



Asociación Argentina de Carreteras

Adherida a la International Road Federation

“XXXIII Reunión de la Comisión Permanente del Asfalto” 22 de noviembre de 2004

Mendoza, 22 de noviembre de 2004

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

Buenos Aires, 22 de noviembre de 2004

Señoras y Señores:

En primer lugar quiero felicitar a la Comisión Permanente del Asfalto por la realización de la Trigésima Tercera Reunión del Asfalto, reunión que indica una constante actividad y permanencia en pos de una genuina transferencia tecnológica y una especial dedicación por la excelencia técnica de la actividad vial de nuestro país.

Nuestra Asociación tiene una íntima relación con la Comisión, que se inicia siendo la misma uno de los siete grupos fundadores de la Asociación Argentina de Carreteras en 1952, y desde allí una intensa acción conjunta en pos de los más y mejores caminos.

Estas 33 Reuniones, se han desarrollado sin lugar a dudas en contextos políticos y económicos muy disímiles en relación con la realidad de nuestras calles y caminos.

Desde las décadas de la definición de la red, con un genuino sistema de financiamiento, fundamentalmente a partir de los impuestos a los combustibles, pasando por la concreción avanzada de nuestra red, y las etapas de pérdida de financiamiento directo, a partir de mediados de los 70, junto a la búsqueda de alternativas de financiamiento y de gestión para una red que entre 1930 y 1980 había crecido enormemente.

Y el problema no fue solo el financiamiento, sino, resolver el problema del mantenimiento rutinario y preventivo de una red con una importante cantidad de kilómetros, que necesitaba un umbral básico de recursos y una definición política y técnica para encarar prioritariamente el mantenimiento de lo existente.

Hemos visto en las últimas décadas el desapego a la inversión constante en caminos, a la conservación, a la planificación ordenada, y el apego a los grandes anuncios, a las pocas realizaciones, a planes no sustentables y a una subordinación de la inversión pública a los reiterados ajustes fiscales.

Desde el punto de vista de la red vial hemos definido en otras oportunidades los problemas de la red vial argentina, que se sintetizan en una baja transitabilidad permanente y la necesidad de resolver múltiples problemas que van desde el aislamiento hasta la congestión.

Pero el problema no es menor en el ámbito urbano, ya que el fenómeno de la urbanización ha sido creciente en los últimos 40 años, y ello implica que según el censo 2001, el 90% de la población sea de características urbanas. Ello implica la necesidad de generar infraestructura urbana en general, y como todos sabemos uno de las necesidades básicas es desarrollar calles transitables que hacen a la mejora de la calidad de vida de la población. Por otra parte la motorización y las necesidades de transporte han generado un excepcional requerimiento de pavimentación de calles, avenidas, caminos de vinculación urbana, etc., lo que ha implicado una gran inversión de capital social.

Seguramente el requerimiento de pavimentación se acrecentará en los próximos años, obligando a las autoridades a disponer de adecuados mecanismos para priorizar la inversión y generar un esquema de gestión y mantenimiento urbano, que aproveche experiencia y utilice modernas herramientas para reducir los costos y mejorar la calidad de los servicios urbanos.

Finalmente un eslabón básico en la cadena de transporte, los caminos terciarios vinculados a la producción, que carecen de política y de fondos desde hace más de 25 años, requieren una acción firme y sostenida para que los mismos se transformen en una ayuda a los productores y no, como hoy, un sobrecosto adicional a sus costos de producción.



Asociación Argentina de Carreteras

Adherida a la International Road Federation

En este aspecto hemos trabajado en conjunto con la Comisión Permanente del Asfalto y otras instituciones para ofrecer a los gobiernos alternativas para ejecutar un plan de largo plazo que revierta la destructiva tendencia en el estado de estos caminos.

A pesar de este difícil cuadro de situación creemos que es posible insistir en generar un cambio en el funcionamiento del sistema.

Hemos planteado en otras oportunidades la necesidad de redefinir el sistema vial argentino, definiendo redes, generando un esquema de financiamiento de largo plazo y redefiniendo métodos de gerenciamiento de las redes.

El desafío que entraña tener un adecuado sistema de transporte carretero, implica partir de la necesidad de modernizar nuestra red de caminos, resolviendo problemas de congestión, y de inseguridad física en nuestras rutas, y mejorar sensiblemente la transitabilidad permanente del sistema, así como resolver nodos de intermodalidad con los demás modos de transporte.

Por su parte el desafío de relacionar los sistemas urbanos con los interurbanos y atender al gran requerimiento social de pavimentos y sistemas de infraestructura urbana se presenta como uno de los objetivos básicos de la política vial.

En este contexto, resulta significativo que la inversión pública haya sido puesta por el Gobierno Nacional y la mayoría de los gobiernos provinciales, como un instrumento de política activa, al servicio de la reactivación productiva y la generación de mejores condiciones sociales.

En ese sentido la inversión en infraestructura de transporte y su modo principal el transporte carretero, deberán ser parte central de este cambio de política, tendiendo a atacar los graves problemas que como vimos afectan a toda la infraestructura de calles y caminos.

Acompañamos esta visión de la inversión pública como motor de desarrollo y aplaudimos las acciones desarrolladas en este año al respecto, esperando la generación de un sistema que haga sustentable en el mediano plazo dicha política.

Ello refleja no solo la voluntad política de encarar obras viales, sino también la respuesta a un requerimiento social silencioso que ha percibido que con algunos años con baja inversión se produce el deterioro y destrucción de los caminos, aun los que estaban en muy buen estado.

Esta voluntad de cambio en la orientación de la inversión, debe ser acompañada por una planificación racional que priorice las inversiones con alta rentabilidad económica y social de corto y mediano plazo y que considere entre otros:

- Adecuados métodos de contratación.
- Adecuados métodos constructivos.
- Asegure mecanismos de calidad de los materiales.
- Genere un sistema de detección de problemas en tiempo oportuno.
- Imponga el mantenimiento de la infraestructura no como alternativa sino como umbral básico de la inversión.
- Proponga un mejoramiento de la calidad técnica de los entes públicos.
- Genere incentivos de mejoras en la calidad técnica de las empresas.

Estos aspectos, muchos de los cuales serán tratados en la gran cantidad de trabajos presentados en esta Reunión, ayudaran a encarar estos desafíos con el aporte de la racionalidad técnica necesaria para desarrollar un plan de acción, y por ende servirán para ayudar al sector público en la toma de las decisiones y a generar una cultura de racionalidad técnica en las mismas.

En este sentido reitero mi felicitación a la Comisión Permanente del Asfalto por la gran convocatoria a esta reunión.

Antes de finalizar y como muchos de Ustedes conocen, esta en marcha el XIV Congreso Argentino de Vialidad y Transito, en cuya organización participa activamente la Comisión Permanente del Asfalto y todas las instituciones vinculadas a la infraestructura y operación vial del país.



Asociación Argentina de Carreteras

Adherida a la International Road Federation

Estos Congresos nacidos en 1922 con el primer Congreso, y que en ocasión del 4 Congreso en 1940 deliberara en esta ciudad de Mendoza, se constituyen en el punto de encuentro y transferencia tecnológica de todas las actividades multidisciplinarias vinculadas con la Vialidad y el Tránsito.

Tanto la comisión de Pavimentos, en las cuales estará la Comisión Permanente del Asfalto, como todos los demás temas pretenden generar un mecanismo de transferencia Regional entre nuestro país y los países vecinos, y a abrir las posibilidades técnicas y de negocios hacia todos los países. Esperamos encontrarnos entre el 26 y el 30 de setiembre de 2005 y lograr producir un hecho, que sea un hito de la necesaria reconstrucción de la infraestructura vial argentina.

Quiero remarcar la figura del ing. FERNANDEZ DEL CAMPO, ex Presidente de la Asociación Española de la Carretera y asiduo concurrente a nuestros congresos y Reuniones.

Finalmente, esperando que la Trigésima Tercera Reunión del Asfalto genere elementos que ayuden a afrontar los desafíos que el sector tendrá los próximos años, deseo el mayor de los éxitos en el desarrollo de la misma y reitero la felicitación al esfuerzo de la Comisión Permanente del Asfalto por mantener estas reuniones a lo largo de tanto tiempo.

Muchas gracias.

Lic. Miguel A. SALVIA
Presidente
Asociación Argentina de Carreteras