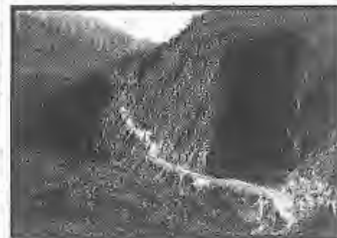


I RUTA 40 I



La columna vertebral del Mercosur



Paisajes, climas y economías
La ruta nacional 40 recorre diversos climas, paisajes y economías regionales. De sus 5000 km, sólo 2700 están asfaltados; en el invierno, buena parte de su recorrido se vuelve intransitable.

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

transporte multimodal como un factor clave en su desarrollo.

Según un informe del Centro Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi), el 80% de las rutas argentinas se encuentra en mal estado. El intenso tránsito de camiones por carreteras produce deformaciones en el pavimento, que son conocidas habitualmente como ahueamientos. Además, se detectaron deficiencias en cuanto a la iluminación artificial, el ancho de las arterias (7 metros) que no han sido adecuadas a los cambios del parque automotor que hoy produce unidades de 2,5 metros y deja escaso margen entre los carriles opuestos.

La Asociación Argentina de Carreteras (AAC) elaboró un plan estratégico de todo el sector de transporte terrestre con miras a los próximos 10 años, que tiene como premisa poner a resguardo el mantenimiento del capital existente, al mismo tiempo que impulsa la puesta en marcha de obras que mejoren la capacidad de los corredores viales, sin dejar de lado los caminos terciarios y rurales. Según las estimaciones de la entidad, se necesita para la próxima

década un shock de inversiones que rondan los 120.000 millones de pesos en caminos, rutas y autopistas.

Miguel Angel Salvia, presidente de la AAC, aclara: "Se necesitan autopistas, pero si resolvemos los problemas de congestión en los centros que las abastecen; lo mismo que, si pretendemos revitalizar los caminos rurales, debe ir acompañado del acondicionamiento

zona. Se necesita un salto cualitativo para consolidar una red integral del transporte".

La 40, columna vertebral

En ese contexto, darle valor y prioridad como estrategia geopolítica a la inversión en infraestructura de la ruta nacional 40, que cuenta hoy con 2700 kilómetros de asfalto y 2300 de ripio, se suma en importancia a otros proyectos como la hidrovía Paraná-Paraguay, el puente Colonia-Buenos Aires o el de los ferrocarriles, condenados al olvido en la década del 90 y que cargarán con aquella frase: "Ramal que para, ramal que cierra". Salvar los actuales "costos hundidos" de los ferrocarriles ya implicaría una suma en el haber logístico.

El informe académico del Grupo Sur (elaborado por A. Rodríguez, S. Morán, N. Chari, G. Doronzoro, P. Hormaeche, R. Messina, D. Silvestre y M. Pérez) destaca esta importancia de la ruta 40 como columna vertebral. La superficie con potencial minero ronda los 750.000 km², de los cuales resta explotar el 75%. Hay 20 millones de hectáreas aptas para la forestación, de las cuales se aprovecha sólo el 5%. Otro elemento que no se deja de lado en la investiga-

A la vera de la ruta 40, hay un gran potencial económico sin explotar en minería, petróleo y forestación, entre otras actividades

to de las rutas provinciales. Y estas inversiones no deben generar ninguna dicotomía con la recuperación de las redes ferroviarias. En la región norte hay proyectos mineros que están detenidos o con problemas por falta de caminos. Hay poca influencia del Belgrano Cargas porque las vías están malas y un mejoramiento fortalecería la



LA NACION

a bajar de un 16 a un 12 por ciento del PBI el costo logístico. Los beneficios: se va a gastar menos en transportar bienes, y ese dinero terminará siendo un ahorro al consumidor; generará nuevas inversiones y elevará la productividad. Hay que integrar la ruta 40 con otras rutas transversales; desarrollar una línea ferroviaria paralela, lo que producirá ahorros en transporte y una matriz de comunicación en el país inexistente, ya que es radial entre Buenos Aires y el interior. Lo importante es que tiene que haber un plan maestro y se tiene que ejecutar", señaló Liberman.

Integración

¿Cómo lograr que todo esto se motrice con una sinergia propia? Apostando a la integración física de la cadena de transporte y sus diversas modalidades y al desarrollo de zonas de actividades logísticas. El impulso de la actividad logística y de transporte son factores clave de la competitividad y, teniendo en cuenta ello, plataformas logísticas especializadas en los nodos de vinculación carreteros, cercanos a los ferrocarriles y en una zona de influencia de aeropuertos, generarían notables ahorros en relación con sus costos reales.



Sprinter. Trabaja para tu negocio.

Atranca siempre a horario y carga con todas las entregas. Porque después de vos, quien más trabaja para tu negocio, es tu Sprinter.

Un utilitario con lo último en tecnología, que combina la potencia y rentabilidad de sus motores (59) Turbodiesel, con todo el confort y la confiabilidad Mercedes-Benz. Y que te brinda además la tranquilidad de contar con un completo Servicio Posventa en todo el país.

Sprinter. Trabaja para tu negocio.

Mercedes-Benz

En relación con las inversiones en caminos y según cifras con las que cuenta la AAC, este año rondan los 100 millones de pesos. En la ruta nacional 40 se están pavimentando 500 kilómetros de ripio que van de El Cafate hasta la altura del río Mayo, y desde allí hay 130 kilómetros más que están en licitación. Entre Neuquén y la localidad de Malargüe, en Mendoza, se encuentra en estudio su acondicionamiento. Se acaba de terminar una obra en Catamarca, entre el Agua Clara-El Eje, y hay 40 kilómetros que se van a licitar en Hualin-Belén y 300 kilómetros más en Jujuy. El objetivo es en el mediano plazo que esté pavimentada de Norte a Sur por completo y que dentro de 4 o 5 años pueda estar en las mejores condiciones.

Esta es la conclusión a la que llega el Grupo Sur: "A la región le faltan rutas, pero no nuevas, sino acordes con su desarrollo, que quite del aislamiento a muchas localidades y que fomente otras que necesitan de un impulso sinérgico para recuperar los años que estuvieron relegadas". Luego de superar varias épocas de crisis y hasta el calificativo de ruta sangrienta, en los años 50 la ruta 66 se convirtió en la principal carretera para los veraneantes con destino a Los Angeles; atraviesa zonas como el desierto de Arizona y el Gran Cañón del Colorado, y genera un motor de desarrollos entre los estados. Algo más que una canción, a la ruta 40 le hace falta quien la mire, la cuide y valore para que su rica historia no sólo quede en leyenda.

El mayor apasionado de una ruta mágica

La conoció con su piso serruchado y de ripio, cuando el fuerte viento cordillerano hacía levantar las piedras y el rugido del motor le devoraba el doble de combustible. La recorrió no menos de una centena de veces y los primeros viajes los hizo en un Goliat y en un Borgward alemanes.

También la desafió con un Valiant, una Ika Rambler, Peugeot 404 y 504, y Dodge con el que rompió 14 cubiertas y hasta con un Renault 4. Descubrió el Valle de la Luna y el Tren de las Nubes cuando aún las crónicas turísticas no llegaban a Buenos Aires. Si hasta le puso su propio ADN, la ruta de los 4667 kilómetros: una distancia ficticia para reconocer a quienes consultaban su indispensable libro, *Mágica ruta 40*.

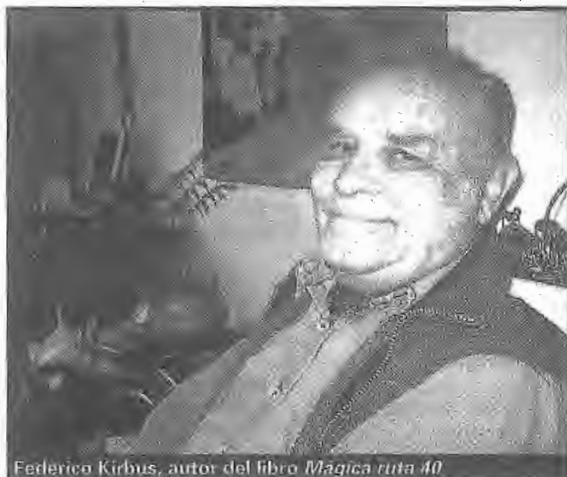
Pero a Federico Kirbus nada le hará borrar esas imágenes de vendedores ambulantes que ofrecen sus productos en la estación de San Antonio de los Cobres, al norte de Salta; o la de esos chicos que transportan bloques de sal a lomo de burro, en las Salinas Grandes. La magnitud del Cañón de Talampaya al atardecer, en La Rioja, o esas agujas de hielo que parecen pinchar el cielo en la Quebrada de Agua Negra.

Allí donde el pavimento no

llega, llega el alma de la gente: "La pavimentación de la ruta 40 va a cambiar la fisonomía de la región; a mí me gustaría seguir viéndola como está, con la gente de esos pequeños pueblos viendo de la artesanía, el telar, el tallado de piedras, donde nunca falta una escuelita, un maestro, y donde aún hoy le siguen rindiendo culto a la sabia naturaleza. Un consejo: si usted anda por

allí, pregúntele a un maestro o a un cura; ellos son los mejores guías que uno puede encontrar. Lo que sí faltan en el país son más autopistas".

Acompañado de su copiloto, su esposa, Marlú, se apresta a su próxima travesía: visitar el cactus más grande de la región, de 15 metros, en la comarca de Belén, en Catamarca. Hasta allí irá por la misteriosa y mágica ruta 40.



Federico Kirbus, autor del libro *Mágica ruta 40*

EL FALLECIMIENTO I

Jorge Marchesotti

El 16 del actual falleció Jorge Marchesotti, quien fuera presidente de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (Arlog) y el primero en ocupar el cargo en dos mandatos seguidos (1994/95 y 1996/97).

Proveniente del ámbito de la industria (había sido director de la empresa 3M Argentina), fue un fuerte impulsor del crecimiento de la asociación y de la difusión de las actividades no sólo para los socios, sino también para toda la gente que está vinculada con la logística.

El fallecimiento de Marchesotti llenó pesar del sector de la logística, donde era muy respetado. El actual presidente de Arlog, Mauro Sperperato, destacó: "Ha sido un hombre sabio, que siempre tenía la respuesta justa, equilibrada y humana. Era a quien acudíamos cuando las cosas no se veían claras y nos daba su invalorable opinión. Ha dejado una huella imborrable en todos nosotros".

I PIONERO I

100% Logística. Compruébelo.

FELICITAMOS A CEDOL POR SUS PRIMEROS 10 AÑOS!!!

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.

USL
Unidad de Servicios Logísticos

- 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 N° 4074/06)



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