





# LA REALIDAD VIAL ARGENTINA Y SUS DESAFIOS



PROLOGO: UN POCO DE HISTORIA

LOS DESAFIOS DEL CRECIMIENTO

LA EVOLUCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

EL CRECIMIENTO GENERA CONSECUENCIAS

EL SISTEMA CARRETERO ES EL MAS USADO EN LA ARGENTINA

UNA PERSPECTIVA VIAL A 10 AÑOS DENTRO DE UN PLAN NACIONAL O  
PLAN DIRECTOR SUSTENTABLE



# UN POCO DE HISTORIA... Y LA ACTUALIDAD



**1925:** Muy sucintamente, expresarles que en ese año en Buenos Aires se realizó el primer Congreso de Carreteras por lo que se determinó en ese momento el Día del Camino

**1032:** Creación de Vialidad Nacional, organismo que sería el responsable de generar la red vial actual. Desde ese momento se gestó la red actual de caminos.

- (60-70) Dos décadas de inversión en caminos.
- (80-90) Dos décadas de desinversión considerando un gasto la inversión en carreteras.
- 2003 hasta la actualidad: Monumental inversión en rutas primarias y provinciales

**Monto de la inversión por Vialidad Nacional y las Provincias:**  
\$111.151.318.343 (18.525.219.723 dólares)





JO  
RAL

# EL CRECIMIENTO del TRÁNSITO y la EVOLUCION AUTOMOTRIZ



- Duplicación del PBI entre 2002 y 2011.
- Incremento superior al 95% del parque automotor entre 2002 y 2012. Solo en 2013 se patentaron cerca de un millón de nuevos vehículos
- Incremento de la circulación de cargas hacia puertos y terminales.
  - Ej.: Cosecha de granos pasó de MMt 67 a mas de MMt 100 y se prevén MMt 150 para el 2015
  - Incremento de la Construcción de 190 % entre 2002 y 2010
- Incremento del Tránsito Liviano por parque más mayor circulación por mejora en el PBI per cápita.





# PROBLEMAS del SECTOR VIAL



- Transitabilidad permanente reducida en las redes provinciales y caminos rurales.
- Problemas de congestión en grandes ciudades
- Acceso a puertos es tortuoso y poco funcional.
- Red Pavimentada sin banquetas asfaltadas ni medidas de seguridad.
- Cruces por cascos urbanos generadores de accidentes.
- Gran incremento de tránsito por incorporación al Parque Automotor y por el crecimiento económico posterior al 2002, en un contexto general de baja demanda .
- Necesidad de modernizar la red con ampliaciones de capacidad racionales frente al enorme incremento del tránsito en estos años.

# DESAFIOS del SECTOR VIAL



- Asegurar el mantenimiento adecuado y armónico de toda la Red y completar los tramos faltantes de la Red.
- Modernizar la Red de caminos con nuevos criterios (por ejemplo proyectar carreteras indulgentes pensando en Visión Cero)
- Responder a los incrementos de tránsito y de parque automotor.
- Reorganizar el sistema de gestión de los caminos.
- Generar mecanismos de planificación vinculados a la producción.
- Disminuir los tiempos desde la decisión a la concreción de una obra.
- Completar los proyectos de integración territorial.
- Complementariedad con el modo ferroviario y el modo fluvial apuntando a una efectiva intermodalidad.





## ACTIVIDAD INTENSA DESDE 2003



Desde el año 2003 la política de desarrollo impuesta por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Planificación Federal y la Dirección Nacional de Vialidad, la podemos resumir, en inversión monetaria y cantidad de kilómetros construidos, tanto en la red nacional de carreteras como la intervención en las provincias sobre sus rutas, como **HISTORICA**

Esto originó que desde las provincias se produjera un acompañamiento similar





# RESUMEN: 2003 - 2012



CANTIDAD DE OBRAS:	1.885
KM INTERVENIDOS:	78.700
OBRAS FINALIZADAS:	1076
OBRAS EN EJECUCION:	809
INVERSION TOTAL:	\$ 111.151.318.343
EJECUTADO:	\$ 65.106.417.986
AVANCE:	58,75%



- 89,69% de la Red Vial Nacional con Pavimento
- 2.538 Km de Nuevas Autovías y Autopistas
- 4.144 Km de Nuevas Rutas con Pavimento
- 31.934,75 mts. de Puentes Nuevos
- 16.196 Km en Obras Mejorativas
- 22.062 Km en Obras de Rehabilitación y mantenimiento





# RESUMEN: 2003 - 2012



## INTERVENCIONES ESPECIALES

EN CORREDORES VIALES:

140

4.000 Km

EN SEÑALAMIENTO:

21

38.000 Km

EN RUTAS PROVINCIALES:

329

8.400 Km

EN OBRAS MUNICIPALES:

403





# FORTALECIMIENTO DE LAS INSTITUCIONES



Entonces se plantea con énfasis la necesidad de subsistencia y fortalecimiento de las instituciones encargadas de la red vial del país.

- DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD,
- Las DIRECCIONES PROVINCIALES DE VIALIDAD,
- El CONSEJO VIAL FEDERAL,
- La ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS.
- CADECI, FADEEAC, ICPA, CPA, FAT VIAL, otras.





# DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD Y EL CVF



# DIRECCIONES PROVINCIALES DE VIALIDAD Y EL CVF





# DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD Y EL CVF



La Dirección Nacional de Vialidad conforma el CVF y por ello tiene una importancia relevante en el accionar del mismo. Si bien su participación se centra en la figura de un Secretario Técnico, que no es elegido por las Provincias sino que es designado por la DNV, el respaldo y consulta al Administrador General es de un acercamiento constante. De hecho, el Ing. Periotti ha participado en Asambleas Ordinaria y Extraordinarias del CVF .

Los trabajos realizados en conjunto habla a las claras la común unión entre los organismos al tener como función primordial el estudiar y coordinar la obra vial del país, considerando y proponiendo soluciones a los problemas de interés común.

De hecho se trabajó en conjunto desde su creación en la diagramación de normativas para las nueva red vial argentina.



# DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD Y EL CVF



El balance de esta relación, teniendo en cuenta que la DNV forma parte del Consejo, es ampliamente favorable, si consideramos que la política vial nacional se ha transformado desde el año 2003, en verdadera política de estado y a partir de ello, las inversiones en la red nacional y en muchas rutas de las redes provinciales se multiplican acompañando la evolución y el crecimiento del país en todos los aspectos, que en definitiva son los objetivos por los cuáles fue creado el CVF.-

Es positivo, si consideramos que la vialidad argentina, hoy se encuentra íntegra y fehacientemente referenciada por Vialidad Nacional, por su condición de autoridad de aplicación de los casi 40.000 km. de la red nacional y por su recuperado prestigio de institución rectora del camino argentino



# DIRECCIONES PROVINCIALES DE VIALIDAD Y EL CVF



El Consejo Vial Federal está compuesto por cinco comisiones zonales que comprenden las siguientes provincias: Catamarca, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán (Zonal Noroeste); Chaco, Corrientes, Formosa, y Misiones (Zonal Noreste); Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe (Zonal Centro); La Rioja, Mendoza, San Juan y San Luis (Zonal Cuyo); y Chubut; La Pampa, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (Zonal Patagónica).

El núcleo Central del CVF en la Discusión de la generación de política activa vial termina siendo Como común denominador la federalización de este organismo en el que coparticipan activamente las provincias junto a vialidad nacional con una interoperabilidad e interrelación que genera resultados enriquecedores y óptimos al contar con situaciones regionales disímiles. Es función del CVF regular estas políticas viales y tratarlas

En estos últimos años, se ha adoptado una modalidad que permite mejorar el trabajo de equipo e integración dentro de la DPV, ya que según el temario, asisten profesionales de cada área técnica específica, en vez de un solo representante técnico de la repartición. Lo que hay que destacar es la participación fundamental del CVF como nexo entre las vialidades consolidando un accionar que permitirá con el correr de los años fortalecer aún más los vínculos entre las mismas sin separar que el camino pertenezca a talo cuál jurisdicción.





# RED VIAL ARGENTINA



	RED NACIONAL		RED PROVINCIAL		TOTAL	
	km.	%	km.	%	km.	%
PAVIMENTADOS	35.533	90%	43.350	23%	78.883	35%
MEJORADOS	3.008	8%	36.860	20%	39.868	17%
TIERRA	1.077	3%	108.682	58%	109.759	48%
<b>TOTAL</b>	<b>39.618</b>	<b>100%</b>	<b>188.892</b>	<b>100%</b>	<b>228.510</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL RED NACIONAL Y PROVINCIAL</b>					<b>228.510</b>	
<b>RED TERCIARIA</b>					<b>400.000</b>	
<b>TOTAL SISTEMA VIAL ARGENTINO</b>					<b>628.510</b>	



# CARACTERÍSTICAS RED VIAL



- **Valor de la Red**  
(año 2012)

**MM\$ 1.020.000**  
(equivalente a MMu\$s 120.000)



- **Red Vial Nacional**

- 35.000 Km. pavimentados
- 9.500 Km. concesionados por peaje
- 25.500 Km. gratuitos con mantenimiento contratado / Administración
- 4.085 Km. de tierra o ripio
- Alrededor de 3.500 Km. de calzada dividida  
(actualmente hay 950 Km. en ejecución).



- **Red Vial Provincial**

- Cerca de 200 000 Km., sólo el 23% pavimentado
- Problemas de transitabilidad por causas climáticas



- **Red Terciaria Rural**

- Gran Extensión, mayormente no pavimentada, escasa información.
- Las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y La Pampa tienen 270.000 km que atienden a 330.000 Establecimientos agropecuarios de 587has. de promedio.





# NECESIDAD de un PLAN PLURIANUAL



## Inversión Sostenida de un Plan de una Década que

- Modifique la Red con ampliaciones de capacidad para satisfacer a la demanda.
- Amplíe la Capacidad de la Red de acuerdo al Tránsito y las necesidades del mismo, con distintas soluciones técnicas.
- Asegure el mantenimiento oportuno de la Red y el control de las cargas sobre el mismo.
- Complete los corredores faltantes y Mejore la circulación urbana.
- Prioridad de proyectos de alta rentabilidad económica y social de corto y mediano plazo.
- Genere mejoras en la infraestructura hacia objetivos de Seguridad Vial.

# CRITERIOS UTILIZADOS para un PLAN POSIBLE



- Plan que contemple la complementariedad entre los modos ferroviario y vial.
- Integralidad de la red
- Desarrollo de Corredores Estratégicos.
- Desarrollo de Corredores de Alta Velocidad .
- Mantenimiento Programado.
- Importancia de mejora en caminos naturales (secundarios y terciarios)
- Mejoras en la infraestructura hacia objetivos de Seguridad Vial.





# IDEAS para un PLAN POSIBLE



## ■ Ampliaciones de capacidad

- 1ª Etapa: donde el nivel de servicio esta superado → 3.500 km.
- 2ª Etapa: acompañando el crecimiento → 3.000 km.

## ■ Pavimentación Red Nacional

- 1ª Etapa de 3.000 km

## ■ Pavimentación Redes Provinciales

- 1ª Etapa de 4.500 km.
- 2ª Etapa de 5.500 km.

## ■ Repavimentación

- RN Concesionada 9.035 km.
- RN No Concesionada
  - 1ª Etapa de 5.000 km

## ■ Rutas Naturales de salida Permanente

- Secundarias 5.000 km.
- Terciarias
  - 1ª Etapa de 5.000 km
  - 2ª Etapa de 5.000 km



# IDEAS para un **PLAN POSIBLE**



## ■ Seguridad y Travesías Urbanas

- Plan de obras de Seguridad y mejoras
- Variantes paso por ciudades: 1.000 km en dos etapas.

## ■ Mantenimiento Programado

- Toda la red bajo responsables.
- Extensión sistema Crema y otros sistemas a la totalidad de la Red.
- Definición de Parámetros para mantenimiento de las redes Provinciales

## ■ Plan de Control de Cargas

- Incorporación masiva de balanzas, tecnología de control y control permanente como una tarea mas del mantenimiento.

## ■ Generación de un Banco de Proyectos



# Planificación Sustentable



El 90 % de las cargas es transportada sobre los caminos, originando una incidencia inmediata para estas necesidades:

1. **AMPLIAR LA RED NACIONAL Y REDES PROVINCIALES CON NUEVAS OBRAS,**
2. **REPAVIMENTACIÓN DE LA RED EXISTENTE**
3. **ESPECIAL ATENCIÓN PRESUPUESTARIA MANTENIMIENTO DE LAS OBRAS NUEVAS.**
4. **AUMENTO DEL PLANTEL PROFESIONAL, TÉCNICO, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE CADA UNA DE LAS VIALIDADES Y, EN EL SECTOR PRIVADO, DE LAS CONSULTORAS.**
5. **FINANCIAMIENTO DE ORGANISMOS MULTILATERALES DE CRÉDITO**
6. **PROYECTOS ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD ADEMÁS DE LOS YA INCLUIDOS DE CONTROL MEDIOAMBIENTAL.**



## TOPICOS de un...



### PLAN DIRECTOR SUSTENTABLE

- EDIVIAR – Planificación de La Obra Vial a 10 años
- RUTAS SECUNDARIAS (DE TIERRA O MEJORADAS) pueden estar incluidas en el EDIVIAR
- CONSERVACION DE LAS RUTAS EJECUTADAS
- OBRAS DE SEGURIDAD y MEDIO AMBIENTALES (incluidas dentro de cada proyecto de Obra Vial)

**SUSTENTABILIDAD EN EL TIEMPO**



# PLAN DIRECTOR SUSTENTABLE



## INVERSION Y RESULTADOS: POLITICA DE ESTADO

Como seguramente ocurrirá, la inversión de fondos que demandará el E.DI.VI.AR. 2012 – 2022 será de significativa magnitud para la economía del país, el mismo apunta a lograr una optimización en la correcta aplicación de los recursos, aplicando un modelo progresivo de inversión en infraestructura vial, independientemente de los ciclos recesivos de la economía nacional, reafirmando su valor como factor de crecimiento económico y como instrumento de lucha contra la pobreza, además de instaurar como POLITICA DE ESTADO a la Infraestructura Vial.

**SUSTENTABILIDAD:** Teniendo en cuenta que la obra vial requiere, en su mayoría, presupuestos plurianuales resulta indispensable garantizar los fondos de

**RUTAS SECUNDARIAS:** Mejora de las rutas naturales, a través de las vialidades provinciales correspondientes y los Municipios que estén involucrados

## CONSERVACION DE LAS RUTAS EJECUTADAS EN LA DECADA

En lo referente a fijación de prioridades de las obras propuestas se las consensuaron adoptando el criterio de definir las atendiendo a los siguientes factores:

- Vinculación de sectores productivos
- Ponderación de la incidencia social del camino,
- Políticas Nacionales y Provinciales,
- Estratégicos,
- Seguridad Vial,
- Índice de Estado y
- Volumen de tránsito

# ESQUEMA DIRECTOR ARGENTINO (E.Di.Vi.Ar)



- o La red vial argentina construida con el aporte económico y técnico de generaciones anteriores constituye el patrimonio vial del país y debe ser conservada, mejorada y ampliada para ser utilizada por las generaciones actuales y futuras. En el año **1997**, el **Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas (CIMOP)** encomendó al **Consejo Vial Federal**, constituido por la Dirección Nacional de Vialidad y los Organismos Viales Provinciales, la elaboración de lo que resultó ser el E.DI.VI.AR. Original.
- o Ese Esquema Director Vial surgió del consenso, expresado en **las Actas de las Reuniones Zonales del C.V.F., Asambleas del C.V.F. y del C.I.M.O.P.** Representó la **voluntad de todo el espectro vial argentino en una planificación concertada del desarrollo futuro**, de una política de ordenación territorial, en el sector vial, entendiéndose que el E.DI.VI.AR. debe ser compatibilizado con un plan multimodal de transporte que cuente con la activa participación de los Organismos competentes en la generación y transporte de cargas, que articule las distintas modalidades tendiendo a formar un todo armónico e incrementando la eficiencia del sistema en su conjunto.
- o Ese Esquema Director Vial representó la voluntad de todo el espectro vial argentino en una **planificación concertada del desarrollo futuro**, de una política de ordenación territorial, en el sector vial.

# ESQUEMA DIRECTOR ARGENTINO (E.Di.Vi.Ar)



Para confeccionar el presente trabajo se llevaron a cabo reuniones desde Mayo de 2012 en las cinco Zonales del C.V.F. con la participación de los titulares de los Organismos Viales Provinciales y Staff técnico y los Jefes de Distrito de la D.N.V., donde se plantearon, discutieron y acordaron las soluciones que se proponen en los listados de las Obras necesarias, correspondientes a la red nacional y provincial, respectivamente y que integran las Actas debidamente conformadas. La premisa fueron los corredores nacionales, las conexiones interprovinciales, las redes provinciales principales y la secundaria.

Las propuestas consensuadas fueron consideradas como las soluciones más convenientes desde el punto de vista técnico y económico y que reduzcan la relación espacio-tiempo-costos.

Las longitudes y los presupuestos estimados, que serán ajustados y perfeccionados en la etapa de estudios de ingeniería y proyectos ejecutivos de las obras propuestas, se discriminan en el Proyecto actualizado.

La demanda de caminos aumenta aceleradamente en función del importante crecimiento del parque automotor y de la, hasta el presente, virtual desaparición del transporte ferroviario de larga distancia como sistema alternativo.

El E.DI.VI.AR. permite contar con una base técnica racional para organizar, clasificar y evaluar la información requerida para el gerenciamiento vial, tendiendo a optimizar los programas fiscales y de administración y evitando improvisación, inversiones inadecuadas y gastos innecesarios.



# ESQUEMA DIRECTOR ARGENTINO (E.Di.Vi.Ar)



## FUNDAMENTOS:

conexión interprovincial e integración regional potenciando el desarrollo de subregiones que se emplazan en más de una provincia.

**OBJETIVOS Y ALCANCES:** Transitabilidad completa en la red vial nacional, provincial, terciaria. E.DI.VI.AR. contempló propuestas de soluciones técnicas a las necesidades de las distintas redes

## **CONEXIONES Y TRANSPORTE DE PRODUCCIÓN:**

Cuando en el futuro se logre completar las obras propuestas se habrá alcanzado la integración de los distintos espacios regionales del país.



# ESQUEMA DIRECTOR ARGENTINO (E.Di.Vi.Ar)



## NUEVA ACTUALIZACION:

La presente actualización del E.DI.VI.AR. (2012-2022) CUYOS BORRADORES finales fueron presentados en Octubre último en el Congreso de Vialidad Y Tránsito

## OBJETIVOS IMPORTANTES DE UN PLAN SUSTENTABLE:

PLAZOS DE OBRAS

## Conexiones y Transporte de Producción:

Cuando en el futuro se logre completar las obras propuestas se habrá alcanzado la integración de los distintos espacios regionales del país.

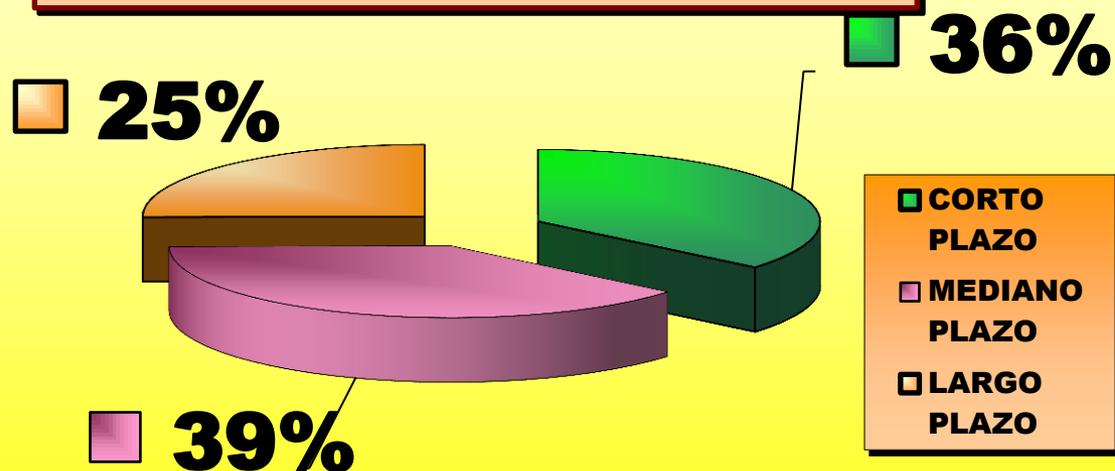


# ACTUALIZACIÓN (E.Di.Vi.Ar)



OBRAS POR PRIORIDAD	IMPORTE (Miles de \$)	%
CORTO PLAZO	\$ 95.369.446	36%
MEDIANO PLAZO	\$ 102.510.245	39%
LARGO PLAZO	\$ 66.591.797	25%
TOTAL	\$ 264.471.488	100%

## OBRAS - TOTAL REDES NACIONALES - por PRIORIDAD



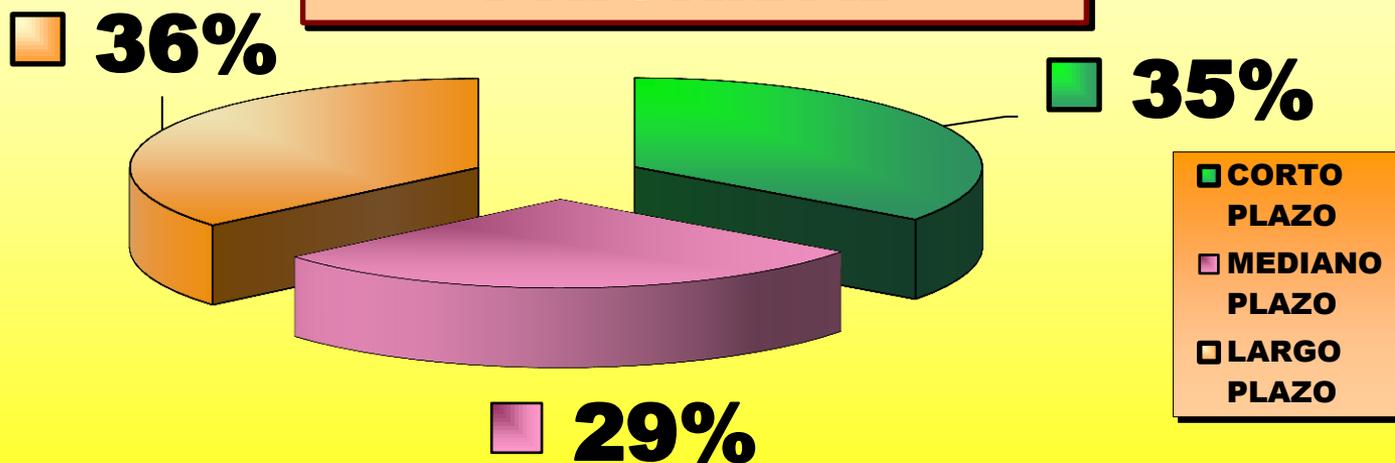
# ACTUALIZACIÓN (E.Di.Vi.Ar)



OBRAS POR PRIORIDAD	IMPORTE (Miles de \$)	%
CORTO PLAZO	\$ 49.907.563	35%
MEDIANO PLAZO	\$ 40.852.501	29%
LARGO PLAZO	\$ 51.550.261	36%
TOTAL	\$ 142.310.325	100%



## OBRAS - REDES PROVINCIALES - por PRIORIDAD



# ACTUALIZACIÓN (E.Di.Vi.Ar)



## CONSEJO VIAL FEDERAL

### ESQUEMA DIRECTOR VIAL ARGENTINO

#### E.Di.Vi.Ar. (2014-2024)

##### RED PROVINCIAL (obras por prioridad)

##### RED NACIONAL (obras por prioridad)

	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL
BUENOS AIRES	\$ 6.945.100	\$ 3.743.000	\$ 4.273.500	\$ 14.961.600	\$ 25.027.367	\$ 25.869.988	\$ 11.557.675	\$ 62.455.030
CATAMARCA	\$ 653.278	\$ 1.026.881	\$ 512.659	\$ 2.192.817	\$ 2.513.282	\$ 1.304.606	\$ 1.498.236	\$ 5.316.124
CORDOBA	\$ 2.619.414	\$ 5.737.600	\$ 2.333.400	\$ 10.690.414	\$ 2.357.162	\$ 7.166.724	\$ 92.356	\$ 9.616.242
CORRIENTES	\$ 5.692.492	\$ 1.780.600	\$ 942.050	\$ 8.415.142	\$ 3.315.107	\$ 3.327.391	\$ 4.084.520	\$ 10.727.018
CHACO	\$ 5.869.115	\$ 2.154.245	\$ 280.934	\$ 8.304.294	\$ 6.416.640	\$ 3.695.756	\$ 1.882.501	\$ 11.994.897
CHUBUT	\$ 2.159.820	\$ 2.300.414	\$ 1.584.580	\$ 6.044.814	\$ 3.082.190	\$ 795.056	\$ 715.686	\$ 4.592.932
ENTRE RIOS	\$ 1.845.150	\$ 470.575	\$ 333.800	\$ 2.649.525	\$ 12.250.000	\$ 4.140.000	\$ 4.160.000	\$ 20.550.000
FORMOSA	\$ 2.259.454	\$ 1.464.367	\$ 923.012	\$ 4.646.833	\$ 768.116	\$ 21.751.293	\$ 1.287.213	\$ 23.806.622
JUJUY	\$ 1.550.067	\$ 870.891	\$ 753.744	\$ 3.174.702	\$ 1.468.483	\$ 1.920.331	\$ 140.000	\$ 3.528.814
LA PAMPA	\$ 127.564	\$ 320.271	\$ 318.660	\$ 766.495	\$ 1.571.368	\$ 194.490	-	\$ 1.765.858
LA RIOJA	\$ 733.600	\$ 229.300	\$ 646.600	\$ 1.609.500	\$ 516.660	\$ 214.200	\$ 192.200	\$ 923.060
MENDOZA	\$ 2.616.635	\$ 5.639.906	\$ 7.613.640	\$ 15.870.181	\$ 4.580.346	\$ 12.282.699	\$ 7.437.000	\$ 24.300.045
MISIONES	\$ 2.593.042	\$ 1.769.472	\$ 1.786.120	\$ 6.148.634	\$ 702.953	\$ 2.305.160	\$ 2.127.955	\$ 5.136.068
NEUQUEN	\$ 544.878	\$ 1.389.856	\$ 1.710.500	\$ 3.645.234	\$ 1.787.241	\$ 2.791.169	\$ 2.708.589	\$ 7.286.999
RIO NEGRO	\$ 2.799.600	\$ 1.454.000	\$ 6.730.600	\$ 10.984.200	\$ 4.347.000	\$ 1.890.000	\$ 1.230.000	\$ 7.467.000
SALTA	\$ 1.953.210	\$ 2.108.650	\$ 2.014.850	\$ 6.076.710	\$ 4.008.612	\$ 1.982.100	\$ 3.030.000	\$ 9.020.712
SAN JUAN	\$ 306.700	\$ 467.589	\$ 1.265.000	\$ 2.039.289	\$ 6.817.245	\$ 338.000	\$ 486.820	\$ 7.642.065
SAN LUIS	\$ 349.349	\$ 459.866	\$ 238.830	\$ 1.048.045	\$ 1.051.000	\$ 172.000	\$ 220.000	\$ 1.443.000
SANTA CRUZ	\$ 3.731.719	-	\$ 7.598.019	\$ 11.329.738	\$ 920.000	\$ 907.000	\$ 240.000	\$ 2.067.000
SANTA FE	\$ 1.572.989	\$ 5.212.161	\$ 7.222.605	\$ 14.007.755	\$ 6.193.550	\$ 4.738.190	\$ 18.048.815	\$ 28.980.555
SGO. DEL ESTERO	\$ 1.266.009	\$ 1.479.110	\$ 1.081.316	\$ 3.826.435	\$ 584.980	\$ 694.334	\$ 1.628.852	\$ 2.908.166
T.DEL FUEGO	\$ 299.600	\$ 185.000	\$ 639.000	\$ 1.123.600	\$ 1.217.603	\$ 587.500	\$ 708.000	\$ 2.513.103
TUCUMAN	\$ 1.418.779	\$ 588.747	\$ 746.842	\$ 2.754.368	\$ 3.872.541	\$ 3.442.258	\$ 3.115.379	\$ 10.430.178
<b>TOTALES</b>	<b>\$ 49.907.563</b>	<b>\$ 40.852.501</b>	<b>\$ 51.550.261</b>	<b>\$ 142.310.324</b>	<b>\$ 95.369.446</b>	<b>\$ 102.510.245</b>	<b>\$ 66.591.797</b>	<b>\$ 264.471.488</b>
<b>TOTALES PROV-NAC.</b>	<b>\$ 145.277.009</b>	<b>\$ 143.362.746</b>	<b>\$ 118.142.058</b>	<b>\$ 406.781.813</b>				

valores en miles de pesos

Arch.../EDIVIAR 2012-2022/Planilla Ediviar.xls

NMB/mia.



# CONCLUSIONES PARA EL DESARROLLO



## 1.- DEBERAN SER OBJETIVOS:

### DE VIALIDAD NACIONAL:

- Completar la pavimentación de toda su red,
- Continuar con los contratos de reparación y mantenimiento,
- Repararán por conservación desde los distritos,
- Modernización de la red con más autopistas y autovías.

### DE VIALIDAD PROVINCIAL

- Las provinciales empiezan a tener una importancia sustancial.
- Necesidad de mejorar las rutas secundarias y terciarias, **hoy todas productivas**



# CONCLUSIONES PARA EL DESARROLLO



## 2.- RECUPERACION DE RUTAS SECUNDARIAS PROVINCIALES

### TIPOS DE OBRAS PRIORITARIAS

- Accesos a localidades
- Unión de pueblos cercanos
- Recuperación de sectores productivos nuevos
- Recuperación de áreas productivas olvidadas
- Accesos a puertos
- Polos productivos alejados de los centros poblados sin acceso



### SIN ELABORACION DE PROYECTOS NO HAY FINANCIACION

- Crear banco de proyectos
- Elaborar mediante contrato a consultoras de ingeniería
- Elaborar mediante las direcciones de estudios y proyectos de las vialidades
- Nadie financia notas

### BUSCAR DISTINTAS FUENTES DE FINANCIAMIENTO

- PROSAP (Mejoramiento de caminos en áreas rurales productivas)
- BID (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO)
- CAF (CORPORACION ANDINA DE FOMENTO)
- BANCO MUNDIAL (BM – BIRF)
- FFFIR (FONDO FIDUCIARIO FEDERAL DE INFR. REGIONAL)
- DNV (DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD)



# PLAN DIRECTOR A DIEZ AÑOS



Este presente, del que todos somos protagonistas, se logró porque existe un **proyecto político nacional** y un **modelo económico de recuperación y puesta en valor del Estado al servicio de la comunidad**, En definitiva, **QUE ESTE PLAN DIRECTOR 2014-2024** se constituya en una respuesta global seria y superadora del actual estado de la Red Vial Argentina,

Como seguramente ocurrirá, la inversión de fondos que demandará el será de significativa magnitud para la economía del país, el mismo apunta a lograr una optimización en la correcta aplicación de los recursos, aplicando un modelo progresivo de inversión en infraestructura vial, independientemente de los ciclos recesivos de la economía nacional, reafirmando su valor como factor de crecimiento económico y como instrumento de lucha contra la pobreza, además de instaurar como **POLITICA DE ESTADO** a la Infraestructura Vial.





# CONSTRUIR MAS, CONSERVAR MEJOR



## REUNION CON GOBIERNO NACIONAL - NECESIDAD DE MAYORES FONDOS ESPECIFICOS

Con la necesidad de mayores fondos a las Vialidades que permitan solucionar en parte el problema de la Conservación de las Obras ejecutadas en los últimos 10 años es que el Consejo Vial federal junto a la Federación Argentina de Trabajadores Viales ha mantenido durante el corriente año, desde el 23 de Enero, una serie de reuniones con el Jefe de Gabinete de Nación Contador Jorge M. Capitanich y su equipo de asesores en la materia. El resultado puede ser una suerte de financiamiento a tasas favorables de equipamiento vial.



# CONSTRUIR MAS, CONSERVAR MEJOR





# REFLEXION FINAL



La capacidad operativa de las rutas argentinas se ha visto disminuida estos últimos años debido al crecimiento sostenido del país que ha originado que el **Parque Automotor haya superado su duplicación respecto del año 2002**. Si bien en estos 11 años el Gobierno Nacional, acompañado por las provincias, ha invertido en obras viales recursos que podemos considerar como históricos, para construir obras de ampliación de capacidad, autopistas y autovías, pavimentación y repavimentación, nuevas rutas, accesos a Localidades y la importancia de recuperar y mejorar los caminos secundarios y terciarios, muchos de ellos naturales.

Por ello la perspectiva vial para los próximos años es promisoria, ya que la necesidad de nuevas obras es apremiante y absolutamente necesaria, si se quiere un país moderno y en desarrollo. Por ello, considerar, como lo ha hecho este gobierno, la Infraestructura Vial como **POLITICA DE ESTADO es FUNDAMENTAL**.

Desde el Consejo Vial federal, se propone una solución de obras, **planificada y programática a 10 años**, consensuada y elaborada por cada una de las Vialidades Provinciales del País y los Distritos de Vialidad Nacional, en conjunto y tomando a la red vial nacional completa como UN TODO, denominada **ESQUEMA DIRECTOR VIAL ARGENTINO (EDIVIAR)**



# CONSEJO VIAL FEDERAL



- NO HAY DESARROLLO POSIBLE SIN CAMINOS
- EL CRECIMIENTO DEL PAIS NECESITA NUEVAS OBRAS Y SU CONSERVACION
- ESTE OBJETIVO NO SERA POSIBLE SINO CONSIDERAMOS A LA *INFRAESTRUCTURA VIAL COMO POLITICA DE ESTADO*

## FIN

**Ing. Jorge Abel Rodríguez**

Dirección Provincial de Vialidad de Entre Ríos

Presidente del Consejo Vial Federal de Argentina



**Vialidad**

Dirección Provincial de Vialidad  
Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios.  
Gobierno de Entre Ríos