

## **ÁREA de GESTIÓN: Vialidad**

### **Título: Rutas Derruidas: desinversión y falta de mantenimiento en los caminos provinciales**

**Gabriel Casas<sup>1</sup>**

**Resumen de la problemática:** La red vial bajo jurisdicción de la provincia de Buenos Aires tiene una extensión de 35.423 kilómetros de los cuales 10.657 son pavimentados y 24.766 son caminos de tierra. La red vial provincial es obsoleta y se encuentra gravemente deteriorada. Actualmente el gobierno provincial invierte el 1,4% de su presupuesto en la DVBA. Para el año 2013 la DVBA tiene asignado \$ 1.986.966.900 en su presupuesto. Pero esta cifra, aparentemente importante, se licua con el correr de los meses y la subejecución presupuestaria. El avance de los trabajos de construcción y repavimentación son excesivamente lentos en relación a las necesidades de los usuarios. El incremento de los costos de construcción, producto de la inflación, también impacta de manera determinante. Desde nuestro punto de vista, podemos identificar cuatro causas del mal estado de las rutas y caminos provinciales, a saber: 1) Falta de inversiones en el área vial y/o subejecución presupuestaria; 2) Desinversión y desmantelamiento de la DVBA; 3) Falta de mantenimiento sostenido de las rutas y caminos provinciales; y 4) Falta de control de la circulación de camiones con exceso de peso.

### **Aspectos Importantes**

La red vial bajo jurisdicción de la provincia de Buenos Aires tiene una extensión de 35.423 kilómetros de los cuales 10.657 son pavimentados y 24.766 son caminos de tierra. Debemos tener en cuenta el crecimiento exponencial del parque automotor en la República Argentina el cual alcanzó en el año 2011 un total de 9.389.096 vehículos de los cuales el 86,8% son automóviles, el 9,7% vehículos livianos y el 3,5% vehículos pesados. Del total de vehículos existentes el 52% están radicados en la provincia de Buenos Aires. A su vez, la flota de autotransporte de cargas radicadas en la provincia de Buenos Aires se compone de más de 426.000 vehículos representando el 66,6% del total de vehículos de cargas del país (670.000). A su vez, la matriz productiva de la provincia emplea en forma intensiva el transporte automotor de cargas utilizando las rutas y caminos provinciales. Esto se debe a que la producción se encuentra constreñida y condicionada por la actual matriz de transporte la cual abandono el

---

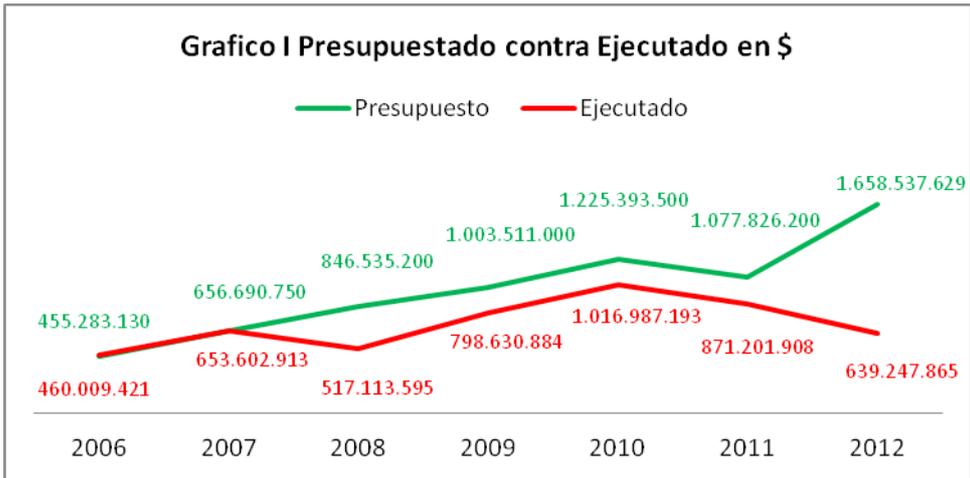
<sup>1</sup> Asesor Legislativo – Despacho Dip. Pcial Ricardo Vago

transporte ferroviarios de cargas durante la década del 90 en favor del transporte automotor de cargas y de pasajeros. El resultado son rutas saturadas de vehículos.

Este volumen de personas y mercaderías circulando simultáneamente por la red vial provincial ocasiona el natural desgaste de la misma. Las rutas deben ser mantenidas desde el mismo momento de su inauguración ya que las mismas no están diseñadas para ser “eternas” sino para brindar un buen servicio y garantizar óptimas condiciones de transitabilidad y seguridad en tanto reciba el mantenimiento necesario.

La red vial provincial es obsoleta y se encuentra gravemente deteriorada. El inmenso volumen de tráfico actual (de personas y mercaderías) demanda con urgencia que las vetustas y peligrosas rutas de una única mano se transformen en verdaderas autovías que brinden el grado de seguridad y confort que los usuarios merecen, y que la red de caminos secundarios y terciarios reciban el mantenimiento necesario para poder sacar la producción de los campos y permitir la comunicación de los pueblos del interior bonaerense. La seguridad, la comunicación y la evolución de la integración entre los diferentes clusters productivos de la provincia requieren con urgencia de una importante inversión de recursos económicos en materia de desarrollo vial.

Actualmente el gobierno provincial invierte el 1,4% de su presupuesto en la DVBA. Para el año 2013 la DVBA tiene asignado \$ 1.986.966.900 en su presupuesto. Pero esta cifra, aparentemente importante, se licua con el correr de los meses y la subejecución presupuestaria. Por ejemplo, el presupuesto de la DVBA del ejercicio 2012 fue de \$ 1.658.537.629 de los cuales al mes de noviembre del mismo año tan solo llevaba ejecutados \$ 639.247.865 es decir poco más del 38% del presupuesto asignado. Esta metodología se repite a lo largo de los últimos años como puede verse en el gráfico I.



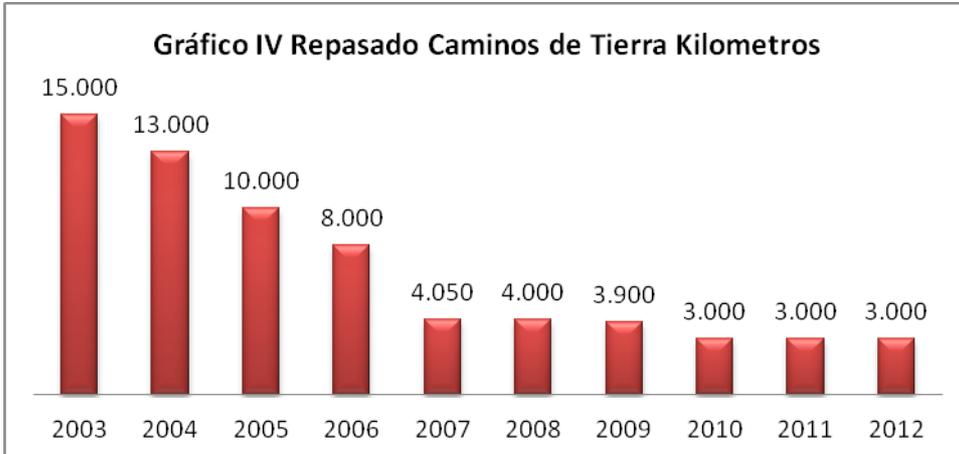
A su vez el avance de los trabajos de construcción y repavimentación son excesivamente lentos en relación a las necesidades de los usuarios. La detención de las obras por falta de pago a las empresas es algo recurrente. Durante el período 2004 – 2012 se alcanzó a construir y repavimentar un total de 755 km, es decir, se demoró 9 años en cubrir el 7% de la red asfaltada. (Gráfico II).



Esta situación se agrava cuando sumamos al cuadro la variable incremento de costos en la construcción de infraestructura vial donde la inflación devora los recursos. Puede observarse en el gráfico III que el kilómetro de ruta construida costaba \$ 910.475 en 2004 mientras que en 2012 fue de \$ 3.191.114, un incremento del 350%.



El cuadro se agrava aún más con el desmantelamiento de las delegaciones regionales de la DVBA. Este repliegue se reflejado en la abrupta caída de la cantidad de Km de caminos de tierra repasados y mantenidos en condiciones de transitabilidad por la DVGA la cual en el año 2003 repasaba 15.000 Km de caminos de tierra mientras que en el año 2012 tan solo repaso 3.000 Km, apenas el 20% que hace 10 años. (Gráfico IV) A esto se suma el descenso en el desmalezado de hectáreas, mientras en el año 2003 se desmalezaban 15.000 hectáreas hoy en día el promedio es de 12.000 hectáreas.



Cabe mencionar que uno de los factores que incide directamente en el deterioro de las rutas es la circulación por las mismas de camiones con exceso de peso. El peso máximo permitido es de 45 toneladas cuando por las rutas circulan camiones con 75 o más toneladas carga. Durante años la provincia no realizo control alguno en la materia. Ese no control es co-responsable de los ahuellamientos, baches y encalaminados en las rutas, los cuales a su vez generan accidentes mortales cuando los automovilistas realizan maniobras bruscas intentando esquivar estos obstáculos.

En conclusión, podemos identificar cuatro causas del mal estado de las rutas y caminos provinciales, a saber: 1) Falta de inversiones en el área vial y/o subejecución presupuestaria; 2) Desinversión y desmantelamiento de la DVBA; 3) Falta de mantenimiento sostenido de las rutas y caminos provinciales; y 4) Falta de control de la circulación de camiones con exceso de peso.

Estas son las causas del deterioro de las rutas, pero si debemos identificar un responsable, este es el gobierno provincial, por no realizar las inversiones y los trabajos de mantenimiento que debe realizar; por subejecutar presupuestos y transferir a otras áreas las partidas asignadas a DVBA; por no controlar el peso de los camiones; y por desmantelar y reducir al mínimo las actividades de las delegaciones regionales de DVBA permitiendo de esta forma que el sistema se sobre-deteriore hasta puntos de no retorno; y por haber implementado una política cortoplacista y cosmética en un área tan sensible como la seguridad vial, donde se paga con vidas.