



Asociación Argentina de Carreteras

Adherida a la International Road Federation

“Día del Camino”

5 de octubre de 2004

Buenos Aires, 5 de octubre de 2004

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

Buenos Aires, 5 de octubre de 2004

Autoridades,
Señoras y Señores:

Tal como lo hacemos cada 5 de Octubre, el sector vial se reúne para hacer un balance de lo que denominamos el año vial.

Lo hacemos bajo el lema de nuestra Asociación “ Por mas y mejores caminos”, como una síntesis de las reales necesidades de nuestro país

Y no lo hacemos en función de la defensa sectorial de nuestra actividad. Nosotros planteamos más y mejores caminos no para quienes los proyectan, construyen, conservan o proveen materiales. No lo planteamos en función de nuestro legítimo interés como funcionarios, empresarios, trabajadores, transportistas, o profesionales. Planteamos los problemas del camino pensando en quienes lo transitarán, las personas y las mercaderías porque sabemos que un sistema de transporte carretero eficiente, le sirve al progreso del país y por ende al de sus habitantes.

En años anteriores hicimos un diagnóstico de la situación del sector vial, compartiendo un análisis de las escasas inversiones realizadas en las tres décadas anteriores, con las consecuencias por todos conocidas.

Por su parte en nuestra ultima celebración reflejamos el cambio en la percepción que las autoridades nacionales expresaban, otorgándole un carácter proactivo a la inversión pública, considerando a la misma como el centro de gravedad de la política nacional. Veíamos con optimismo este cambio que determinaba el paso desde la esperanza a las realizaciones concretas.

Sabíamos que el cambio de una política que considera a la inversión como gasto, en otra que la considera como un impulsor para el desarrollo económico y social no era fácil.

Hay pequeños sectores, que atacan esta política cuestionando la inversión pública en general y en caminos en particular, planteando horizontes de limitación de la misma, eliminación de recursos, etc., en aras de una visión cortoplacista de la economía, propagando la necesidad de diferir las obras ya sea pensando en nuevos ajustes, así como la visión que plantea la necesidad de volcar los montos destinados a la inversión hacia el gasto social directo.

En este sentido todo el sector vial y entiendo que la sociedad en su conjunto comparte la necesidad de retomar y acrecentar el camino de la inversión, como una palanca efectiva del desarrollo y un eficaz instrumento en la lucha contra la pobreza.

Todo el sector vial apoya esta ubicación de la inversión en infraestructura planteada por las autoridades nacionales, y esta dispuesto a colaborar en el logro de este objetivo.

Ello refleja no solo la voluntad política de encarar obras viales, sino también la respuesta a un requerimiento social silencioso, porque la sociedad ha percibido con absoluta claridad, que la postergación de las inversiones necesarias produce el deterioro y destrucción de los caminos, tal como la Asociación Argentina de Carreteras desde hace décadas viene advirtiendo.

Este año vial ha sido fecundo, con una importante cantidad de obras en ejecución, y un alto número de licitaciones que permitieron hacer efectivo el cambio de visión de la obra vial, y tal como decíamos pasar de la esperanza a las realizaciones concretas.



Asociación Argentina de Carreteras

Adherida a la International Road Federation

El reinicio de un conjunto de obras demoradas por la crisis económica y la puesta en marcha de proyectos estratégicos, la relicitación de contratos CREMA, las obras en los corredores viales concesionados, las obras de seguridad vial, etc. son una realidad contundente.

También a poco de empezar vimos como surgían los problemas generados por un largo periodo sin ejecución de obras: ausencia de proyectos actualizados, dificultad empresaria de conseguir mano de obra calificada, problemas en la provisión de insumos básicos para la obra vial, repuestos, etc. reflejan la necesidad de encarar el tema con una visión integral, especialmente, si como aspiramos, la tendencia se transforma en un proceso firme y sostenido de inversión.

Seguramente frente al atraso en inversiones viales en un largo periodo de tiempo todos ansiamos ir más rápido, con aceleradas ejecuciones de obra y puesta en marcha de un esquema de proyectos para no detener este proceso, pero debemos ser conscientes que aún estamos inmersos en una situación económica y social compleja, y que éste será un proceso paulatino de mejora de la infraestructura. En ese sentido aspiramos que el Presupuesto 2005, una vez aprobado, contenga las partidas necesarias para la ejecución de las obras en marcha y las licitadas en este año, contemplando los avances de obras previsto, así como la continuidad de las nuevas licitaciones. Igualmente esperamos que todas las provincias y la ciudad de Buenos Aires aprueben el Presupuesto 2005 con sustanciales mejoras en los montos de inversión vial.

Entendemos que luego de superada esta primera etapa de puesta en marcha de los proyectos iniciales y un esquema de conservación que alcance a toda la red Nacional, es necesario que este espíritu de apoyo a la inversión vial se plasme en el desarrollo de un nuevo sistema vial que haga permanente esta voluntad. Este nuevo sistema vial debería redefinir recursos, formas de gerenciamiento de las redes, y en mediano plazo redefinir éstas últimas, de forma tal de adaptarlas al nuevo esquema regional, que la integración física con los países socios requerirá.

Todo ello como parte de un sistema de transporte que tiene graves dificultades operativas y de infraestructura, con baja intermodalidad, escaso transporte fluvial, poca incidencia ferroviaria, tortuosos accesos a puertos, y dificultades que van desde la congestión urbana y suburbana a la intransitabilidad rural, y que concentra el 80% de las cargas en el sector carretero, convirtiendo a éste en el centro del transporte nacional.

Si el sistema carretero es el núcleo del sistema de transporte, será necesario pensar en un sistema permanente, que debe nutrirse de un esquema de financiamiento estable que evite las graves fluctuaciones de las tres últimas décadas y tome en cuenta las experiencias positivas que desarrollaron la red vial en nuestro país con un sistema ordenado y previsible de recursos.

El planeamiento del sector deberá considerar la necesidad de generar un esquema de mantenimiento en toda la red, que eleve los bajos niveles actuales de transitabilidad permanente de la misma, conjuntamente con dar respuestas a los nuevos desafíos que nos exige el desarrollo nacional.

En cuanto a los recursos, el avance que ha significado destinar una parte importante de la tasa del gasoil hacia la inversión, debería complementarse con la asignación de nuevos recursos con destinos específicos a la inversión vial. En este sentido creemos necesario encarar el nuevo sistema en forma integral, comenzando con la red Nacional, fijando un esquema de recursos para las redes provinciales y una política activa para el desarrollo del primer eslabón del sistema de transporte, los caminos rurales.

Hemos avanzado en inversiones en el sector vial nacional, pero creemos que es necesario derramar este cambio hacia todo el sistema.

La caída en los consumos de naftas ha implicado una baja abismal de los fondos viales coparticipados. Resulta prioritario mejorarlos, así como asegurar que las provincias comprometan una porción adicional de sus fondos propios al desarrollo de caminos. En ese sentido hemos observado como el incremento en los niveles de erogaciones provinciales en los dos últimos años no se refleja en aumentos de la inversión vial con recursos propios.



Asociación Argentina de Carreteras

Adherida a la International Road Federation

Similar situación se produce en el desordenado sistema de financiamiento de los caminos rurales de bajo tránsito, en los cuales es necesario generar un shock de inversión, que requiere el apoyo gubernamental para dinamizar los recursos que los productores pagan, orientándolos hacia lo que ellos necesitan. Este apoyo debería viabilizar los aportes de los Bancos Oficiales y de las Administradoras de fondos de Pensión, cubriendo garantías o aforos necesarios.

Todos sabemos que la escasa actividad de los últimos años genera problemas operativos cuando se decide revertir ese proceso. Por ello, deberemos mejorar los esquemas de gerenciamiento de los caminos, tanto en la calidad técnica de los organismos viales, como en el dinamismo necesario para encarar este profundo cambio, mejora que debería abarcar los procesos de planeamiento, y ejecución de las obras, en las cuales el sector privado también debe mejorar y entre ambos generar esquemas que acorten el tiempo transcurrido entre el planeamiento y la ejecución de las obras.

Hoy como en anteriores celebraciones del Día del Camino otorgaremos reconocimientos a las obras importantes terminadas en el año.

Los obras que premiaremos, han sido emprendimientos conjuntos de la Nación y las Provincias, con el esfuerzo mancomunado del sector privado que ha hecho realidad los proyectos entregados.

Queremos también hacer un reconocimiento a la Dirección Nacional de Vialidad, entidad rectora de la Vialidad Argentina, por sus 72 años de vida fecunda, que adaptándose a las nuevas condiciones, sin duda estará llamada a ser la vanguardia del planeamiento y el desarrollo tecnológico vial y a los organismos viales provinciales, que en condiciones críticas, con una escasez aguda de recursos, son vitales para participar en esta necesaria reconstrucción de la red vial argentina.

Antes de finalizar quiero hacer una mención al acontecimiento vial del próximo año, el XIV Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito.

Nuestro Primer Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito en 1922 reflejó la definición de la sociedad por tener una política activa sobre los caminos. Este Congreso fue el germen del Primer Congreso Panamericano de Carreteras, precisamente celebrado un 5 de Octubre de 1925, que estatuyó el Día del Camino y que se propuso la creación de una Ruta Panamericana –aun inconclusa- e importantes acciones de transferencia tecnológica entre las naciones. Los Congresos significaron la asunción de medidas y definiciones políticas y técnicas de las autoridades y el compromiso de toda la sociedad para financiar una red de caminos acorde con las necesidades. El tercer Congreso, contó con la presencia de todo el gabinete nacional de aquel entonces, se inicio en Buenos Aires, y se paso a un cuarto intermedio porque todas las autoridades y participantes del Congreso emprendieron viaje hacia Córdoba inaugurando la Ruta 9 entre Buenos Aires y dicha ciudad. Este hecho simbólico remarcó el compromiso de una acción que desde el Primer Congreso y en las décadas siguientes permitió con una decisión de inversión sólida, que se tradujo en mejores caminos.

Hoy, salvando las distancias con los primeros Congresos, debemos reafirmar este compromiso de transferencia tecnológica, de análisis de los requerimientos de una red física regional y de compromiso político de la sociedad en lograr un salto en la calidad del sistema de transporte carretero. En ese sentido esperamos la presencia y colaboración de todos en este nuevo evento.

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.



Asociación Argentina de Carreteras

Adherida a la International Road Federation

Sentimos que estamos en acción, valoramos el presente y aspiramos a un futuro que reubique al camino como un apoyo efectivo al desarrollo económico y a la lucha contra la pobreza, y estamos dispuestos a ofrecer la rica experiencia que el sector tiene en pos de la necesaria revolución vial.

MUCHAS GRACIAS Y FELIZ DIA DEL CAMINO.

Lic. Miguel A. SALVIA
Presidente
Asociación Argentina de Carreteras