

I INFRAESTRUCTURA I

# Los caminos de la producción, siempre en la agenda de temas pendientes

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

cuarios hasta los centros de acopio, ciudades o puertos, y en ellos las inversiones para la conservación y el mejoramiento se han demorado por décadas, más allá de avances aislados en algunas provincias y municipios.

“El problema de los caminos rurales es tan importante como el de las rutas nacionales, provinciales o las autopistas. Forman parte del sistema vial argentino, son el primer eslabón y su estado involucra a distintos protagonistas: los productores, transportistas, municipios, las provincias y la nación. A la vez, de su buena conservación se benefician todos, directa o indirectamente”, afirmó Miguel Salvia, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC).

Para empezar, señaló Salvia, “los caminos deben ser transitables durante todo el año, lo que no sucede, por ejemplo, cuando llueve. Esto no significa que se deban pavimentar todos los trayectos; hay caminos en las cuencas agropecuarias de los



En algunas zonas de Formosa, sólo con vehículos especiales

Estados Unidos, Australia o Nueva Zelanda que no están pavimentados, por caso, en Estados Unidos hay un millón de kilómetros de caminos sin pavimentar. Lo que se necesita es circular todo el año y para eso hay que pensar en una política de largo plazo”. En ese sentido, la asociación

presentó, en 2003, un estudio en el que proponía llevar adelante trabajos de conservación en la totalidad de la red, mejoras profundas en un 40% y pavimentar un 10%. El plan abarca diez años y demandaría, según las estimaciones de la AAC, de \$ 3500 a 4000 millones por año. La

inversión representaría menos del 3% de las exportaciones del complejo agroindustrial.

Entre los trabajos que los especialistas señalan, se incluyen alcantarillas, desagües, terraplenes y calzadas. Para Néstor Fittipaldi, de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), “no es necesario pavimentar 400.000 kilómetros y, en muchos casos, es imposible. Pero, en cada municipio, los productores, transportistas, comerciantes junto con el intendente deberían trabajar en conjunto, definir un plan, establecer prioridades, realizar un estudio hidráulico si fuera necesario y comenzar las obras. En la construcción y el mejoramiento de estos caminos se pueden emplear materiales, maquinaria y trabajadores de la localidad”.

## Llueve otra vez

Más de la mitad de los caminos rurales se encuentran en la pampa húmeda y allí, como en el resto del país, son diversas las dificultades que presentan. Nicolás Berretta, secretario técnico administrativo del



Más de la mitad de los caminos

Consejo Vial Federal, indicó: “En la zona centro y noroeste de la Argentina, las lluvias son la principal causa del deterioro. Es lo que sucede en provincias, como Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Córdoba, Corrientes, Formosa, Chaco o Misiones, que con un poco de lluvia no se puede

## La experiencia exitosa del Plan de Caminos de Fomento Agrícola

“En toda la red vial faltan inversiones, al tiempo que hubo un incremento del tránsito cercano al 50% en los últimos cinco años”, señaló Miguel Salvia, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras. El trazado de los caminos rurales, también llamados de la producción, quedó de-

finido entre los 50 y 60, y una de las últimas políticas de Estado que los contempló fue el Plan de Caminos de Fomento Agrícola, entre 1958 y 1977. Allí se establecía una metodología de trabajo para conservar y mejorar los caminos y se les destinaban recursos específicos. Para Salvia, “hay

que establecer un plan, destinar fondos y ejecutar las obras, empezando por las zonas de mayor importancia económica, por ejemplo, caminos que llegan hasta centros de acopio o de producción”.

En la actualidad, la Fundación Metas Siglo XXI impulsa la creación de

una Red Federal de Autopistas de 12.822 kilómetros de longitud que será libre de peaje directo y sin costo presupuestario para el Estado. El proyecto cuenta con el apoyo de cientos de miles de ciudadanos y numerosas entidades civiles, municipios y provincias. Aunque no se trata de caminos

rurales, este trazado de autopistas inteligentes conectaría de manera más eficiente el corazón productivo del país. En total, la red vial federal (rutas nacionales y provinciales sin contemplar caminos de campo) cubre 240.356 km, el 70% de los cuales son de tierra (49%) o ripio (19%).



## NUEVO VOLVO FM 11 SIENTA EL ORGULLO DE POSEERLO

Ahora usted cuenta con una nueva solución rentable de transportes. Se trata del nuevo Volvo FM 11, el camión ideal para la faja de las 50t de PBTC, que completa la ya exitosa línea de productos Volvo. Con su nuevo y avanzado motor de 11 litros de 370 CV y un par motor de 1770 Nm, el FM 11 está preparado para ofrecerle exactamente lo que su empresa precisa para aumentar la productividad y la rentabilidad: alto desempeño, con gran economía de combustible; gran capacidad de carga, con bajo peso vehicular; excelente confort y funcionalidad a bordo. La tradicional excelencia en materia de seguridad y calidad Volvo, harán que usted y sus choferes, se sientan orgullosos de poseerlo en la flota.

CONOZCA MÁS SOBRE NUESTRA LÍNEA DE CAMIONES. INFORMESE EN SU CONCESIONARIO VOLVO MÁS CERCANO.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.com





transportistas: "Si los caminos no están en buen estado, las roturas en los vehículos son frecuentes. En algunas provincias, el mayor problema es la lluvia, pero, en el Norte, el problema son las piedras.

En las provincias de la Mesopotamia, cuando hay que sacar las cargas de arroz en épocas de lluvia, puede suceder que el camión se entierre en el suelo húmedo y blando y tenga que salir a la ruta enganchado a un tractor", explicó Hugo Bauzá, presidente de la Asociación de Autotransporte de Cargas de Santa Fe (Aaucar). En las cuencas lecheras de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, en las que también se puede recurrir a un tractor para sacar la carga, la AAC propone pavimentar.

Los transportistas santafecinos que recorren el país señalan que en la provincia la situación es mejor que en otras, y lo atribuyen al trabajo conjunto para la reparación y el mantenimiento. Por este sistema las comunas y municipios aportan motoniveladoras, entre otras máquinas, y, a su vez, cobran a los productores una tasa en gasoil y la utilizan para esos equipos. Con diferencias, esta modalidad que combina recursos y trabajo de las comunas y de los productores se aplica en otras provincias.

Norberto Weidmann, secretario de la Cámara de Empresarios del Autotransporte de Cargas de Esperanza (Ceace), en Santa Fe, señaló: "Con mucha lluvia puede ocurrir que las mo-



Entre 20 y 50 vehículos por día recorren los caminos rurales de la pampa húmeda, cifra que se eleva a 100 en los períodos de cosecha

toniveladoras no alcancen; por otra parte, un camión con un peso de 43 a 45 toneladas no puede avanzar por un camino anegado, hay que esperar que se seque. Sufren los caminos y también, los vehículos; se producen roturas de hojas de elásticos, puntas de ejes o paliers, y el costo de la reparación puede aumentar si el camión no pudo llegar al taller y se necesitó que lo fueran a buscar adonde se quedó. La reparación puede costar entre \$ 300 y 1500".

También hay costos en los días que los camiones están parados: "El transportista cuando empieza a llover se

queda en el pueblo o en el establecimiento agropecuario hasta que pueda volver a circular. Pero esos tiempos representan costos, unos \$200 diarios por camión", dijo Bauzá.

En Buenos Aires, el productor Martín Vivanco, presidente de la Asociación Regional de Productores de Areco, explicó: "Los municipios en Buenos Aires cobran tasas que se deberían usar para el mejoramiento y la conservación de los caminos rurales, pero, en la práctica, se desvían los fondos hacia otros destinos, así las obras no se hacen y los caminos siguen intransitables. Esto nos afecta a todos; los chicos no pueden ir a la escuela cuando llueve". También agregó: "En viajes cortos, los transportistas no tienen problema en ir por el camino de tierra, pero si deben hacer un trayecto más largo dan un rodeo para manejar un tramo por una ruta asfaltada y eso lógicamente encarece el flete. Hay trayectos que son más transitados, en especial entre pueblos, y allí es necesario que el camino sea de ripio o asfaltado".

Vivanco contó la experiencia en San Antonio de Areco: "Se creó una comisión de vecinos integrada por productores agropecuarios y la cooperativa que provee el servicio eléctrico. La municipalidad aporta las máquinas y transfiere el 55% de lo que cobra por las tasas para que los vecinos paguen el combustible y los neumáticos para las motoniveladoras, de esa manera, mejoraron las obras".

vanzar. Pero, en los últimos años, con el crecimiento de la producción y la ampliación de la frontera agrícola también cobran importancia caminos como los de la zona norte, que no sólo trasladan la producción a Buenos Aires, sino que la llevan a Chile, Uruguay o Brasil".

Entre 20 y 50 vehículos recorren por día los caminos, en promedio, mientras que en tiempo de cosecha pueden superar los 100. El mal estado ocasiona sobrecostos del 25% a los productores, de acuerdo con las estimaciones de la AAC. Pero, además, hay costos para los

# 100% Logística. Compruébelo.

CONOCEMOS EL PAIS COMO NADIE  
Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR  
SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS  
Y HACER QUE SU MERCADERIA LLEGUE  
ADONDE TENGA QUE LLEGAR  
Y DE LA MEJOR MANERA.



- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TECNOLOGIA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACION DE CARGA Y DESPACHO A TODO EL PAIS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGISTICO DE MEDICAMENTOS (Disposición ANMAT 4613/04)



llámenos al 011 5550 5051 o contáctenos:  
infologistica@correoargentino.com.ar

