

GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE CARRETERAS TRONCALES EN ARGENTINA. EVOLUCIÓN, RESULTADOS Y EXPECTATIVAS EN 10 AÑOS DE APLICACIÓN

Ing. Julio Ortiz Andino, Subadministrador General,
Ing. Jorge Gregorutti, Subgerente de Obras y Concesiones,
Ing. Fernando Novoa, Jefe de División Programas,
Dirección Nacional de Vialidad, Argentina
jortizandino@vialidad.gov.ar

RESUMEN

En el marco de una política vial tendiente a dar fuerte participación a la actividad privada, EN LA Dirección Nacional de Vialidad de Argentina, se desarrollo a partir del año 1995, un Sistema de Gestión denominado Contratos de Recuperación y Mantenimiento (C.RE.MA.), con el objetivo de mejorar el estado de las Rutas Nacionales y mantener la transitabilidad de las mismas preservando y aumentando el capital viario existente.

Los contratos con metodología de Ajuste Alzado, tenían una duración de 5 años, requerían de las Empresas Contratistas en una primera etapa, la ejecución de obras de recuperación, para alcanzar Índices de estado preestablecidos y preservarlos durante el desarrollo del Contrato, (Obras de Recuperación), y una segunda etapa, de 5 años, en cuyo lapso está incluida la primer etapa, en la que se obligaba al Contratista, a ejecutar la Conservación de Rutina y toda tarea que garantice el mantenimiento estándar prefijado (Obras de Mantenimiento), no teniendo previsto ningún servicio al usuario.

La red originalmente gestionada por este Sistema fue de 60 Mallas, con una longitud promedio de 195 Km. cada una, y una extensión total de 11.813 Km.; lo que significa un 42% del total de la Red Vial Nacional pavimentada, con una inversión de 650.000.000 U\$S.

Esta metodología de Gestión se amplio a una segunda etapa a partir del año 2004, conservando la concepción original y modificando ciertos aspectos contractuales en virtud de las experiencias recogidas, en esta nueva etapa se desarrollan 46 nuevos contratos, y están proyectados en total 120 contratos, lo que permitirá cubrir aproximadamente el 90% de la Red Vial Nacional pavimentada.

Tanto los CREMA I como los CREMA II contaron con financiamiento Estatal y del Banco Mundial (BIRF); en distintas proporciones en función de ir disminuyendo el aporte del BIRF con al paso del tiempo hasta que estén financiadas en un 100% con aportes del Tesoro Nacional.

En el presente trabajo se describirá el sistema de gestión, analizando su implementación, evolución, y expectativa, red en la que fue implementado, rango de transito medio diario considerado, longitud de malla, metodología de certificación, parámetros exigidos, evaluación técnica económica, duración de los contratos, resultados obtenidos, desviaciones, etc.