

miento de la producción se para. Hay buenas experiencias en algunas localidades, departamentos de zonas rurales, donde los sectores que forman parte de la producción se asocian a cámaras o en consorcios para gestionar las necesidades en relación con los caminos y accesos. Creo que ése es el modelo de gestión que habría que seguir”.

La experiencia cordobesa

Antonio Picca, del Consorcio Caminero de Río Segundo, preside la regional número 5 y desde hace 8 años está al frente también de la Asociación de Consorcios Camineros de Córdoba, donde desarrollaron el programa “Estado y sociedad al servicio de los caminos rurales”, explicó: “El sistema de consorcios camineros en Córdoba, en conjunto con cuatro entidades del agro y el área de Vialidad de la provincia, son las que discuten y llegan a un consenso sobre las obras que se realizan con los fondos previstos para el mantenimiento de los caminos rurales”.

En toda la provincia de Córdoba hay 287 consorcios camineros que se agrupan en 19 regionales, que a su vez conservan nada menos que 56.000 kilómetros de caminos de tierra y son mantenidos con participación del sector privado, el aporte de Vialidad y la contribución importante que hacen los productores agropecuarios a su consorcio caminero: “Aquí hubo una gran comprensión de las partes sobre los beneficios que se obtienen al trabajar en conjunto, ya sea en obtener mejores precios en los insumos o al decidir qué tipo de obras hay que realizar”.

Los consorcios camineros conservan la red terciaria y secundaria y algunas primarias sin pavimentar, en dos aspectos: los trabajos de conservación y en las obras de mejoramiento. La Asociación cuenta con equipamiento tecnológico propio (dispone de 500 maquinarias que pueden trabajar a la vez en distintos lugares de la provincia) y un fondo de financiamiento, que es un subsidio reintegrable que se presta a los consorcios camineros, siempre en un ámbito solidario.

La no atención de los miles de kilómetros de caminos que se extienden desde el lugar donde se radican los establecimientos agropecuarios hasta los centros de acopio significa para el país una pérdida de 519 millones de dólares anuales por los precios que se pagan en concepto de costos de transporte y diferencias por el valor de la tierra, según las estimaciones hechas por la Asociación Argentina de Carreteras. “Hay que darle al camino un estándar de eficiencia”, señaló uno de los expositores en el congreso realizado meses atrás en las sierras cordobesas. La expansión de algunas economías regionales, en contraposición a la situación financiera de las provincias, obliga a pensar si habrá una mejor oportunidad para dar respuesta a una demanda del pequeño productor, tantas veces relegada de la agenda. ●



Las economías regionales, relegadas en la agenda

UNA IDEA DE PLAN

El plan de caminos rurales terciarios, una alternativa en estudio

Lineamientos

Prevé el desarrollo sobre una red de 270.000 kilómetros de la pampa húmeda (provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y La Pampa), durante los próximos 10 años.

Red primaria

Tendría una extensión de 90.000 kilómetros y abarcaría los caminos más transitados.

Red secundaria

Los de menor tránsito estarían integrados en una red de 180.000 kilómetros.

Actores

Participarían productores y organizaciones profesionales de la planificación.

Prioridad y ejecución

La conservación de la red sería la máxima prioridad, y su ejecución sería descentralizada, en el ámbito municipal.

Propuesta

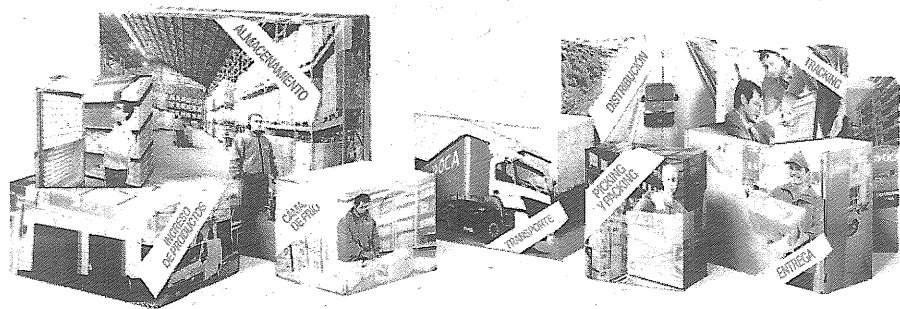
Sobre la red primaria de 90.000 km se desarrollarían trabajos de conservación rutinaria en el 60% del módulo; conservación y mejora sobre el 30% de los módulos y pavimentación en el 10% de cada módulo.

EXPERIENCIA ESPAÑOLA

IGUALADOS POR LA CRISIS

Según la Asociación Española de la Carretera, el estado de conservación se resiente y registra su peor dato desde los años ochenta. “Obras que se terminaron de prisa, inauguraciones mediáticas, cintas cortadas por las autoridades y, por fin, el estreno.” La película puede ser similar en distintas regiones de América latina, donde el crecimiento de las economías emergentes está obligando a mantener, mejorar y aumentar la capacidad de kilómetros de vías transportables. “Son millones de euros invertidos y su futuro puede ser incierto. En muchos tramos ya se nota la falta de mantenimiento”, se describe en la nota, en la que además se agrega: “No son pocas las carreteras que se encuentran mal asfaltadas, desgastadas o con baches, a lo que se le une una señalización defectuosa y anticuada, iluminación ineficiente o lo que es peor, apagada”. Cualquier parecido con la realidad local es pura coincidencia. Según el estudio presentado por la AEC, las vías españolas “se encuentran en un estado de conservación deficiente, con un retraso acumulado de inversión de 5500 millones de euros, lo que supone un 30% más que en 2005”.

A más tiempo pase sin repararse los caminos, aumenta el deterioro (y el costo del mantenimiento). Un análisis similar hacen sus pares argentinos, que, por cierto, padecen de complejidades mucho más necesarias de tener en cuenta como los enormes kilómetros de extensión que un transporte debe recorrer en sus largos viajes, el exceso de carga en los camiones, y la situación de los caminos rurales que parecen dejados a la suerte de lo que el productor rural o el intendente del pueblo puedan llegar a resolver. En España, las autoridades reclaman que se garanticen los costos de conservación en presupuestos. “La falta de mantenimiento es como si se construyera un hospital, y luego no se contrata la luz”. Pareciera que los sacudones de la crisis nos igualan ante la enfermedad, y como señalan sus pares de la Asociación Argentina de Carreteras, hay que darle al camino un estándar de eficiencia. La experiencia de los consorcios camineros y su mecanismo de financiación mixta puede ser una buena señal. Pero, como todo, dependerá más de la conducta que de los efectos curativos de una buena receta. ●



OCA. Logística en una nueva dimensión.

0800-999-7700 - www.oca.com.ar

