

# Más autopistas, la eterna promesa

El plan federal de obras se atrasó sustancialmente; el Gobierno avanzaría extendiendo el tiempo de las concesiones a cambio de que los privados las construyan

En tiempo del tren de alta velocidad, la construcción de la autopista Rosario-Córdoba -cuyo proyecto data de 1970-avanza a 30 km por... año. Esa autovía es un eje de tránsito clave para las pujantes economías agropecuarias e industriales del centro del país. Y no es el único caso: un rápido rastreo por las provincias arroja un sombrío panorama de promesas vacías, obras inconclusas o directamente paralizadas.

Cada provincia tiene su autovía eternamente deseada. Como en Entre Ríos, donde una conexión con dos carriles de ida y dos de vuelta entre las costas de los ríos Paraná y Uruguay es siempre recordada en tiempos de campaña electoral, pero nunca concretada. O en el Alto Valle del Río Negro, donde se espera que la ruta 22, la única asfaltada que une los Andes con el mar, se convierta en autovía.

Este año el plan de construcción de autopistas se atrasó y en muchos casos se paralizaron completamente las obras. El Gobierno nacional habría decidido relicitar a partir de octubre próximo los corredores viales nacionales bajo el régimen de iniciativa privada con una extensión sustancial de las concesiones a cambio de la construcción de tramos



FERNANDO MASSOBRO

de autovías en los sectores más transitados de cada traza. La idea parece un recurso de emergencia para poder avanzar con alguna obra.

El Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (Conaduv), entidad que asumió la representación de los usuarios, se pronunció enfáticamente en contra: "Rechazar por inviable, antieconómico, ilegal y anticonstitucional, la decisión del Gobierno de insistir con el sistema perverso de 'falso peaje' con

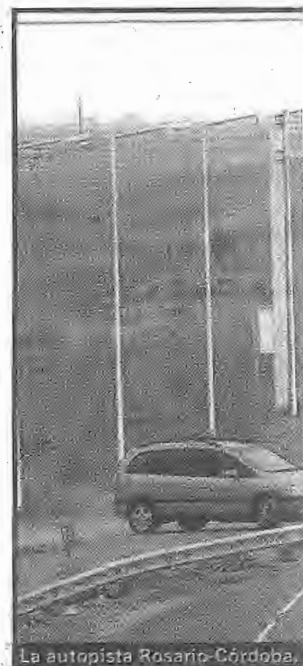
cabinas de cobro en ruta en caminos de dominio público y sin alternativas libres de pago".

Más allá de las urgencias del Gobierno y del reclamo de los usuarios, la Fundación Metas Siglo XXI viene impulsando la concreción de la Red Federal de Autopistas (RFA) acordada por todas las provincias en 1998. Esa red de autopistas alcanzaría "los 12.822 kilómetros de longitud y sería libre de peaje directo y sin costo presupuestario para el Estado".

La entidad propone "autopistas inteligentes dotadas de calzadas divididas; cruces a distinto nivel; curvas suaves; circunvalaciones urbanas; banquetas pavimentadas; alambrados propios; y todo el equipamiento electrónico de las autopistas inteligentes al servicio de la seguridad vial". Si se concreta, sostienen, se podrían evitar "siete de cada ocho muertes que hoy se registran en la Red Troncal Nacional" y reducir "los fletes en un 20% y el tiempo de viaje un 30%" (más información en [www.metas.org.ar/autopistas](http://www.metas.org.ar/autopistas)).

Mientras algún programa oficial de construcción de autopistas -y un mantenimiento más eficiente de las existentes-, vale la pena dar un pantallazo de las obras en cada provincia.

**Santa Fe.-** Hay dos grandes obras en marcha en esta provincia: la autovía Santa Fe-San Francisco (Córdoba), recientemente adjudicada, y la autopista Rosario-Córdoba, demorada desde hace más de una década. Además, quedó definida recientemente la traza de la futura autovía Rosario-Rufino (ruta 33). En cuanto a la autopista Rosario-Córdoba, recientemente la empresa Dycasa SA, reanudó la construcción del tramo Carcañá-ruta 178 (a la altura de Armstrong) paralizada desde la segunda quincena de junio. Los especialistas consideran que debe encararse con urgencia el estudio para definir la autovía Rafaela-Rosario, o Sunchales-Rosario, de la ruta nacio-



La autopista Rosario-Córdoba.

nal 34, que tiene importantes flujos de tránsito de pasajeros y de cargas.

**Entre Ríos.-** Durante la gobernación del radical Sergio Montiel (1999-2003) se proyectó la construcción de una autopista entre Paraná y Colón, que quedó en el olvido tras crisis de 2001. Ahora, la gestión del justicialista Sergio Urribarri reflató el proyecto de una autovía que se extendería de costa a costa, pero entre Paraná y Concordia, de 230 kilómetros. "Pero ese plan no se ejecutará a corto plazo", se indicó desde Vialidad

## 100% Logística.

Compruébelo.

CONOCEREMOS 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.

- ADMINISTRACION 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 contactenos: [infologistica@correoargentino.com.ar](mailto:infologistica@correoargentino.com.ar)



ARCHIVO



ARCHIVO

Nuevos puentes en Capilla del Señor

San Lorenzo. Están también terminados el acceso norte a Salta con la ruta N° 9 de 11 kilómetros. Hay algunos trabajos en marcha en otros tramos de ruta, cuyo avance es de 700 metros por mes.

**La Pampa.** - En esta provincia no hay ninguna autopista y las rutas con mayor cantidad de tránsito son las nacionales 188, 35 y 5, y la provincial 1. El diputado provincial Carlos Pessi (Frepam) expresó que se necesita declarar en forma "urgente" la Emergencia Vial en La Pampa, dijo que hay más de mil kilómetros de rutas provinciales en "mal estado" y manifestó que Vialidad sufre carencia de presupuesto y de personal.

**Chaco.** - En esta provincia, está en construcción la autovía Nicolás Avellaneda que la une con Corrientes mediante el puente interprovincial General Manuel Belgrano. En cuanto a la autovía hacia Presidente Roque Sáenz Peña, segunda ciudad en la provincia, sobre la ruta nacional 16 se están realizando

trabajos de movimientos previos al inicio de obras. Cuando se terminen ambas rutas, Resistencia tendrá una nueva fisonomía. Sin embargo, el cuello de botella se producirá en el puente interprovincial.

**Río Negro.** - La principal autovía del Alto Valle frutícola, la ruta nacional 22 está colapsada y con una promesa de ampliación de carriles y repavimentación desde fines de 2006 que viene demorada. El tramo prometido a repavimentar y ampliar se extiende desde la localidad de Chichinales hasta Cipolletti, con una extensión de 92 kilómetros, donde se concentra la mayor población de la provincia y por donde circulan miles de camiones frutícolas, además de ser la única arteria pavimentada que une el este y el oeste rionegrino. Se

**Formosa.** - Lo más significativo en esta provincia fue la terminación del pavimento de la ruta nacional 81, de unos 300 kilómetros, que fue inaugurada en

de 2007. Desde su habilitación, creció la circulación de vehículos en cerca del 700%. La ruta nacional 86 y la provincial 9, también están en proceso de asfaltado. Si estas obras se culminan satisfactoriamente, Formosa podría dejar atrás los años en los que fue la provincia con menos rutas asfaltadas del país.

**Misiones.** - No hay proyectos de autopistas en marcha. Si en cambio, en el contexto del Plan de Terminación de Yacyretá (PTY), se prevén realizar obras viales importantes como el acceso sur a Posadas de cuatro carriles y aproximadamente 11 kilómetros de extensión, que unirá la ciudad con la cabecera del puente a Encarnación, Paraguay.

**Santa Cruz.** - El 17 de octubre de 2007 quedó inaugurada la autovía de ingreso a Río Gallegos que tiene una extensión de 6400 metros, con cuatro carriles de circulación, colectoras de hormigón y ocho rotondas que vinculan las arterias importantes. La obra costó cerca de \$ 98 millones. Ahora se está construyendo la autovía Güer Aike-Río Gallegos, con un presupuesto de \$ 139 millones. El año pasado se llamó a licitación la autovía a emplazarse entre Comodoro Rivadavia y Caleta Olivia. Ya se encuentra construido el tramo que va desde Comodoro a Radatilly en Chubut. Y ahora se licitó su extensión desde Radatilly al límite con Chubut y desde allí a Caleta Olivia.

Con la colaboración de J. Riani (Paraná), C. Pastrana (Salta), S. Romano (Santa Rosa), J. Bordón (Santa Fe), J. Derewicki (Resistencia), S. Maradona (Viedma), J. Urbietta (Formosa), C. Sánchez Bonifato (Posadas), M. Arias (Río Gallegos)

Provincial. La financiación está prevista con fondos del Gobierno nacional. Hace dos meses se dijo que la obra costará 743.769.132 pesos.

Además de la principal arteria del Mercosur, la 14 es "la ruta de la muerte". Por allí transita más de la mitad del comercio con Brasil, sobre una cinta de 30 metros de ancho en casi toda su extensión. El transporte pesado representa el 60% del flujo de tránsito. En 1998 se finalizó el primer tramo de autopista que conecta Brazo Largo-Ceibas y desde ese

año comenzó a gestionarse el siguiente trayecto: Ceibas-Guaaleguaychú, cuya finalización acaba de ser anunciada para septiembre de 2009, pero el avance de la construcción está marcado por las demoras.

**Salta.** - Las autopistas construidas alcanzan apenas a 72 km. Está concluido el acceso a la capital, que es un tramo de la ruta N° 9, de 39 km y en el norte capitalino entre la rotonda de avenida Arenales y el empalme con la ruta provincial N° 28 hacia la villa turística de

Iveco, como Ferrari, sigue una filosofía y un objetivo muy claro: ser el mejor del mundo. Con una fuerza mundial que ya conquistó Europa y está presente en más de 100 países, proveemos una completa línea de vehículos comerciales para el apoyo de la Scuderia Ferrari. El resultado es una asociación dedicada a la investigación continua al más alto standard de calidad y una superioridad técnica incuestionable. Los campeones están siempre bien acompañados.

**Iveco. Ferrari. Unidos por la misma pasión.**



• Espiritu de equipo • Performance • Confiabilidad • Compromiso

**IVECO**  
JUEGA MÁS PEQUEO