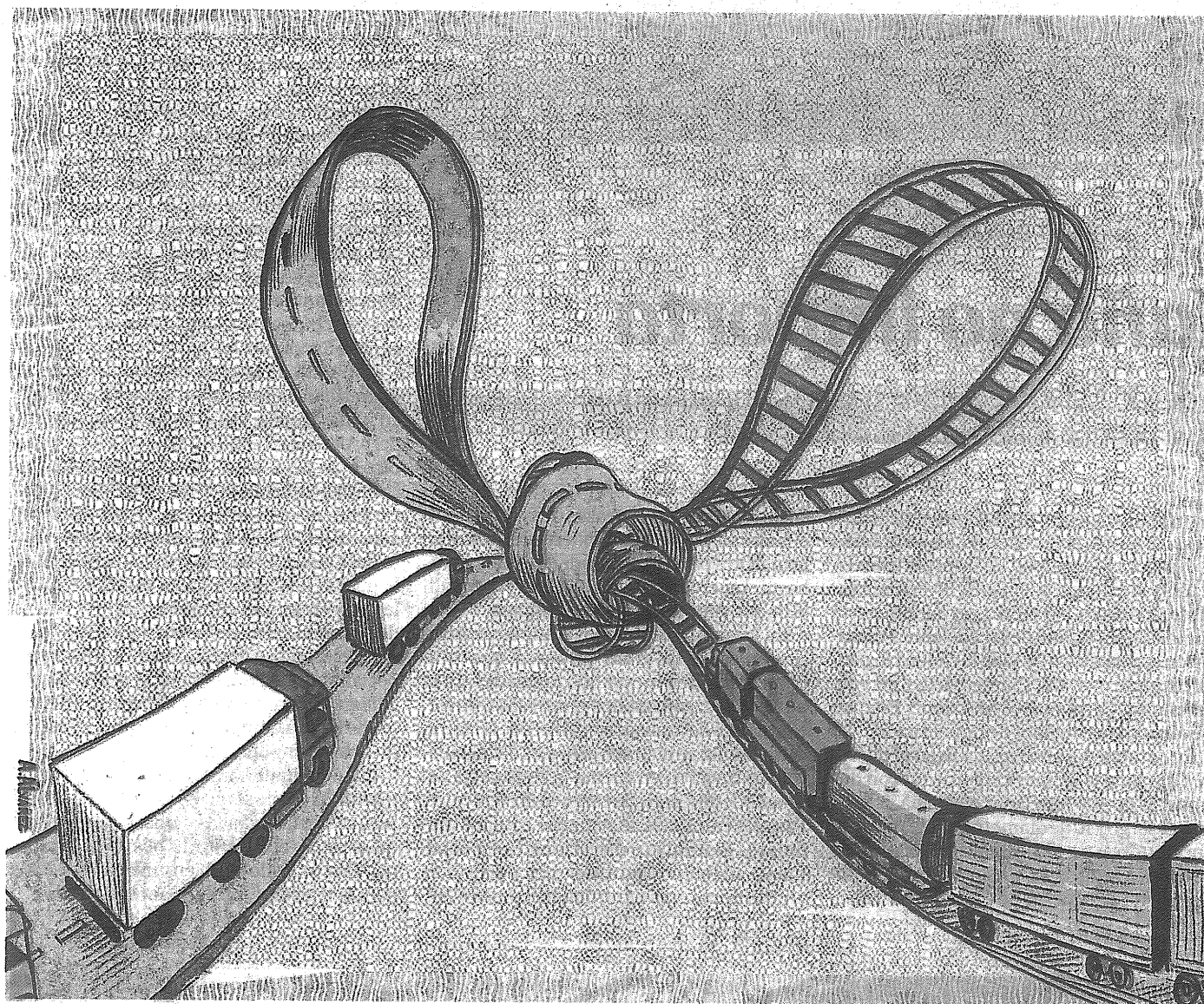


RUTAS

El estado de la red vial y su impacto en los costos de la producción

La antigüedad de las rutas argentinas, así como los caminos de tierra, merecen especial atención; aun cuando en un futuro escenario el ferrocarril recupere parte del transporte de cargas, el camión seguirá teniendo un rol de importancia en el movimiento de las mercaderías en todo el país.

Ilustración Alejandro Álvarez



Cuando comenzaron a construirse los primeros caminos en el país, a principios del siglo XX, el transporte de cargas por el territorio nacional se hacía en trenes.

Pero las épocas cambiaron con el progresivo desguace del ferrocarril, iniciado en la década del 80. Y los camiones de distinto porte, que pasaron a ser el medio exclusivo para el traslado de mercaderías por la vía terrestre, “superan hoy en muchas rutas el 40 por ciento” del tráfico, a la par del notorio crecimiento vehicular general.

Sin embargo, las rutas, tanto nacionales como provinciales, se quedaron en el pasado. “La red pavimentada fue diseñada sin medi-

das de seguridad como las que se exigen en la actualidad y por su antigüedad presentan problemas de anchos de zona de camino inferiores a 7,30 metros, curvas con radios escasos y en general banquetas naturales”, detalló Miguel Ángel Salvia, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras.

Mientras tanto, la Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa) dio cuenta este año del crecimiento del parque del transporte de cargas, que desde 2004 tuvo una incorporación de “más de 170.000 nuevas unidades”.

Por su parte, Jorge Rodríguez, titular del Consejo Vial Federal, remarcó que actualmente “más del 90 por ciento de las cargas van por caminos y la red existente sufrió un deterioro progresivo por desatención du-

rante más de dos décadas”, por lo cual estimó imperioso “ampliarla con pavimentos o mejoramientos que aseguren un tránsito permanente”.

“El 70 por ciento de la red pavimentada nacional es anterior en diseño a 1980 y la red pavimentada provincial oscila en el 64 por ciento. Más allá de que algunas repavimentaciones y variantes corrigieron algunos defectos de diseño, todo el sistema se encuentra hoy con una gran carga de inversiones de mantenimiento y repavimentaciones”, describió Salvia.

Salvia señaló que existe una “tendencia creciente y estable de altos niveles de inversión, alejando la visión de ciclos y series cortas, dado que todos los actores del sector vial

pueden hoy pensar en ciclos largos y por ende planificar las acciones vinculadas a recursos humanos, materiales y logística de inversión con un horizonte más estable y alto en términos de inversión futura”.

La red argentina de caminos consta de 228.510 kilómetros, compuesta por 39.618 kilómetros de red nacional y 188.892 de redes provinciales. De ese total, las rutas pavimentadas suman 79.088 kilómetros, es decir, el 35% del total de la red. “Ambas redes han tenido un crecimiento en pavimentación de 3453 kilómetros en las nacionales y de 4553 en las provinciales, durante los últimos años”, precisó Salvia.

“Con respecto a la cantidad de trochas existentes, 2460 kilómetros de la red nacional y 950 kilómetros de la provincial tienen más de dos calzadas –en general autopistas y autovías– encontrándose en ejecución 650 kilómetros, lo que determina una red total de estas características de 3410 km”, añadió.

Camiones nuevos

No sólo se ha venido acrecentando el flujo de camiones que circula por el país, sino que muchos de ellos presentan diseños y tecnologías que exigen caminos acordes. “El mayor ancho de los vehículos de carga requiere de rutas de 7,30 metros de ancho con banquetas pavimentadas para estacionar en caso de desperfectos o emergencias”, advirtió Néstor Fitipaldi, responsable del departamento de Infraestructura de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac).

Al respecto, Fitipaldi recordó que la Federación le “presentó un proyecto al gobierno nacional para ampliar el ancho de las rutas, para pavimentación de banquetas y duplicación de calzadas”.

La propuesta se hizo “consultando a empresarios y representantes de las 45 cámaras que integran Fadecac, así como a la Asociación Argentina de Carreteras, que avaló ese plan con un trabajo muy minucioso, revisando tramo por tramo”.

“De los 7500 kilómetros que sugerimos –continuó el responsable de Infraestructura de la Federación– se decidió reducirlo a 3000 en lo que corresponde a duplicación, por cuestiones económico-financieras. En la actualidad el gobierno está licitando y construyendo algunos de los tramos propuestos en las rutas de mayor tránsito”, indicó.

Por otro lado, Fitipaldi mencionó que “también existen cerca de 400.000 kilómetros de caminos no pavimentados (de la llamada red terciaria) que exigen una transitabilidad permanente debido a su vinculación con la producción (de las economías regionales) y en



La ruta nacional 12, en Misiones



El siempre crítico paso Cristo Redentor



La ruta 40, en Santa Cruz

FOTOS DE EXPOTRADE

muchos casos por (cuestiones vinculadas a la) inclusión social. No olvidemos que en muchos rincones del país hay radicadas familias que aseguran nuestra presencia territorial", agregó.

El dato fue destacado también por Alejandro Tagle, presidente de la Comisión Permanente del Asfalto: "Casi la mitad del total de la red nacional más la provincial son caminos de tierra, pese a ser importantes activos afectados a la producción de bienes y servicios", explicó Tagle.

En tanto, Nelson Periotti, administrador de la Dirección Nacional de Vialidad, ponderó el plan de inversiones encarado desde 2003, dentro del cual "se pavimentaron 4200 kilómetros de caminos de tierra, además de reparar y hacer mantenimiento en 35.000 kilómetros de la red nacional; de construir autopistas y autovías, que pasaron de 990 kilómetros a 2500, mientras que otros 700 están en ejecución" y de concretar "obras emblemáticas largamente prometidas, como la autopista Rosario-Córdoba y la Autovía Ruta Nacional 14, que va desde el sur de Entre Ríos hasta Paso de los Libres, en Corrientes", enumeró Periotti.

Banquinas

Tagle coincidió en la necesidad de "pavimentar las banquetas" y sobre la red en general enumeró como desafíos que se debe mejorar la superficie de rodamiento porque eso redundará en mejores condiciones de seguridad vial, y reclamó "darle sustentabilidad al sistema, perfeccionando los reciclados y ejecutar mezclas drenantes para las carpetas de rodamiento", entre otros puntos técnicos que hacen a la mejora del sistema.

El presidente de la Comisión Permanente del Asfalto aseguró que "la Argentina se autoabastece de asfalto, que es un insumo esencial en el sistema vial", y puntualizó que se aplica "en un 82 por ciento para ese uso".

Asimismo, diferenció los distintos tipos de "asfaltos convencionales, con variadas consistencias, de los modificados con fibras poliméricas que se utilizan para tránsito de cargas muy pesadas".

Por su parte, Diego Calo, coordinador del departamento Técnico de Pavimentos, en el Instituto del Cemento Portland, destacó la contribución del hormigón a los nuevos desafíos viales y afirmó: "La industria del cemento se encuentra en condiciones de abastecer la demanda requerida para un futuro plan integral de infraestructura" y recordó que poseen 18 plantas distribuidas en 10 provincias. De hecho, presentó una producción proyectada

para obras viales con un crecimiento del 8 por ciento anual, hasta 2017.

Entre las necesidades y complicaciones para ejecutar obras viales, Weiss subrayó: "Hay que asegurar la provisión de los insumos críticos para esta industria, como asfaltos, combustibles, cemento, acero y piedra, y hay que proveer la logística de suministro necesaria".

Costos

Al referirse al costo de la construcción de rutas, Fitipaldi dijo que "es muy alto en todo el mundo" y que localmente, para su financiamiento "hay que buscar alternativas válidas, para que no se deje de invertir en mantenimiento y ampliación de la red vial".

Desde la Cámara Argentina de la Construcción (CAC), su presidente, Gustavo Weiss, apuntó que "estudiar, proyectar, licitar y ejecutar una obra vial insume, como mínimo, cuatro o cinco años. Involucra, por lo general, recursos que se amortizan en mucho más

"HAY QUE TRABAJAR EN LA OBTENCIÓN DE MÁS Y MEJOR FINANCIAMIENTO PARA LAS EMPRESAS DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA", DESTACÓ GUSTAVO WEISS

tiempo. Nos ha tocado a veces que, con algún cambio institucional, se alteran las prioridades al punto que obras encaradas se paralizan. Ni hablar de obras que estaban en etapas de proyecto o licitación", advirtió.

"Hay que trabajar en la obtención de más y mejor financiamiento para las obras. Y aquí hay dos aspectos: el financiamiento para las empresas durante la construcción de la obra es imprescindible dado el casi nulo crédito comercial disponible, para el cual esperamos de los bancos propuestas superadoras al mero descuento de certificados a tasas prohibitivas. Muchas veces, el esfuerzo que el Estado realiza y que las empresas acompañan, se traduce en un trasvasamiento del sector productivo al financiero, que debemos minimizar", analizó Weiss.

El dirigente agregó que "la particularidad de estos trabajos, cuyos beneficios trascienden generaciones, deben ser objeto de financiaciones de largo plazo", concluyó. ●

Redacción Expotrade

EL MAPA RUTERO

Características de la red de caminos argentinos

Deterioro progresivo y desatención

Más del 90 por ciento de las cargas van por caminos y la red existente sufrió un deterioro progresivo por desatención durante más de dos décadas

La red tiene un diseño anterior a 1980

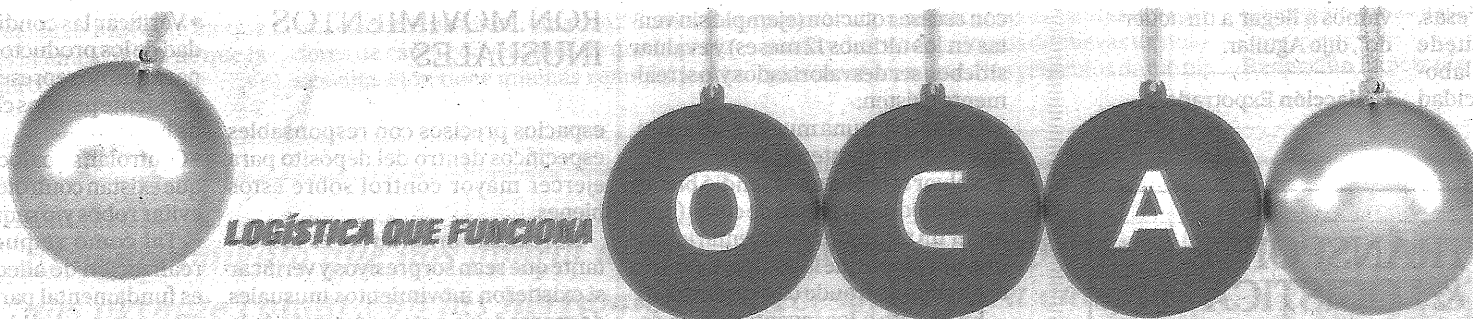
El 70 por ciento de la red pavimentada nacional es anterior en diseño a 1980 y la red pavimentada provincial oscila en el 64 por ciento

Composición de la red y nivel de pavimentación

La red argentina de caminos tiene 228.510 kilómetros (39.618 kilómetros de red nacional y 188.892 de redes provinciales). De ese total, las rutas pavimentadas suman 79.088 kilómetros: el 35% del total de la red

Cuál es el ancho de trocha necesario para el parque de camiones

La mayor tecnología y el mayor ancho de los vehículos de carga requieren de rutas de 7,30 metros de ancho con banquetas pavimentadas para estacionar en caso de desperfectos o emergencias



LOGÍSTICA QUE FUNCIONA

SOLUCIONES LOGÍSTICAS QUE SE ADAPTAN A TUS NECESIDADES SIN IMPORTAR QUE TAN COMPLEJAS SEAN.

Cross Docking / Almacenamiento / Depósitos con temperatura controlada / Cámaras de frío
 Picking & Packing / Distribución en todo el país / Logística inversa / Tracking online
 Operador Logístico de Medicamentos habilitado por ANMAT / Logística para e-Commerce



CONECTANDO EL PAÍS

0800-999-7700 - WWW.OCA.COM.AR

R.N.P.S.P. Nº2