



**Federación de Centros y Entidades
Gremiales de Acopiadores de Cereales**

BUENOS AIRES, 2 de septiembre de 2003-09-08

Señor Presidente:

De la mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para adjuntarle para su conocimiento y difusión que estime adecuada, copia de nota periodística titulada "PONDRAN MAS RUTAS EN MANOS PRIVADAS", elaborada por la periodista María Giselle Castro, publicada por el diario LA NACIÓN en el día de la fecha.

Conforme a lo que surge de esta nota, queda en evidencia que los esfuerzos realizados por el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial, entidad que integra esta Federación, no han sido vanos, dado que la política que planifica el Gobierno Nacional en materia de mantenimiento de las rutas nacionales, encuadra, en gran medida, a los requerimientos que a lo largo de los últimos años y en distintos ámbitos, ha formulado el precitado comité de usuarios.

En efecto, la idea de impulsar los planes CREMA (contratos de recuperación y mantenimiento sin necesidad del cobro de peaje), como así el fortalecimiento de la capacidad operativa de la Dirección de Vialidad Nacional y la expresión que el "Poder Ejecutivo no quiere ampliar la red bajo cobre de peaje", han sido en todo momento, las premisas básicas impulsadas por el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial.

En lo que respecta al mantenimiento bajo el régimen de peaje de los aproximadamente 9.000 kilómetros existentes en concesión, si bien es un hecho consumado que viene de más de 13 años y quizás de difícil solución por las autoridades nacionales afectadas al tema, no obsta para que el CONADUV mantenga su posición de inviabilidad e injusto socialmente por su alto costo operativo.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludar a Ud. muy atte.

NELSO PRINA
ASESOR DE TRANSPORTE

Obras públicas: financiación del Banco Mundial

Pondrán más rutas en manos privadas

El Gobierno prepara la licitación de más de 10.000 kilómetros de caminos que hoy mantiene Vialidad

- Planificación Federal ampliará el sistema Crema, de recuperación y mantenimiento
- Se pasará de los actuales 56 contratos a 103 • Quieren mejorar la red vial, en franco deterioro

Por María Giselle Castro

De la Redacción de LA NACIÓN

El Gobierno prepara la licitación pública para incorporar a fines de este año y comienzos del próximo más de 10.000 kilómetros de caminos al sistema Crema (contratos de recuperación y mantenimiento), que financiará el Banco Mundial en un 75 por ciento.

Además, según les anticipó a los empresarios del sector de la construcción el administrador general de Vialidad Nacional, Nelson Periotti, entre octubre y diciembre se relicionarán los 56 contratos Crema que funcionan desde julio de 1998, muchos de cuales

ya están vencidos. De esta forma, los convenios serán, con los nuevos, 103 en total

"A la luz del éxito que ha tenido este sistema de gestión, Vialidad Nacional prepara la licitación de nuevas mallas (caminos), que en parte se financiarán con el préstamo vigente que el Banco Mundial otorgó al programa Crema", dijo Periotti.

De los 40.000 kilómetros de la red troncal argentina, 9800 están concesionarios mediante el sistema de peaje, 12.000 se mantienen con contratos Crema y el

resto queda a merced del mantenimiento que pueda darle Vialidad.

Por eso, y porque el Poder Ejecutivo no quiere ampliar la red bajo cobro de peaje, resolvió licitar cerca de 10.000 kilómetros de caminos, que serán puestos por cinco años en manos de contratistas en un intento por comenzar a recuperar el deteriorado estado de las rutas argentinas.

Por los programas Crema I y II, el Banco Mundial otorgó a la Argentina préstamos por US\$ 674 millones. En el organismo dijeron que el sistema de recuperación y mantenimiento es uno de los programas "que más contentos tiene al Banco", y por eso descontaron que el financiamiento para la ampliación del sistema seguirá vigente.

Contra los peajes

Es sabido que el Banco Mundial no comparte la idea de que las concesiones por peaje sigan adelante, y así se lo planteó al Gobierno en las distintas reuniones que directivos de la delegación local mantuvieron con funcionarios del Ministerio de Planificación Federal, que preside Julio De Vido, y con representantes del Comité de Usuarios Viales.

El organismo considera que los programas Crema permiten aumentar la participación del sector privado en actividades de rehabilitación y mantenimiento vial, y que también posibilitan la estabilización de los costos del transporte evitando el mayor deterioro de la red nacional, que no se encuentra en régimen de concesión.

Pero lo que De Vido también quiere es fortalecer la capacidad de la Dirección Nacional de Vialidad para planificar, otorgar contratos y supervisar los programas de mejoramiento de los caminos. Para eso, puso a uno de sus hombres de confianza:

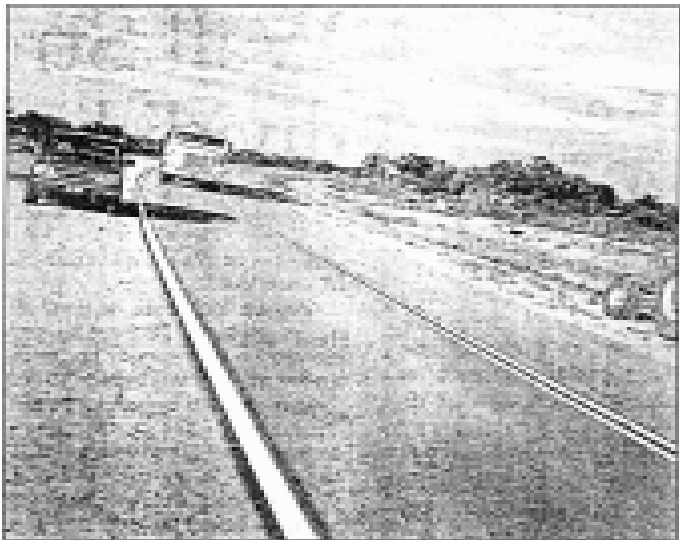
Nelson Periotti fue el titular de la Dirección de Vialidad de Santa Cruz, cuando Kirchner gobernó esa provincia. Será Periotti, entonces, el que deberá torcer la historia de ese organismo, que en los últimos años funcionó con presupuestos exiguos. Si alguien sabe de eso es Julio Montaña, ex administrador del organismo durante la presidencia de Eduardo Duhalde y actual subsecretario de Transporte Ferroviario.

En febrero último, cuando una camioneta que transitaba por la ruta 168, en Santa Fe, cayó en un socavón del río Paraná y sus cinco ocupantes murieron, la situación de los caminos provocó un fugaz debate sobre el estado de las rutas. Entonces, Montaña cargó las tintas sobre Economía y reclamó más presupuesto. Pero desde entonces nada se modificó.

"Creemos que es necesario desarrollar una política activa de mantenimiento y rehabilitación de la red no concesionada. Por eso estimamos conveniente la generación de contratos de largo plazo como los Crema o similares, con un control más estricto medible en índices de resultado", opinó Miguel Salvia, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC).

La desinversión fue una constante durante los últimos años. En 1991 se eliminó un fondo específico con el que se mantenían las obras y fue a partir de ese momento cuando Vialidad comenzó a financiarse con recursos del Tesoro y programas aislados del Banco Mundial y del BID.

Según datos de la AAC, mientras en 1999 la inversión en la red vial nacional fue de US\$ 962 millones, esa cifra cayó en 2000 a 519 millones, es decir, un 46 por ciento menos. El número, de todas maneras, siguió en descenso a partir de 2001 tras la devaluación.



Prevén mejorar 10.000 kilómetros de rutas

ARCHIVO

5

Años

® Es el plazo que tendrán todos los contratos viales.

US\$ 519

Millones

i Fue lo invertido durante 2000 en la red vial nacional

56

Documentos

a Son los contratos vigentes. Pasarán a ser 103.