



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**

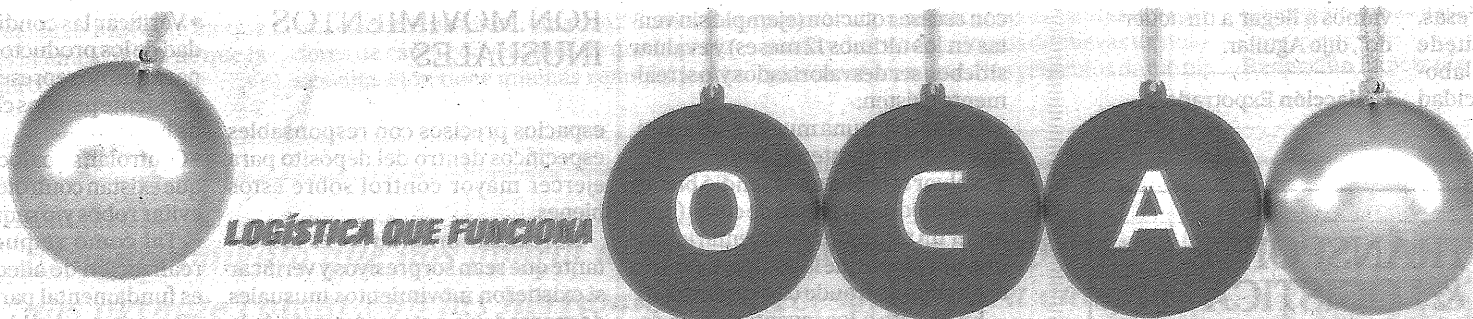
El 70 por ciento de la red pavimentada nacional es anterior en diseño a 1980 y la red pavimentada provincial oscila en el 64 por ciento

**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