



## *Asociación Argentina de Carreteras*

Adherida a la International Road Federation

**1952 - 50º Aniversario – 2002**

**“CENA DE CAMARADERIA VIAL”**

**5 DE OCTUBRE – DIA DEL CAMINO**

Buenos Aires, 2 de octubre de 2003

Discurso del presidente de la AAC, Lic. Miguel Angel SALVIA

Buenos Aires, 2 de octubre de 2003

Amigos del Camino:

Tal como lo hacemos desde hace muchos años, el sector vial de la Argentina; hace hoy el balance de lo que denominamos el año vial.

El recuerdo del 5 de octubre de 1925 con la celebración del Primer Congreso Panamericano de Carreteras que instituyó el Día del Camino para toda América y la construcción de un sistema federal de caminos a partir de 1932, tiene vigencia pues quienes fueron parte de aquellos acontecimientos, tuvieron la visión de generar actividades de apoyo a la producción a partir de la acción sobre el sistema de caminos, como integrador y generador de desarrollo.

En diversas conmemoraciones del Día del Camino hemos alertado a la sociedad de las consecuencias de no generar una acción permanente en la red vial, planteando problemas, acercando soluciones y remarcando la necesidad de una política de Estado para los caminos que integran la red vial argentina. Pocas veces fuimos escuchados.

El año pasado en este mismo lugar hicimos un diagnóstico de la situación del sector vial, compartiendo un análisis de las inversiones realizadas en los últimos veinte años, y veíamos la escasa inversión del periodo, lo que ha generado como consecuencias, la falta de accesibilidad permanente de nuestras rutas, la necesidad de modernizar la red, simultáneamente con la necesidad de generar una política preventiva de mantenimiento con un criterio integral de red.

Remarcamos en esa oportunidad las sensaciones contradictorias del sector vial en los últimos cinco años, pasando de estados de frustración a otros de expectativa y ansiedad frente a planes que sin sustento económico, pero sobretudo sin el apoyo y el convencimiento político, derivaban en una nueva frustración

Así, se daba la paradoja de discutir ambiciosos planes de 20000 millones de dólares a la realidad de asignaciones presupuestarias que no alcanzaban para una conservación rutinaria mínima. Sin embargo, creemos que se ha producido un cambio en la importancia que las nuevas autoridades nacionales le han asignado al transporte en general, y al más importante modo de transporte, el transporte carretero, en particular.

En diferentes intervenciones públicas del Sr. Presidente de la Nación, comenzando por el primer discurso presidencial se hace un fuerte hincapié en la necesidad de una política de obra pública sustentable en el tiempo como base para mejorar la infraestructura nacional. La infraestructura del transporte se ubica en el centro de la necesidad de una política concreta del Estado para servir a toda la sociedad, a través de los beneficios directos e indirectos que genera.

La creación del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios es otro hito en este cambio de política, y la decisión de esta cartera a través de la Secretaría de Obras Públicas y la Dirección Nacional de Vialidad de hacer efectiva esta política con planes concretos completa esta visión de cambio positivo para el país.

Sabemos que el cambio de una política que consideraba a la inversión como gasto, en otra que la considera como una palanca para el desarrollo económico y social no será fácil.

También sabemos que el atraso en inversión generado no podrá revertirse en poco tiempo.



## *Asociación Argentina de Carreteras*

Adherida a la International Road Federation

**1952 - 50º Aniversario – 2002**

Somos conscientes del estado general de la economía y las enormes dificultades de la misma y las consecuencias en la situación social del país.

Esta no es la hora de planes de altísima inversión inicial, sino planes que modificando la tendencia en la inversión planteen líneas directrices para adecuar los siempre escasos recursos de la forma más productiva y eficiente para la Nación

En este sentido estamos convencidos que la grave situación de la infraestructura del transporte carretero se resuelve generando una política racional y estable de asignación de recursos, con una clara planificación, que potencie la rentabilidad económica y social de corto y mediano plazo de cada proyecto.

Coherentes con lo enunciado anteriormente, hemos conocido el anteproyecto de presupuesto del año 2004, que entendemos inicia el proceso de cambio en la consideración de la inversión pública y de la inversión en caminos en particular.

Algunos de los aquí presentes nos han planteado que los montos previstos no recuperan el atraso de inversión del pasado. Esperamos que posibles futuros aumentos de recursos o ahorros en otras áreas puedan ser destinadas mayoritariamente a reforzar la inversión vial.

También se nos ha planteado que en las cifras no se contemplan pagos o una solución a las deudas anteriores al año 2000 en Vialidad Nacional, lo que repercute en el capital de trabajo de las pequeñas y medianas empresas. Esperemos que se encuentre una solución razonable a esta situación.

Al fin también nos han planteado que no se avanza con la mejora en los ingresos de las vialidades provinciales afectados por una baja en los consumos de las naftas, y con gravísimos problemas de asignación de fondos. Este grave tema requiere una urgente solución, frente al riesgo de la caída de nuestras redes provinciales.

Más allá de entender como razonables lo planteado, el cambio en la decisión política de ubicar el centro de gravedad de las decisiones económicas, del sector financiero al sector productivo, reflejado en el incremento en las asignaciones de inversión, y la voluntad de fijar líneas directrices de inversión y un planeamiento realista, constituye un hecho auspicioso que debe contar con el apoyo de todo el sector vial.

Un aspecto importante es la voluntad de las autoridades de una ejecución total del futuro presupuesto, vía una correcta planificación, de forma tal de no repetir la situación de los últimos años en donde aún bajos presupuestos nominales eran subutilizados, por ajustes permanentes en los niveles presupuestarios, y en las asignaciones de fondos.

Nos parece trascendente la decisión de la Dirección Nacional de Vialidad de licitar contratos de mantenimiento de largo plazo tendiendo a cubrir toda la red pavimentada, y generar políticas de mantenimiento activo para el resto de la red. Es una decisión acertada, dado que la conservación y mejora de lo existente es la base para encarar una construcción de mejoras profundas y modernización de la red vial.

También nos parece acertada la decisión de licitar los 7000 kilómetros de corredores viales bajo el sistema de concesión por peaje. El mantenimiento del sistema de aportes directos del usuario en donde sea posible y el gerenciamiento privado de corredores nos permitirán en esta segunda generación de concesiones ir encontrando el punto armónico entre los intereses del Estado contratante, los usuarios directos e indirectos, y las empresas concesionarias.

Más allá de las distintas opiniones, la construcción de un sistema de gestión eficiente es un proceso en constante cambio, y seguramente las distintas opiniones se sintetizarán en futuros modelos de gestión superadores de los actuales.

Debemos acompañar activamente tanto el proceso de concesionamiento como el de la puesta en practica de una política integral de mantenimiento, ofreciendo y fomentando el apoyo de todo el sector vinculado al transporte carretero.



## ***Asociación Argentina de Carreteras***

Adherida a la International Road Federation

***1952 - 50º Aniversario – 2002***

Así como la Nación ha encarado el Mantenimiento como primera prioridad, debemos tender a conseguir recursos y políticas acordes para todas las redes provinciales, así como una acción concreta para los caminos naturales, provinciales y comunales, de forma tal de generar políticas coherentes en toda la red.

Estamos seguros que las definiciones y las acciones del sector público que ya han comenzado a plasmarse en acciones concretas, encontrarán eco en propuestas y soluciones que toda la comunidad ofrecerá para finalmente desarrollar una red integrada de caminos en un sistema racional de transportes.

Hoy como en anteriores celebraciones del Día del Camino volvemos a otorgar reconocimientos a las obras de magnitud terminadas en el año, así como a obras caracterizadas por el aporte tecnológico ofrecido en su desarrollo. Los casos que premiaremos hoy han sido esfuerzos de la Nación y las Provincias, conjuntamente con el esfuerzo mancomunado del sector privado que ha hecho realidad los proyectos entregados.

En este Día del Camino queremos hacer un reconocimiento a la Dirección Nacional de Vialidad y a la Direcciones Viales Provinciales.

A la Dirección Nacional de Vialidad, entidad rectora de la Vialidad Argentina, por sus 71 años de vida fecunda, que adaptándose a las nuevas condiciones del país y del mundo, sin duda estará llamada a ser la vanguardia del planeamiento y el desarrollo tecnológico vial.

También a las Vialidades Provinciales que sintetizamos en nuestro abrazo con la Dirección de Vialidad de La Pampa, que cumple 50 años de vida. Los organismos viales provinciales, en condiciones críticas, con una escasez aguda de recursos, son vitales para participar en esta necesaria reconstrucción de la red vial argentina, generando un salto en la calidad del sistema.

Finalmente quiero efectuar un reconocimiento a nuestros obreros, empleados, profesionales y empresarios, en fin, a todos los trabajadores que a lo largo del país celebramos habitualmente este día en nuestras sedes, nuestros obradores, nuestros campamentos, al pie de las obras, como el día del balance de lo hecho y la esperanza por la que hay que hacer.

El espíritu humilde y trabajador de nuestros hombres, y su optimismo por el futuro, espera que la sociedad y el Estado en particular, utilicen su inteligencia, imaginación y compromiso para contribuir a generar una Argentina superadora de la crisis.

Muchas gracias.

Lic. Miguel A. SALVIA  
Presidente  
Asociación Argentina de Carreteras