

## Situación Vial – Asociación Argentina de Carreteras

Ante las recientes novedades anunciadas por el Estado Nacional sobre la Red Vial de nuestro país, la Asociación Argentina de Carreteras considera oportuno presentar su visión al respecto tratada en la reunión de Consejo Directivo del 30 de octubre de 2024

Breve resumen histórico:

Desde la creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932, la Red Vial Argentina ha experimentado un desarrollo notable. Hoy, la Argentina cuenta con una red de caminos de 40.000 kilómetros, de los cuales el 98% está pavimentado, a los que se suman las redes viales provinciales y municipales.

A lo largo de los años subsiguientes, tanto desde el Estado Nacional, como desde las provincias y también desde el ámbito privado, se siguió trabajando incansablemente para lograr una Red Vial más eficiente y segura. Ejemplo de ello son los puentes Zárate – Brazo Largo y Chaco-Corrientes, de los años '70. Como también la construcción en los '80 – '90 del Túnel Cristo Redentor y otros pasos fronterizos.

En el año 1989 se puso en marcha el Sistema de Concesiones por Peaje, permitiendo el aporte privado en la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial, mejorando los accesos a Buenos Aires y construyendo el Puente Rosario-Victoria, entre otros. Implementándose, también, los Contratos C.Re.Ma para la conservación de la Red Vial Nacional de Medio Tránsito con financiación de Organismos Multilaterales de Crédito.

En las décadas posteriores, junto con el Sistema de Concesiones por Peaje, hubo un aumento de obras ejecutadas por la Ley de Obra Pública, con concesiones mixtas y contratos de obra y mantenimiento.

Es indudable que la combinación de estos Sistemas de Concesión por Peaje – Sistema C.Re.Ma y COT, permitieron dar una respuesta eficiente a la gestión en una longitud de más de 20.000 Km de la red nacional pavimentada al finalizar el año 1999, es decir más del 50% de la misma.

Luego entre los años 2000 y 2017 se continuó con estos sistemas pero sin lograr alcanzar longitudes y porcentajes equivalentes a los ya mencionados. A fines del año 2017 el Estado Nacional asumió la operación y mantenimiento del Acceso Riccheri, hasta ese momento en manos privadas, a través de la empresa Estatal Corredores Viales S.A. creada en ese momento.

Más tarde, en 2018, se licitaron 4.000 kilómetros de rutas por el Sistema de Participación Público Privada para desarrollar, financiar, operar y mantener proyectos de infraestructura vial por unos \$ 6.000 MM USD. Las obras no pudieron ejecutarse al no obtener las empresas concesionarias los cierres financieros previstos y los contratos PPP se extinguieron.

Además, en el año 2018 la empresa estatal Corredores Viales S.A. se hizo cargo de más de 3.300 kilómetros de las rutas nacionales que, a pesar de estar en manos de operadores privados, no habían sido seleccionadas para las nuevas licitaciones que había preparado el Estado Nacional.

Posteriormente, en 2020, se incorporaron a Corredores Viales S.A. los tramos que estaban en el Sistema PPP que se habían extinguido, que alcanzó a administrar 6.000 kilómetros de la Red Vial.

Sin embargo, la empresa enfrenta diversos problemas: alto déficit, gran cantidad de personal y tarifas de peaje muy bajas, las que, excepto por este año, no han seguido el ritmo de la inflación.

Situación actual:

En la actualidad, la Red Vial Argentina, nacional como provincial, enfrenta una situación crítica, con más del 50% de su longitud en estado regular o malo. El 29 de octubre, el Estado Nacional anunció la licitación en dos etapas de nuevas concesiones por peaje que abarcarán un poco más de 9.000 kilómetros. Los operadores de estos nuevos tramos concesionados estarán obligados a mantenerlos según los estándares fijados por el propio Estado Nacional.

La Asociación Argentina de Carreteras ve con especial interés esta nueva iniciativa por tres motivos:

1. Al buscar una solución al mantenimiento de gran parte de la Red de Alto Tránsito, se mejorarían las condiciones de circulación para los usuarios que por ella transitan.
2. Dado que los nuevos concesionarios serán responsables de definir las estrategias de conservación de las calzadas, deberán desarrollar modelos de gestión de activos mediante la aplicación de la ingeniería en la gestión de pavimentos. Un precedente positivo se dio en los años 90, cuando las concesionarias aplicaron tecnología e ingeniería de punta para mejorar su rendimiento económico.

3. Se prevé la modernización del cobro de peaje mediante el cambio de todas las cabinas y barreras existentes por el sistema Free-Flow, lo que disminuye los tiempos de viaje de los usuarios, mejora la seguridad vial y el medio ambiente. También, en el ámbito de la renovación tecnológica, se prevé aplicar un sistema de pesaje dinámico que permitirá medir y registrar el peso de los vehículos en movimiento (WIM) buscando desalentar el exceso de peso en nuestras rutas, fundamental para la conservación del patrimonio vial.

Creemos que estos cambios deberían generar beneficios para los usuarios de esta nueva Red Concesionada. Al mismo tiempo, consideramos que una concesión por peaje es un sistema equitativo, ya que permite que los costos de mantenimiento de las rutas sean cubiertos solo por quienes las utilizan.

Sin embargo, desde nuestra asociación, insistimos en la necesidad del mantenimiento de los casi 32.000 kilómetros restantes y en completar las obras de ampliación de capacidad y de seguridad necesarias, de acuerdo a parámetros estrictamente técnicos.

Nuevamente afirmamos que se debe preservar el patrimonio vial del país. Y reiteramos que hay que consolidar la seguridad de las rutas, la conectividad y la circulación de la producción. Nadie desconoce el enorme impacto que el mal estado de los caminos tiene en la recuperación económica que, hoy más que nunca, el país necesita.

Tampoco perdemos de vista que en otros momentos en los que se plantearon cambios en las concesiones viales, las sucesivas crisis económicas y una constante inflación afectaron negativamente los ingresos por peajes, generando el incumplimiento de los contratos, tanto por parte de las empresas concesionarias como del propio Estado, que muchas veces enfrentó dificultades para respetar las obligaciones que él mismo había generado.

#### Conclusiones:

En nuestra Asociación creemos que para el éxito de esta nueva etapa de las concesiones viales en Argentina, es necesario garantizar que las obligaciones contractuales serán respetadas tanto por el Estado como por los inversores privados, además de contar con proyectos ejecutivos de excelencia que aseguren la implementación de buenas prácticas de ingeniería, de modo que se prioricen la seguridad, la eficiencia y la durabilidad de la red.



Estamos convencidos de que el Gobierno Nacional encontrará los mecanismos necesarios para mantener toda la Red Vial en estándares de seguridad para los usuarios y para asegurar el financiamiento de los tramos que necesiten ampliarse, con tarifas razonables.

En este próximo ciclo que se inicia, lo público y lo privado deben unirse con fuerza. Pensamos que es tiempo de adaptarnos y evolucionar frente a los cambios y desafíos. Desde la AAC estamos dispuestos a ofrecer a las autoridades nacionales nuestra visión innovadora y creativa. Y a seguir colaborando con el compromiso, la pasión y la dedicación que nos ha caracterizado a lo largo de nuestros 72 años de historia.