velocidad media, costo medio/km de inversión y mantenimiento según tipo de camino** a lo largo de todo el año y geografía, bajo distintas condiciones climáticas, para mensurar el beneficio alcanzado.
- **Evaluar** sistemáticamente el estado de los caminos, tanto desde el punto de vista **técnico** (en base a procedimientos y parámetros preestablecidos), como desde el punto de vista del **usuario** (en base a encuestas de satisfacción).

Es imprescindible generalizar el convencimiento de que la **inversión en modernización y mejora de la infraestructura vial** reditúa, a cortísimo plazo, **beneficios muy superiores a dicha inversión**.

La **Mesa Nacional de Caminos Rurales** compromete su esfuerzo en:

- Mantener la infraestructura vial rural en un lugar destacado de la agenda pública, contribuyendo a concientizar a **los gobiernos** (nacional, provinciales y locales) para que comprometan los recursos y esfuerzos necesarios.
- Concientizar a los **usuarios** (vecinos, productores y trabajadores rurales, docentes, transportistas) para que se involucren como actores interesados y protagónicos, exijan una administración eficiente de la red caminera y la usen a conciencia y respetando las normas vigentes.
- Generar **consensos, propuestas y conocimiento** que sirvan de apoyo y sostén a las iniciativas que se lleven adelante y signifiquen progreso para la **infraestructura vial rural** y la **conectividad** de todo el país.
- Específicamente, colaborar en todo lo relativo a las actividades de **Capacitación, Relevamiento, Nomenclatura**, y actuar como fuente de consulta para la elaboración del **Plan Director Vial Nacional (que integre los Planes Maestros Provinciales) y su posterior adecuación a la ley pertinente.**