

Peajes en la mira: ¿la solución para las rutas nacionales en ruinas?

17/12/2024



Un nuevo capítulo se escribe en la crónica del deterioro de las rutas nacionales. Con obras públicas paralizadas desde comienzo de año, los mandatarios provinciales han vuelto a elevar sus voces, exigiendo soluciones concretas para un problema que afecta a millones de argentinos. En este contexto, la implementación de un sistema de peajes se presenta como una posible salida, aunque no está exenta de controversias.

La situación de las rutas nacionales es crítica. El estado de conservación de muchas de ellas representa un serio peligro para la seguridad vial y un obstáculo para el desarrollo económico del país. La falta de inversión y mantenimiento a largo plazo ha dejado su huella, generando un reclamo cada vez más fuerte por parte de la sociedad.

Encontrar una solución a este problema de escala nacional no es tarea fácil. La relación entre Nación y provincias, la

disponibilidad de recursos humanos y, sobre todo, la necesidad de un presupuesto millonario para llevar a cabo las obras necesarias, son algunos de los desafíos a los que se enfrentan los tomadores de decisiones.

Rolando Baldasso, extitular de Vialidad Provincial y actual concejal de Luján de Cuyo, profundizó en esta problemática en diálogo con FM Vos 94.5. El especialista destacó la urgencia de actuar y analizó las posibles soluciones, entre las que se encuentra la implementación de un sistema de peajes. «Esto no es algo nuevo. De hecho, este tipo de discusiones se dieron en los años 90. Las rutas que tenemos son trayectos donde prácticamente nunca ha habido una inversión importante por parte del Estado Nacional. Los fondos del combustible prácticamente no se han utilizado para el mantenimiento y el arreglo de las mismas», aseguró Rolando Baldasso al principio de la nota.

«En los años 30, cuando se creó el sistema vial nacional, se generó un impuesto a los combustibles y a las cubiertas, el cual debía ser destinado para construir rutas en Argentina. Con el tiempo, este impuesto se fue utilizando para alimentar otros fondos como el FONAVI (Fondo Nacional de la Vivienda). Incluso, en algún momento comenzó a utilizarse ese fondo para el de los jubilados. Es decir que en el presente solo se destina a Vialidad Nacional o Provincial una parte ínfima de ese dinero para el mantenimiento de las rutas», amplió.

A continuación, y ante la problemática expuesta, Baldasso hizo referencia al plan que en la década de los 90. «La iniciativa iba a permitir la generación de dobles vías o autopistas con más de 10.000 kilómetros financiadas por una tasa de un centavo de dólar por cada litro de combustible, cada 1.000 kilómetros de autopista construida. Esto fue lo que se discutió tanto a nivel país como provincial. Ahora lo que nosotros planteamos es un esquema para los grandes centros urbanos, con un esquema general de peajes que pueda resolver el estado calamitoso de la ruta nacional 7, y a su vez beneficie la red de accesos a Mendoza», manifestó.

«Lo que estoy planteando es que ante la parálisis de la obra

pública y el deterioro de las rutas no va a ser fácil conseguir el dinero ante Nación, sino que vamos a tener que pensar, como lo hacen en Chile, Perú o en otros lugares, en un sistema de peaje contra obra», observó.

Asimismo, dijo que se deben presentar distintas soluciones para avanzar con la reparación de aquellas rutas que conectan al sur provincial con Mendoza Capital. «Creo que se va a tener que pensar en un sistema de subsidios cruzados. Tal vez, por ejemplo, que algún peaje mínimo alimente el mantenimiento de la Ruta 143 entre San Rafael y Mendoza», sugirió el actual concejal de Luján de Cuyo.

Por otra parte, fue consultado sobre si el proyecto contempla la posibilidad de que el gobierno nacional le transfiera el control a Mendoza para poder avanzar rápidamente en la puesta en marcha de la iniciativa. «Siempre se han firmado convenios entre Nación y provincias. Así lo hicieron en Córdoba, Buenos Aires y Santa Fe. Cada vez que se han hecho las grandes redes de acceso se avanzó con convenios que permitieron el trabajo en conjunto. La responsabilidad de las principales rutas de interconexión no va a dejar de ser nacional legalmente, pero muchas veces las provincias lo que hacen es articular el trabajo técnicamente. Luego, se establece un organismo de control que es normalmente mixto, ya que se debe supervisar la concesión», expresó.

«Yo no lo veo difícil el control, sí lo que creo es que es una decisión que tiene que ser discutida con el ámbito político para recuperar en serio el Estado. Pienso que otras naciones avanzan hace tiempo con concesiones de este tipo, más allá de que cambien de gobierno y estos sean de derecha o izquierda, más o menos populistas. Eso es lo que pasa en Chile y Perú, mantienen las concesiones viales y las mismas funcionan muy bien, mientras tanto en Argentina se siguen aletargando todo este tipo de discusiones», sostuvo.

Por último, se mostró confiado sobre el avance de su propuesta, asegurando que se trata de un proyecto totalmente factible de aplicación. «Sé que la Nación está trabajando en esto. También he escuchado al secretario de Servicios Públicos

de la provincia de Mendoza, Natalio Mema, que dijo que se está pensando en llamar a licitación sobre algunas rutas de la zona norte de Mendoza. Así que creo que es algo que en un momento u otro va a estar puesto sobre el tablero, y considero que es lo que se puede dar tranquilamente», anticipó.

«Son varias la rutas que presentan un deterioro avanzado. La ruta 40 que va hacia Neuquén desde Malargüe tiene un estado calamitoso. La misma 143 que se vincula luego de General Alvear hasta el sur, la 146 o la 188 son rutas que tal vez necesiten un tratamiento diferente. Me parece que con el tiempo se va ir dando una discusión más amplia», completó.