

DÍA DE LA MINERÍA

Mientras la minería metálica atraviesa uno de sus mejores momentos impulsada por las exportaciones y nuevas inversiones, la minería no metálica enfrenta una realidad muy distinta, afectada por la paralización de la obra pública. En este escenario, los municipios y sus proyectos de infraestructura emergen como actores clave para sostener la actividad, el empleo y el desarrollo de las economías regionales.



Con gran convocatoria, se realizó el X Taller de Caminos Rurales en Benito Juárez. (P.16)



Nicolás Berretta: "Dejé cuarenta años de mi vida en el Consejo Vial Federal". (P.32)



UIDIC: más de tres décadas transformando ciencia en soluciones para la infraestructura vial. (P.24)





“UN PAÍS QUE QUIERA CRECER”

A sí cerró su alocución en el festejo por el Día de la Minería el presidente de la Cámara Argentina de Empresarios Mineros (CAEM), Roberto Cacciola, resumiendo el sentir de una industria en un momento bisagra para crear oportunidades de futuro. La minería argentina atraviesa un cambio de escala sin precedentes. La llegada de grandes proyectos de cobre y la consolidación del litio en el NOA no solo representan una oportunidad histórica de ingreso de divisas, sino un desafío mayúsculo para el sector de la construcción y la ingeniería vial. Hoy, el éxito de un yacimiento no se mide únicamente por la ley del mineral en la roca, sino por la factibilidad logística de su entorno.

En nuestra industria sabemos que no existe operación posible sin conectividad. Sin embargo, la geografía de estos proyectos —habitualmente en zonas de alta montaña o salares remotos— impone una realidad insoslayable: la infraestructura necesaria para operar representa hoy entre el 30% y el 50% de la inversión inicial (CAPEX). Estamos hablando de la construcción de “mini-ciudades” y corredores logísticos desde cero en territorios donde la presencia del Estado ha sido históricamente escasa. Este escenario ha forzado un cambio radical en el modelo de ejecución de la obra pública. Ante la limitada capacidad de financiamiento de los presupuestos provinciales y municipales, el sector privado ha asumido un rol protagónico. La empresa minera es hoy, por necesidad, una desarrolladora de infraestructura: financia y ejecuta la pavimentación de rutas para transporte pesado, tiende líneas de alta tensión de cientos de kilómetros y erige parques solares fotovoltaicos para garantizar su propio suministro energético.

¿Cómo se sostiene este modelo? La respuesta reside en una arquitectura financiera y legal basada en la compensación. Mecanismos como los Fideicomisos Mineros, que aseguran que las regalías se transformen en obras viales e hídricas tangibles, y las herramientas de incentivo nacional como el RIGI, permiten que la inversión privada sea recuperada a través de beneficios fiscales y amortizaciones aceleradas. El Estado no desembolsa capital, sino que cede recaudación futura para garantizar que la obra se concrete hoy. Desde Revista Vial, insistimos en que esta coyuntura es una oportunidad de oro para nuestra ingeniería. La construcción de caminos mineros exige estándares de seguridad específicos, estudios de suelos en condiciones extremas y un mantenimiento cons-



tante para no interrumpir el flujo productivo. El camino ya no es solo una vía de tránsito; es el cimiento mismo de la soberanía productiva argentina.

Recorrer los pasillos y las pistas exteriores de la 11° Expo San Juan Minera supuso una experiencia reveladora. Acostumbrados al pulso de las grandes obras de infraestructura, la maquinaria vial y la ingeniería civil, fuimos testigos preferenciales de cómo el sector minero —traccionado con fuerza inédita por el auge del cobre— se consolida hoy como el principal motor de desarrollo industrial

y de movimiento de suelos en la región. El despliegue en el Estadio del Bicentenario y el Velódromo Vicente Chancay superó cualquier expectativa. Con una convocatoria récord de aproximadamente 40.000 asistentes, 380 stands y más de 110 islas exteriores que expusieron lo último en tecnología de equipos pesados, la feria evidenció que el sector ha entrado en una fase de aceleración comercial definitiva. El evento funcionó como una gran mesa de transacciones impulsada por el “Efecto RIGI”. La enorme expectativa en torno a megaproyectos sanjuaninos como Los Azules (McEwen Copper) y El Pachón (Glencore), sumada a las nuevas certezas normativas y fiscales, actuaron como un fuerte imán para el desembarco y la reactivación de rondas de capitales internacionales. Ahora bien, este despegue minero e industrial contrasta con una realidad vial que debe recomponerse de forma urgente bajo nuevos paradigmas.

En este escenario de profunda reconfiguración sectorial, la realización del XIX Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito —que tendrá lugar en la ciudad de Mendoza del 15 al 18 de septiembre bajo el lema “Infraestructura Vial para el Desarrollo”— se perfila como un hito crucial. En esta oportunidad, el tradicional encuentro técnico estará inexorablemente condicionado por la coyuntura de la obra pública y la urgencia de redefinir las estrategias de financiamiento y gestión.

En este marco, la celebración de la Asamblea del Consejo Federal Vial (CFV) adquiere un peso político y estratégico inédito. El congreso será el escenario donde las vialidades provinciales y las autoridades nacionales busquen homogeneizar criterios y trazar un mapa de prioridades urgentes. Revista Vial los espera en Mendoza.

De todas formas, nos veremos antes en la próxima edición.

Ana María W. Lorch

DIRECTORA



SUMARIO

VIAL 168
➤ MARZO / ABRIL 26

Camino a Calingasta, en la provincia de San Juan.

NOTA DE TAPA

3 EDITORIAL



“Un país que quiera crecer”.
Por Analía Wlazlo, directora de Revista Vial.

6 FERIAS & CONGRESOS



Conferencias, cursos, exposiciones y seminarios.

8. Conexpo-CON/AGG 2026 atrajo a más 140.000 asistentes y más de 2.000 expositores. La mayor feria de la construcción de Norteamérica reunió a la industria global de la construcción para realizar negocios y explorar las tecnologías que moldearán las obras de trabajo del mañana.

12. Galería de fotos de Conexpo CON/AGG 2026. Las mejores postales de la mayor feria de la construcción de Norteamérica, que reunió en Las Vegas a más de 140.000 profesionales y más de 2.000 expositores para mostrar las últimas innovaciones en maquinaria, tecnología e infraestructura.

16. Con gran convocatoria, se realizó el X Taller de Caminos Rurales en Benito Juárez. El ministro de Desarrollo Agrario de la provincia de Buenos Aires, Javier Rodríguez participó del inicio del encuentro organizado por Revista Vial y reafirmó el rol estratégico de la obra pública y la continuidad de las políticas para sostener la producción y garantizar el acceso a derechos en el interior bonaerense.

20. Galería de fotos del X Taller de Caminos Rurales en Benito Juárez. El mismo, se llevó a cabo en el Polideportivo de la ciudad y contó con la participación de más de 250 personas.

24 INSTITUCIONALES



UIDIC: más de tres décadas transformando ciencia en soluciones para la infraestructura vial. Desde la Facultad de Ingeniería de la UNLP, la Unidad de Investigación y Desarrollo en Ingeniería Civil articula investigación, innovación y transferencia tecnológica para mejorar la calidad, durabilidad y sostenibilidad de las obras viales en todo el país.

26 MINERÍA



La minería argentina alcanzó exportaciones récord y proyecta un fuerte crecimiento para 2026. El sector cerró 2025 con exportaciones por USD 6.056 millones, el nivel más alto de su historia, y prevé superar los USD 9.000 millones este año.

28. El Gobierno, gobernadores y empresas lanzaron la Mesa Federal Minera. Se trata de un nuevo espacio de articulación público-privada para impulsar la inversión minera en la Argentina, como sucede con el Cobre y el Litio.

30. “La única solución para recuperar el sector es que se reinicie la obra pública”. El Ing. Gustavo Núñez, presidente de la Cámara de la Piedra de la provincia de Buenos Aires, advirtió sobre la profunda crisis que atraviesa la actividad minera vinculada a los áridos.



32 GENIO Y FIGURA



Nicolás Berretta: “Dejé cuarenta años de mi vida en el Consejo”. Ex secretario técnico del Consejo Vial Federal, el Ingeniero travesó gobiernos, crisis económicas, reformas legales y transformaciones profundas en la infraestructura argentina.

36 MOVILIDAD URBANA



Índice de tránsito, parte 2. El Ing. Oscar Fariña nos envía una nueva Crónica sobre el Tránsito.

38. Congreso Smart City Santiago del Estero. En el corriente mes de mayo los días 20 y 21, se ha realizado en la Ciudad de Santiago del Estero, un encuentro donde se dieron citas numerosas instituciones y referentes de las actividades vinculadas al quehacer humano en las regiones urbanas. *Por el Ing. Oscar Fariña*



42 INFRAESTRUCTURA



Mirador Bañado La Estrella y Ruta Provincial 28. La firma consultora Baires Ing elaboró el proyecto de un mirador sobre la Ruta Provincial 28 en la Provincia de Formosa, en la zona del Bañado La Estrella, que combina el diseño vial, arquitectónico, estructural y paisajístico. *Por la Ing. María Soledad Mallamaci.*

44. Vialidad Provincial. Las principales noticias de las vialidades del país.

48 INTERMODAL



El tren pasa, pero no atendemos cargadores - 5F se basa en atender a todos (en alianza con el camión). *Por AIMAS.*

50 EMPRESA



Capacitación técnica aplicada: una herramienta clave para la eficiencia en vialidad. En los sectores vinculados a la construcción y la vialidad, donde la operación de maquinaria pesada y la optimización de recursos resultan determinantes, la capacitación técnica se posiciona como un factor estratégico para mejorar la productividad y reducir costos operativos.

52 MAQUINARIAS



Plano panamericana: la ruta de los equipos.

54 ON AND OFF



Informaciones relevantes, anuncios, presentaciones y novedades.

58 SERVICIO AL LECTOR



Listado de anunciantes presentes en esta edición.

STAFF

Directora
Analia Wlazlo

Departamento Comercial
marketing@editorialrevistas.com.ar

Redacción
Lic. Magalí V. Laboret

Administración
Laura Quiroga

Colaboran en este número

Ing. Oscar Fariña

Ing. María Soledad Mallamaci.

La editora no se hace responsable de la opinión de los autores.

Colaboraciones del Exterior

Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR, Brasil)
Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem | (ABDER, Brasil)
Asociación ITS Brasil | Asociación ITS Chile | Asociación ITS España
Asociación Peruana de Caminos (Distribución en Perú)
Asociación Uruguaya de Caminos (Distribución en Uruguay) | Cámara Vial Paraguaya (CAVIALPA)
Revista BIT, Corporación de Investigación de la Construcción (Cámara Chilena de la Construcción)
Revista Obras (México).

Diseño Gráfico NAPSIS - Impulso Creativo

Atención al lector, correspondencia, comentarios y colaboraciones a:

Rodríguez Peña 1256 Piso 4 B
(C1021ABB), CABA, Argentina.
Hecho el depósito que prevé la Ley 11.723 R.N.P.I.
Comercial: (54 9) 11 4438-7276
Administración: (54 9) 11 6665-1358
Redacción: (54 0) 11 5839-1201
E-mail: vial@editorialrevistas.com.ar
Web: www.revistavial.com

Las opiniones vertidas en las notas firmadas o por las personalidades entrevistadas no reflejan necesariamente la opinión del Editor.

Vial autoriza la reproducción parcial o total de los artículos publicados en la presente edición de la revista, previa solicitud por escrito y bajo el compromiso de citar la fuente.

Editora:


Revistas S.A., Rodríguez Peña 1256 Piso 4 B, Ciudad de Buenos Aires, Argentina.
Hecho el depósito que prevé la Ley 11.723 R.N.P.I.

De esta edición se imprimieron 1.000 ejemplares. Se distribuye cada dos meses en Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay, Brasil, Bolivia, Ecuador, Perú, Guatemala, Costa Rica, Venezuela, España, Estados Unidos, Colombia, México, Canadá, Inglaterra e Italia. Dirigida a 1.900 municipios de todo el territorio argentino, empresas constructoras de infraestructura, concesionarios, consultores, proyectistas, transportistas de carga y pasajeros, empresas ferroviarias, viales, portuarias y aeroportuarias, organismos oficiales, asociaciones, cámaras profesionales y a todos aquellos relacionados con la actividad.

Publicación distinguida por:

 **Socios de la Asociación de Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA)**
Noviembre 2016:
Premio a la trayectoria 20 años.

 **Julio 2012:**
Reconocimiento de la Asociación Uruguaya de Caminos "A la trayectoria de Revista Vial en Uruguay".

 **Abril 2012:**
Premio por "15 años de colaboración en la formación de los ITS en Iberoamérica", otorgado por ITS España.
Noviembre 2016:
Premio a la trayectoria 20 años.

 **Agosto 2008:**
Mención de honor en la categoría gráfica en la II Edición del Premio Vial de Seguridad en el Tránsito.

 **Octubre 2005:**
"Mejor Revista del sector", premio otorgado por la Dirección Nacional de Vialidad de Argentina.

 **Octubre 1999:**
Mención otorgada por la Dirección Nacional de Vialidad de Argentina.

 **Diciembre 2016:**
Premio a la trayectoria 20 años.



Seguinos en:     www.facebook.com/revistavial



**SAVE THE DATE**VIAL 168
➤ MARZO / ABRIL 26

XI TALLER DE CAMINOS RURALES

Se llevará a cabo en el Laboratorio de la Facultad de Ingeniería de La Plata durante el 27 y 28 de agosto. El objetivo principal es transferir tecnología y conocimiento a través de disertaciones interactivas, creando un espacio dinámico de aprendizaje e intercambio de experiencias entre los distintos actores vinculados al mantenimiento y desarrollo de los caminos rurales.

MÁS INFO » <https://revistavial.com/x-taller-tecnico-de-caminos-rurales/>

27 y 28 de Agosto de 2026

XI Taller técnico de CAMINOS RURALES

📍 Laboratorio Facultad de Ingeniería | UNLP
La Plata | Buenos Aires | Argentina



XIX CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRÁNSITO 2026

El evento que reúne a profesionales y técnicos del sector vial y del transporte se realizará del 15 al 18 de septiembre 2026 en Mendoza. Este congreso se celebra cada cuatro años y tiene como objetivo intercambiar experiencias y debatir sobre problemáticas y avances en el ámbito vial. En esta oportunidad se presentarán investigaciones y trabajos en diversas áreas relacionadas con la vialidad y el transporte.

MÁS INFO » <https://www.congresodevialidad.org.ar/>

XIX CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRÁNSITO
17º EXPOVIAL ARGENTINA

expo
2026
vial
Argentina

15 AL 18 DE SEPTIEMBRE 2026

Centro de Congresos y Exposiciones Emilio Civit
Mendoza, Argentina



XLI REUNIÓN DEL ASFALTO

El encuentro fundamental para profesionales, investigadores, técnicos y empresas del sector se desarrollará del 4, 5 y 6 de noviembre de 2026 en Villa Carlos Paz, Córdoba, Argentina.

MÁS INFO » <https://cpasfalto.com.ar/>

XLI REUNIÓN DEL ASFALTO

4, 5 y 6 Noviembre 2026
Hotel Pinares Panorama,
Villa Carlos Paz, Córdoba - Argentina



16ª JORNADAS DE TÚNELES Y ESPACIOS SUBTERRÁNEOS

Bajo el lema "Experiencias y proyectos futuros para el transporte subterráneo en Latinoamérica" las 16ª Jornadas de Túneles y Espacios Subterráneos se realizarán los días 25 y 26 de noviembre en Buenos Aires, Argentina. El encuentro reunirá a especialistas, empresas, organismos públicos y referentes de la ingeniería, la infraestructura y la minería subterránea para intercambiar conocimientos, analizar casos de éxito y debatir sobre los desafíos y oportunidades que enfrenta el desarrollo del transporte subterráneo en la región.

MÁS INFO » www.aates.org.ar

"Experiencias y proyectos futuros para el transporte subterráneo en Latinoamérica"

"Minería Subterránea"

16ª

Jornadas de Túneles y Espacios Subterráneos

25/26 NOV

BUENOS AIRES - ARGENTINA



A JOHN DEERE COMPANY



WIRTGEN GROUP



EQUIPO INVENCIBLE.

www.wirtgen-group.com/technologies

CLOSE TO OUR CUSTOMERS

ROAD AND MINERAL TECHNOLOGIES. WIRTGEN GROUP debe su fuerza a la excelencia de sus cinco marcas WIRTGEN, VÖGELE, HAMM, KLEEMANN y CIBER y su vasta experiencia en el rubro de la construcción de caminos. Deposite su confianza en WIRTGEN GROUP



COVEMA S.A.C.I.F. · Fray Luis Beltran 4820 · Grand Bourg Ramal Pilar Pcia · Buenos Aires ·

T. +54 9 011-5453-1300 ·

www.covema.com.ar

☎ +54 9 15-2281-6155 ·

E-mail: ventas@covemasacif.com.ar



WIRTGEN

/

VÖGELE

/

HAMM

/

KLEEMANN

/

CIBER



Conexpo-CON/AGG 2026 atrajo a más 140.000 asistentes y más de 2.000 expositores

La mayor feria de la construcción de Norteamérica reunió a la industria global de la construcción para realizar negocios y explorar las tecnologías que moldearán las obras de trabajo del mañana.

CONEXPO-CON/AGG 2026 atrajo a más de 140.000 profesionales de la construcción de 128 países de todo el mundo a Las Vegas, donde los asistentes se reunieron para comprar equipos, hacer negocios y explorar las últimas innovaciones que están dando forma al futuro de la industria. Celebrada del 3 al 7 de marzo, la feria reunió a contratistas, fabricantes, líderes tecnológicos y defensores de la fuerza laboral

para mostrar nuevos equipos, tecnologías emergentes y soluciones diseñadas para ayudar al sector de la construcción a construir de forma más eficiente, segura y sostenible, manteniendo un fuerte impulso en la industria.

Con más de tres millones de pies cuadrados de espacio expositivo, CONEXPO-CON/AGG 2026 contó con más de 2.000 expositores que mostraron los últimos equipos, tecnologías y servicios

en todos los principales sectores de la construcción. Desde enormes máquinas de movimiento de tierras, grúas importantes y equipos de pavimentación de nueva generación hasta soluciones digitales en obras, automatización, sostenibilidad y avances, la zona de exposición ofreció a los asistentes la oportunidad de ver innovaciones de cerca, conectar directamente con fabricantes y tomar decisiones de compra informadas que



Este año, la feria atrajo a más de 140.000 profesionales de la construcción de 128 países de todo el mundo.

moldearán proyectos y negocios en los próximos años.

“CONEXPO-CON/AGG es donde la industria de la construcción viene a ver qué viene después”, dijo Dana Wuesthoff, directora de ferias de CONEXPO-CON/AGG y añadió: “Durante una semana demostró la resiliencia e ingenio de nuestra industria. Desde maquinaria avanzada hasta herramientas digitales que ayudan a las cuadrillas a trabajar de forma más segura e inteligente, las innovaciones presentadas aquí moldearán los lugares de trabajo durante años”.

La energía en la zona de la feria se tradujo en verdaderas oportunidades de negocio para los asistentes que viajaban a Las Vegas para evaluar nuevas máquinas y conectar con fabricantes. Para muchos en la feria, CONEXPO-CON/AGG ofrece una oportunidad poco común de ver equipos de primera mano, comparar soluciones y tomar decisiones de compra que moldearán sus operaciones durante años.

“De hecho, hemos cerrado acuerdos aquí, conocido clientes y conectado con nuevos socios”, dijo Ryan Ford de F&G Trucking Crane y agregó: “Es uno de los mejores lugares para unir a la industria y hacer avanzar el negocio”.

INNOVACIONES QUE DEFINIRÁN EL PRÓXIMO LUGAR DE TRABAJO

En toda la zona de exposición, los fabricantes presentaron tecnologías y equipos diseñados para definir la próxima generación de obras de construcción. Komatsu destacó avances en control inteligente de máquinas y automatización, incluyendo su excavadora inteligente PC220LCi-12, que utiliza sensores integrados y datos de diseño 3D para ayudar a los operadores a excavar hasta el nivel con mayor precisión y reducir el retrabajo. Komatsu también presentó el nuevo camión articulado HM460-6 de 46 toneladas, el más grande de su gama. Liu-Gong presentó una gama de máquinas avanzadas, incluyendo la cargadora 870 HE, la excavadora 952F y la excavadora eléctrica 924 FE, subrayando la creciente inversión de la industria en electrificación y equipos de menor emisión.



Conexpo CON-AGG reunió a contratistas, fabricantes, líderes tecnológicos y defensores de la fuerza laboral para mostrar nuevos equipos, tecnologías emergentes y soluciones diseñadas para ayudar al sector de la construcción.

“Hemos visto mucho equipo que estamos pensando en comprar en un futuro próximo”, dijo Thomas Coyne de Donjon Marine y completó: “Poder poner las manos en las máquinas y hablar directamente con los fabricantes hace que CONEXPO-CON/AGG sea un gran espectáculo para empresas como la nuestra”. Innovadores tecnológicos en todo el recinto también demostraron cómo las soluciones digitales están transformando los flujos de trabajo de la construcción. Por ejemplo, Topcon Positioning Systems 3D-MC Edge es una nueva función dentro del entorno 3D-MC diseñada para centrarse directamente en el filo de corte de una máquina para mejorar la precisión y la capacidad de respuesta; Samsara mostró tecnología de operaciones conectadas que permite a los contratistas monitorizar la utilización de equipos, la seguridad y el rendimiento de la flota en diferentes obras. Mientras tanto, Doka demostró soluciones avanzadas de encofrados y sitios digitales diseñados para mejorar la eficiencia y la seguridad en infraestructuras complejas y proyectos de construcción.

Por su parte, el líder en equipos compactos Bobcat también mostró innovaciones centradas en el futuro de la construcción compacta, destacando avances en IA, electrificación, autonomía y conectividad, incluyendo su Bobcat Jobsite Companion, un sistema habilitado por IA diseñado para ayudar a los operadores a trabajar de forma más eficiente con información en tiempo real de las má-

quinas y guía en obras.

La innovación en toda la industria fue aún más reconocida a través de los Next Level Awards, que reconocen tecnologías innovadoras que transforman la forma en que se construyen y gestionan los proyectos de construcción. Los premios ponen de relieve innovaciones en equipos y tecnología que mejoran la productividad, la sostenibilidad y la seguridad en el lugar de trabajo, reforzando el papel de CONEXPO-CON/AGG como escenario global donde la industria de la construcción presenta ideas y máquinas que moldean su futuro.

CONEXPO-CON/AGG ANUNCIÓ LOS GANADORES DE SU PROGRAMA

Tras tres días de votación, los asistentes seleccionaron el GenSteer™ de Husco como la Elección de Contratistas de CONEXPO-CON/AGG por el mejor equipo y el Gravis Rack de Gravis Robotics como la Elección de Contratistas de CONEXPO-CON/AGG por la mejor tecnología.

“La autonomía y la tecnología de retrofit están cambiando las reglas del juego”, dijo Federik Filz-Reiterdank de Crewline y añadió: “La capacidad de actualizar las máquinas existentes con sensores y automatización está acelerando la adopción en toda la industria.”

Cabe destacar que, a lo largo de millones de pies cuadrados de exposiciones, los asistentes tuvieron la oportunidad de ver miles de máquinas, tecnologías y soluciones mientras conectaban directamente con los fabricantes e innovadores



que están dando forma a la próxima era de la construcción.

“CONEXPO-CON/AGG destaca la cartera de innovación que mantiene la construcción en marcha”, afirmó Eric Sauvage, presidente y CEO de LBX Company y presidente de la feria CONEXPO-CON/AGG 2026 y agregó: “Las tecnologías presentadas esta semana no son conceptos. Son soluciones reales que los contratistas pueden adoptar ahora para construir más rápido, seguro y sostenible”.

En ese sentido, continuó: “De esto va CONEXPO-CON/AGG. Esta ha sido otra de las mejores ediciones.

UNA REUNIÓN GLOBAL CENTRADA EN CONSTRUIR EL FUTURO

La feria reforzó el papel de la construcción como motor del desarrollo económico, apoyando la modernización de infraestructuras, la expansión energética, el crecimiento manufacturero y la resiliencia de las comunidades. El programa creó oportunidades para que contratistas y fabricantes se conectaran directamente, intercambiaran ideas y aceleraran la adopción de tecnologías que mejoran los resultados de los proyectos. Además de las exposiciones, los asistentes participaron en 150 sesiones educativas integrales, demostraciones en vivo y debates entre iguales diseñados para ofrecer información útil a empresas de todos los tamaños.

La educación en el aula es una piedra angular de la experiencia CONEXPO-CON/AGG, ofreciendo una programación integral de paneles, talleres y conversaciones magistrales diseñadas para ayudar a los asistentes a mantenerse por delante de un panorama de la construcción en rápida evolución. Desde conocimientos prácticos sobre equipos hasta debates prospectivos sobre inteligencia artificial, sostenibilidad e innovación laboral, la feria ofreció oportunidades de aprendizaje para todos los roles y etapas profesionales.

Los nuevos talleres de fin de semana de 2026 reunieron a cientos de mujeres de la construcción, propietarias de pequeñas empresas y profesionales



La energía en la zona de la feria se tradujo en verdaderas oportunidades de negocio para los asistentes.



La próxima CONEXPO-CON/AGG regresará del 13 al 17 de marzo de 2029, continuando su tradición de unir a la industria global de la construcción para impulsar el progreso.

del mantenimiento para un aprendizaje impulsado por iguales en la feria. La ampliación de la lista ayuda a los profesionales del sector a conectar con otros que comprenden sus retos y oportunidades diarias.

- ✓ Charlas y paseos de compra: La formación práctica se centró en el mantenimiento preventivo, la eficiencia de la flota y soluciones de equipos reales.
- ✓ Taller EmpowerHER: Celebradas en celebración de la Semana de la Mujer en la Construcción 2026, estas sesiones conectaron a mujeres de toda la industria para mentorizar e inspirar.

- ✓ Taller para Pequeñas Empresas: Dedicado a ayudar a propietarios de pequeñas empresas y empresas familiares a fortalecer sus operaciones y construir alianzas.

MIRANDO HACIA ADELANTE

A medida que la industria sigue evolucionando, CONEXPO-CON/AGG sigue siendo el destino principal para descubrir soluciones, construir alianzas y prepararse para las exigencias de las obras de trabajo del mañana.

La próxima CONEXPO-CON/AGG regresará del 13 al 17 de marzo de 2029, continuando su tradición de unir a la industria global de la construcción para impulsar el progreso. 🟢

EMISIÓN CERO INFINITAS POSIBILIDADES

100% eléctrica, más rendimiento, cero emisiones al medio ambiente



856H-E

LA LÍNEA MÁS COMPLETA DE EQUIPOS VIALES, DE CONSTRUCCIÓN, LOGÍSTICA Y TRITURACIÓN



Stock de repuestos
100 % originales



Servicio técnico
garantizado



Más de 40 distribuidores
y sucursales en todo
el país



Única fábrica de
autoelevadores
del país



Galería de fotos de Conexpo CON/AGG 2026

Las mejores postales de la mayor feria de la construcción de Norteamérica, que reunió en Las Vegas a más de 140.000 profesionales y más de 2.000 expositores para mostrar las últimas innovaciones en maquinaria, tecnología e infraestructura.



Stand de John Deere y Wirtgen Group. Cargadoras frontales. En primer plano se ven dos cargadoras sobre ruedas de la marca John Deere con sus respectivos baldes de gran tamaño.



Un paseo en la gran plaza montado para la exhibición de los equipos Sany.



Bobcat RogueX3, una cargadora compacta de orugas de la línea de innovación eléctrica de Bobcat. Al no tener escape visible y presentar un diseño futurista con iluminación LED, se identifica como una máquina de cero emisiones, ideal para trabajos en interiores o zonas con restricciones ambientales.



Ingreso a Conexpo CON/AGG el primer día junto a la escultura del obrero que representa la construcción y la infraestructura. Analía Wlazlo, nuestra directora participó activamente en busca de contenidos para la Revista Vial.



Camión Articulado Volvo A50. Este modelo representa una evolución significativa en la maquinaria pesada para minería y grandes obras de infraestructura.



HX400 Hyundai, equipo de construcción. Cuando se detecta sobrecarga, se muestra una primera advertencia. A continuación, por codificación de color informa al operador riesgo de vuelco.



Minicavadora de orugas de la marca New Holland.



Sullair eléctrico, Compresor de Aire Eléctrico Portátil en el centro se observa un modelo compacto montado sobre un eje con ruedas, y a la derecha un Compresor de Aire de Gran Porte ("Oil Free Air")



Doug Hogue, Presidente de VSS Macropaver / Reed International, junto a su gerente de ventas. Equipo Macropaver Modelo 12-E.



Planta de trituración o clasificación móvil. Estas máquinas están diseñadas para el procesamiento de piedra natural y el reciclaje de materiales de construcción. marca Kleemann, que forma parte del Wirtgen Group.



Gran puesta en escena de KOMATSU.



John Deere presentó la cargadora de ruedas (wheel loader) de alta resistencia, diseñada para trabajos pesados de movimiento de suelos, minería o infraestructura vial.



Bobcat presentó, a la izquierda la cargadora de orugas compacta (track loader) que está equipada con un accesorio de trituradora forestal o desbrozadora acoplado en la parte delantera. Y a la derecha, la minicargadora de ruedas (skid-steer loader), específicamente el modelo S770, identificable por la rotulación en su parte trasera.



CALIBRACION DE INSTRUMENTOS

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Calibre | RTFO |
| Cámara Climática | Baños Termostáticos |
| Prensas | Ductilómetro |
| Termómetros | Balanzas |
| Hornos y Estufas | Esclerómetros |
| Washington | Prensa CBR |
| Prensa de Hormigón | Horno de Ignición |
| Tensión Indirecta | Viscosímetro |
| Penetrómetro | PAV |
| Triaxial, Corte Directo/Residual | Estabilidad Marshall |

clapen@clapen.com.ar



Diesel Lange Argentina con sus clientes visitaron el stand de John Deere.



Ignacio Barbosa, Gerente Comercial en Sudamérica para BOMAG junto a Juan J. Erro y Jorge Botti de Uruguay.



Sebastián Cheral, Gerente Comercial; Diego Starosta, Presidente de Track Mar junto a representantes de la constructora COARCO.



Equipo de Link Belt, con la muestra de gran precisión. Representada en el país por Track-Mar.



Pablo Shultzen en el stand de su representada Dynapac con Flavio Strabelli, Gerente de Venta LATAM.



CASE con una importante presencia. Joaquín Nicotra, Gerente de ventas de Argentina atendió a sus clientes.



Martin Igarreta con la delegación argentina visitando el stand de Komatsu.



Excavadora Hyundai con accesorio especializado: El brazo de la máquina está equipado con un cabezal de procesamiento o garras de demolición/manipulación de la marca Rammer.



Patricia Irrgang, Gerente Comercial para toda Latinoamérica para Crafcoc que este año es su 50º Aniversario.



Cargadora de orugas compacta de la marca Kubota, específicamente diseñada para trabajos de construcción y movimiento de suelos.



Baldes de distinto tamaño; procesador ALLU Transformer de la serie específica para asfalto. Para la trituración y clasificación en un solo paso.



retro pala (backhoe loader) de la marca John Deere, específicamente el modelo 310 X-Tier E-Power. Versión eléctrica



Camión Mack Anthem pura potencia, aerodinámica avanzada, optimiza ahorro de combustible, confort, seguridad tecnológica, diseñado para durar.



CROSSWIND

**TENEMOS LOS NEUMÁTICOS
PARA TÚ INDUSTRIA**



11 3784-8861



repcion@otrmax.com.ar

Somos tú aliado estratégico

OTRMAX
NEUMÁTICOS

Exclusive representatives
in Argentina



Con gran convocatoria, se realizó el X Taller de Caminos Rurales en Benito Juárez

El ministro de Desarrollo Agrario de la provincia de Buenos Aires, Javier Rodríguez participó del inicio del encuentro organizado por Revista Vial y reafirmó el rol estratégico de la obra pública y la continuidad de las políticas para sostener la producción y garantizar el acceso a derechos en el interior bonaerense.

Con una destacada participación institucional y una amplia convocatoria de actores del sector, se llevó a cabo durante el 16 y 17 de abril, el X Taller de Caminos Rurales en el Polideportivo de Benito Juárez, con un eje claro: discutir el presente y futuro de la red vial rural en la provincia de Buenos Aires.

La presencia del ministro de Desarrollo Agrario bonaerense, Javier Rodríguez, marcó el tono político de la jornada de apertura, en un contexto donde la infraestructura rural y la obra pública se posicionan como temas centrales del debate productivo.

Durante su intervención, Rodríguez puso el foco en el rol estructural de los caminos rurales dentro del sistema productivo y social: "Un camino en buenas con-

diciones es la posibilidad concreta de ir a la escuela, de posibilitar la producción, pero también de acceder al servicio de salud, de seguridad, a un montón de cuestiones".

En esa línea, el funcionario sostuvo que la red vial rural debe ser entendida como parte integral de la obra pública: "Para nosotros, desde un inicio quedó claro que el mantenimiento y la mejora de los caminos rurales es parte de lo que habitualmente se llama la obra pública", y agregó: "Se requiere de obra pública para mejorar las condiciones de la producción, pero también para mejorar las condiciones de vida".

El ministro también se refirió al contexto actual y cuestionó las posturas que desestiman la inversión estatal en infraestructura: "Nos encontramos con una

mirada que rechaza por completo que no es necesaria la obra pública. Desde una mirada absolutamente contrapuesta a esta, nosotros entendemos su importancia".

En ese sentido, vinculó la discusión con la situación de las rutas nacionales: "Yo vengo habitualmente por la ruta 3 y la verdad que es tremendo las condiciones en las que se encuentra".

Rodríguez remarcó que la continuidad de las políticas es clave para obtener resultados concretos: "Para que estas condiciones puedan mostrar sus resultados se necesita que esto sea una política de Estado, que continúe a lo largo del tiempo". Y advirtió: "No es solo que no se hace, sino que lo que se venía haciendo se viene abajo".

Asimismo, destacó el trabajo conjunto entre Provincia, municipios, sector productivo y académico, como el que se evidencia en Benito Juárez: "Estamos acá y hay una opinión absolutamente unánime de reconocimiento al trabajo que se viene haciendo".

En relación a los recursos, el ministro planteó un diagnóstico crítico sobre el escenario nacional: "El gobierno nacional le debe a la provincia de Buenos Aires veintidós billones de pesos", lo que, según explicó, impacta directamente en la capacidad de inversión.

También cuestionó la falta de ejecución de fondos específicos: "Una parte importante del impuesto al combustible debería volver en obras hídricas y viales, y eso tampoco está ocurriendo".



Acto de apertura del X Taller de Caminos Rurales.

A pesar de este contexto, Rodríguez destacó las acciones impulsadas desde la provincia: “Llevamos adelante más de 450 mejoras o asistencias en más de 110 municipios”, lo que permitió “mejorar el acceso a más de 200 parajes, más de 450 tambos y más de 400 escuelas rurales”.

Además, subrayó la importancia de fortalecer la gestión y las capacidades técnicas: “No tenemos ninguna duda de que hay un gran desafío en cuanto a aprovechar de la mejor manera posible los recursos disponibles”, y valoró el rol de las universidades: “Intervienen aportando conocimiento concreto”.

Finalmente, puso en valor el sentido del encuentro: “Es muy importante este tipo de eventos donde está presente el sector privado, la universidad, los usuarios y el Estado”, y concluyó: “Que aporten ideas, posibilidades y soluciones para la mejora del mantenimiento de los caminos rurales”.



Al taller, se inscribieron más de 250 participantes.

UN ESPACIO DE ARTICULACIÓN

La apertura del taller estuvo encabezada por la directora de Revista Vial, Ana-lía Wlazlo, quien destacó la convocatoria federal del evento: “Eso demuestra la importancia que tiene este intercambio de experiencias y el crecimiento de la comunidad de los caminos rurales”. Desde el ámbito técnico-académico, la

decana de la Facultad de Ingeniería de Olavarría (UNICEN), María Haydée Peralta, remarcó la necesidad de trabajo conjunto: “La manera de trabajar es estar juntos, construir redes, construir vínculos”.

En tanto, el presidente de la Cámara de la Piedra bonaerense, Gustavo Núñez, puso en valor el aporte del sector: “Las



PROGRAMA PROFESIONAL

JEFATURA DE OBRA

Dirección: Ing. Fernando Marchione

 LUNES Y JUEVES 18 A 21 Hs	 30 CLASES 90 Hs		
 MODALIDAD ONLINE	 CERTIFICACIÓN OFICIAL FACULTAD DE INGENIERÍA - UNLP		

DESTINATARIOS
 Profesionales de la Industria de la Construcción, Ingenieros, Arquitectos u otras Profesionales Afines.

Contratos de Obra Docente: Ing. Mariano López	INICIA 25 JUNIO 6 CLASES 18 HS
Comunicación y Negociación en Obra Docente: Lic. Emanuel Berardi	INICIA 3 AGOSTO 6 CLASES 18 HS
Programación y Seguimiento de Obra Docente: Esp. Ing. Ricardo Martínez	INICIA 27 AGOSTO 6 CLASES 18 HS
Gestión Integrada de Calidad, Higiene, Seguridad y Ambiente en Obras Docente: Esp. Ing. Marcelo Titonel	INICIA 17 SEPTIEMBRE 6 CLASES 18 HS
Control de Gestión Docente: Ing. Mariano López	INICIA 8 OCTUBRE 6 CLASES 18 HS


jefaturadeobra@ing.unlp.edu.ar

POTENCIÁ TU DESARROLLO PROFESIONAL







canteras de la provincia siempre han apoyado”, y señaló la importancia de los caminos “para poder sacar la producción de la provincia”.

Por su parte, el coordinador de CARBAP, Gustavo Frederking, aportó un diagnóstico contundente: “Hoy tenemos los mismos caminos hace cincuenta años, y la realidad es muy diferente”, y advirtió: “Si pretendemos hacer ese supermercado del mundo arriba de una huella de carro va a ser difícil”.

También reclamó mayor financiamiento y mejoras en la gestión: “Para que los caminos funcionen bien necesitamos recursos, asignación de recursos y la gestión adecuada”.

EL MODELO BENITO JUÁREZ

Por su parte, el intendente Julio César Marini repasó la experiencia local, destacada como un caso de gestión sostenida en el tiempo. “Nos encontrábamos en una situación complicada con un 48% de recaudación”, recordó, y explicó la creación de la comisión vial junto a productores. Hoy, los resultados muestran un cambio significativo: “Tenemos una recaudación del 95% y hemos sido reconocidos por cómo tenemos los caminos”. El jefe comunal también destacó el impacto social: “No podía entrar una ambulancia, no podía entrar bomberos”, y detalló políticas innovadoras como las “tranqueras conectadas”: “El que maneja la ambulancia o el móvil policial va direc-



to a la tranquera”. Además, remarcó la inversión en transporte escolar rural: “Levantamos todos los días 450 chicos las combis hacen 5.000 kilómetros por día”.

JORNADA PRÁCTICA

Por otro lado, el viernes 17 por la mañana, se llevó a cabo la demostración técnica y la ejecución de tramos experimentales con estabilización granular y química no convencional en un camino aledaño al Polideportivo. Además, se brindaron recomendaciones de tareas durante su etapa constructiva y de conservación, a cargo del Ing. Gastón Blanc y del Ing. Luis Chavat.

También se mostró la ejecución de limpieza de alcantarillas con retro pala, a cargo de la Comisión Vial de Benito Juárez y la demostración dinámica in-situ

con equipo excavadora 320 nextgen (nueva generación) Caterpillar, a cargo de José Luis Ferreyra. Y además se mostraron equipos para realizar controles de mediciones in-situ de compactación, hubo exposición de stand, equipos viales, vehículos utilitarios y laboratorio de materiales de campaña con casilla rodante. Por su parte los instructores Daniel Olari y Germán Verteche estuvieron a cargo de mostrar las principales técnicas de operación para tareas de conservación con motoniveladora. En el cierre, se brindó la conferencia online “Gestión de Caminos Rurales – El Modelo Chaqueño como Faro en Argentina” por Jorge Alberto López, Secretario de la Asociación de Consorcios Camineros de la Provincia del Chaco y Presidente del Consorcio Caminero N° 30 – Napenay. Y la conferencia: “Situación de los caminos rurales en Provincia de Buenos Aires y la Pampa”, llevada adelante por Roberto Cittadini, Carbap.

PRÓXIMO TALLER

El XI Taller de Caminos Rurales se llevará a cabo durante el 27 y 28 de agosto en las instalaciones del Laboratorio de la Facultad de Ingeniería de la Ciudad de La Plata con el objetivo principal de transferir tecnología y conocimiento a través de disertaciones interactivas, creando un espacio dinámico de aprendizaje e intercambio de experiencias entre los distintos actores vinculados al mantenimiento y desarrollo de los caminos rurales. 📍



CONSTRUIMOS, REPARAMOS E IMPORTAMOS



IJM

DIVISIÓN DE MAQUINARIA Y REPUESTOS

REPRESENTANTE OFICIAL DE:

DEVELON

FASSI

GUERRA

MAQUINARIA • GRÚAS • SEMIRREMOLQUES • REPUESTOS

Venta directa – Asesoramiento Técnico – Postventa Especializado



www.corporationcoba.com

ARGENTINA




NAJUMA
M·E·C·S·O·L
I·J·M

CORPORATION
CONSTRUIMOS REPARAMOS E IMPORTAMOS



Galería de fotos del X Taller de Caminos Rurales en Benito Juárez

El mismo, se llevó a cabo en el Polideportivo de la ciudad y contó con la participación de más de 250 personas.



Gustavo Vullo con SigmaVial presente una vez en el Taller.



Con Aid Argentina siempre apoyando al Taller.



Jonatan Sánchez Sosa, el Ministerio de Desarrollo Agrario, en el cierre del taller anunciando la nueva sede para el XI Taller: La Plata.



Vial Tito de Héctor Omar Marsiglia (padre e hijo).



La gente de Clapen siempre acompañando.



Parte de la Comisión Vial de Benito Juárez.



El senador bonaerense Pablo Petrecca y la presidente del Honorable Concejo Deliberante de Junín, Agustina De Miguel, junto a nuestra directora, Analía Wlazlo. Ambos le entregaron el anteproyecto para declarar de interés general el Taller en la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires.



El apoyo constante a los talleres, hacen posible su realización.



Loma Negra apoyando los Talleres.



Finning Cat acompañando.



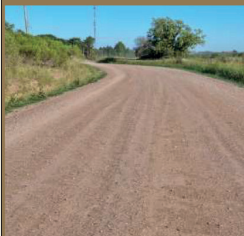
Corr Pipe, tubería corrugada para la conducción pluvial, se sumó al taller

ESTABILIZACIÓN IÓNICA DE SUELOS

= Caminos + Durabilidad - Costos



Caminos Rurales / Ripios



-45% reducción material pétreo

Hasta **-35%** menos de costo

Calles Urbanas / Naturales



7 Cuadras estabilizadas = 1 Cuadra entoscada

25 Cuadras estabilizadas = 1 Cuadra de pavimento asfáltico

Estudios realizados con Lemac - La Plata

+34 años en Argentina y LATAM



Venta de Producto y Asistencia Técnica

+ 54 9 11 3883 3103

info@conaid.com.ar

conaidargentina

conaid.com.ar



ConAid
Argentina



El Ing. Gastón Blanc de Junín fue elegido como el mejor trabajo del Taller.



Las distintas charlas mantuvieron la atención de todos los participantes.



Parte del parque de maquinarias de Benito Juárez



El gran parque de maquinarias fue uno de los atractivos del taller.



El Ing. Bruno Acciaresi moderó el panel sobre modelos de gestión en Tandil, presentado por el Ing. Ceriani Pablo, y Junín, por Pablo Petrecca y el Ing. Gastón Francisco Blanc.



Representantes de la Facultad de Ingeniería de la Olavarría.



Vialidad de Tierra del Fuego dijo presente en Benito Juárez. Horas de manejo y miles de kilómetros para capacitarse y conocer distintos modelos de gestión.



Representantes del Ministerio de Desarrollo Agrario junto a representantes de la Municipalidad de Benito Juárez, entre ellos, su intendente Julio Marini, sobre el final del taller.

REGER

LIDERANDO LA MOVILIDAD INTELIGENTE EN ARGENTINA

Soluciones de Gestión de Tráfico para el Futuro

Señalización Luminosa - Carteles de Mensaje Variable - Equipos de Conteo - Free Flow - WIM

Representantes Exclusivos en Argentina

ADEC
Technologies

commsignia

KUTUO

Milesight

Q-FREE

www.reger.com.ar

Ventas y Soporte Técnico : (+54) 911 5405 0512 - Email ventas_its@reger.com.ar

FLEUBA S.R.L. Av. Remedios 5933, Ciudad de Buenos Aires, Argentina



UIDIC: más de tres décadas transformando ciencia en soluciones para la infraestructura vial

Desde la Facultad de Ingeniería de la UNLP, la Unidad de Investigación y Desarrollo en Ingeniería Civil articula investigación, innovación y transferencia tecnológica para mejorar la calidad, durabilidad y sostenibilidad de las obras viales en todo el país.

Desde su fundación en 1993, la Unidad de Investigación y Desarrollo en Ingeniería Civil (UIDIC) se ha erigido como el nexo fundamental entre el rigor del conocimiento científico y las demandas críticas del sector vial. Como unidad dependiente de la Facultad de Ingeniería de La Plata, su perfil combina la profundidad intelectual de la Universidad con la agilidad técnica que requieren los proyectos de infraestructura moderna.

La UIDIC no sólo genera conocimiento; produce innovación aplicada. Su modelo de gestión permite una realimentación constante entre el medio académico y el productivo, asegurando que cada investigación tenga un destino concreto: la mejora de los procesos constructivos, la durabilidad de las obras y la eficiencia económica, en síntesis, la sustentabilidad de los proyectos.

En el dinámico escenario de la infraestructura moderna, la durabilidad y la resiliencia de las obras civiles dependen

de una comprensión profunda de las variables físicas y químicas de los materiales. Bajo esta premisa, la UIDIC opera como el brazo técnico-científico de la Facultad de Ingeniería de la UNLP, articulando soluciones para los desafíos más críticos que enfrentan hoy las Vialidades Nacionales, Provinciales, municipios y el sector privado.

Su intervención es determinante en cuatro ejes clave:

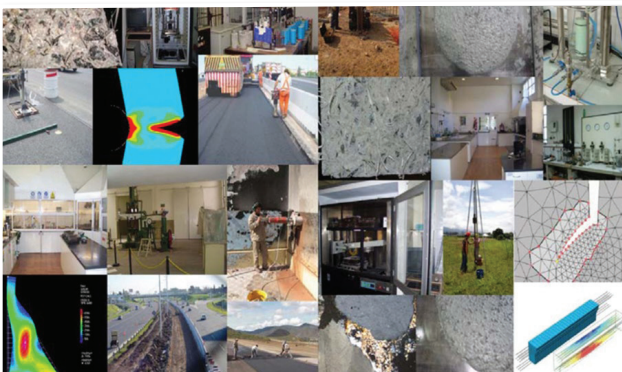
- Ensayos de Rutina: Caracterización físico-mecánica de mezclas de materiales y de sus componentes para asegurar la estricta conformidad con los estándares de calidad y las especificaciones técnicas vigentes en la obra.
- Ensayos de Alta Precisión: Evaluaciones que superan los estándares de rutina, aportando datos vitales para la toma de decisiones.
- Resolución de Patologías No convencionales: Cuando las estructuras viales presentan fallas prematuras o fatiga acelerada, la UIDIC interviene median-

te metodologías de investigación específicas. Los profesionales formados en la Unidad desarrollan una capacidad para diagnosticar el origen del fallo, ya sea por deficiencias en el diseño de la mezcla, errores constructivos o variables ambientales no previstas.

- Vanguardia Normativa: Participación en la actualización de las especificaciones que regulan la actividad vial en Argentina y redacción de nuevas normas.

La UIDIC posee una gran capacidad para gestionar el conocimiento a través de un modelo de integración vertical. No se trata solo de un laboratorio de ensayos de materiales, sino de un entorno de aprendizaje donde convergen tres niveles de formación:

- Formación de Grado y Vocación Científica: Los estudiantes de Ingeniería Civil de la UNLP encuentran en la UIDIC un espacio de práctica pre-profesional de alto nivel. A través de pasantías y becas de entrenamiento, los alumnos



se familiarizan con metodologías de ensayo normalizadas (ASTM, AASHTO, IRAM), con instrumentos de precisión, equipamiento de vanguardia, y visitas a obras; permitiéndoles una transición fluida desde la teoría hacia la realidad de los materiales y las obras.

- **Especialización de Posgrado y Doctorado:** La UIDIC es el soporte experimental para tesis doctorales y maestrías. La formación continua asegura que los ingenieros en actividad puedan actualizarse en las últimas tendencias globales, elevando el estándar técnico del país.
- **Capacitación de Personal Técnico:** La UIDIC también se enfoca en la formación de laboratoristas y técnicos de campo. La precisión de un dato

depende de la correcta ejecución del ensayo; por ello, la Unidad estandariza procesos y forma técnicos capaces de operar equipamiento complejo y de interpretar resultados bajo criterios de aseguramiento de la calidad.

La labor investigativa de la UIDIC se centra en la investigación precompetitiva y aplicada. Esto implica el desarrollo de nuevas tecnologías y la adaptación de procesos científicos a escala industrial. La meta es clara: transformar el laboratorio en soluciones de campo que incrementen la seguridad y sostenibilidad de la red vial. En la actualidad las líneas de investigación incluyen: Asfaltos modificados; Reciclado de pavimentos; Asfaltos modificados con caucho, etc.

La UIDIC posee diversas áreas de trabajo:

- ✓ Área Vial. Asfaltos, agregados y mezclas asfálticas
- ✓ Área Geotecnia
- ✓ Área Caminos Rurales
- ✓ Área Aeropuertos
- ✓ Área Tecnologías del Hormigón
- ✓ Área Cementos
- ✓ Área Estructuras
- ✓ Área Mecánica Computacional
- ✓ Área Ensayo de Materiales
- ✓ Áreas de Gestión y Aseguramiento de la Calidad

La UIDIC reafirma su compromiso con el desarrollo nacional, ofreciendo solidez técnica y una visión de futuro para que la ingeniería civil siga siendo el motor de nuestra infraestructura. 🇨🇺

La UIDIC se encuentra ubicada en el Departamento de Construcciones de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata. Cuenta con una variedad de equipos y elementos acordes a los últimos avances tecnológicos para la realización de ensayos en el área vial, de tecnologías del hormigón, estructuras, geotecnia, edificios y mecánica computacional. Realiza mantenimientos, verificaciones y calibraciones para garantizar el desarrollo adecuado de los ensayos y resultados confiables.

La UIDIC cuenta con un staff permanente de ingenieros, técnicos, becarios, administrativos, analistas de calidad y contables, quienes permiten el buen funcionamiento de la UID y la correcta ejecución de los ensayos. Los servicios que se prestan actualmente, comprenden trabajos de extensión, investigación y docencia. Además, ofrece apoyo a los programas académicos de pregrado en Ingeniería Civil, proporcionando el espacio, el personal y los equipos necesarios para las prácticas en las asignaturas Caminos I y II, Materiales viales especiales y Materiales I, II y III.



EMULSIONES ASFÁLTICAS REPARADOR INSTANTÁNEO DE PAVIMENTOS

Av. Tomás Flores 1878
B1879DVN · Quilmes Oeste, Bs. As.
Tel. (011) 4270 9800 / 7785 / 9131
ventas@dakobra.com.ar

» www.dakobra.com.ar ◀





La minería argentina alcanzó exportaciones récord y proyecta un fuerte crecimiento para 2026

El sector cerró 2025 con exportaciones por USD 6.056 millones, el nivel más alto de su historia, y prevé superar los USD 9.000 millones este año. El crecimiento de las inversiones, la expansión de la exploración y el impulso de los proyectos vinculados al RIGI consolidan a la minería como uno de los motores estratégicos de la economía nacional.

La industria minera argentina atraviesa uno de los momentos más relevantes de las últimas décadas. Con un escenario internacional favorable para minerales estratégicos como el litio y el cobre, y con nuevas inversiones en marcha en distintas provincias, el sector se posiciona como uno de los principales motores para la generación de divisas, empleo y desarrollo productivo. El informe elaborado por la Cámara Argentina de Empresas Mineras (CAEM) muestra un panorama de fuerte crecimiento tanto en exportaciones como en exploración e inversiones. A ello se suma el avance de proyectos de gran escala vinculados al Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (RIGI), que prome-

ten transformar el perfil productivo de varias regiones mineras del país. Según datos difundidos por la Cámara Argentina de Empresas Mineras (CAEM), el sector finalizó 2025 con exportaciones por USD 6.056 millones, un máximo histórico que representó el 7% del total de las exportaciones nacionales, la participación más alta registrada hasta el momento. Las proyecciones para 2026 muestran además un escenario de fuerte expansión. Desde CAEM destacan que el crecimiento esperado estará apalancado principalmente por la ampliación de la producción de litio y el avance de los proyectos cupríferos, considerados fundamentales para abastecer la transición energética global.

En ese contexto, la minería argentina gana peso dentro de la economía nacional no solo por el ingreso de divisas, sino también por el efecto multiplicador que genera sobre otros sectores vinculados a la logística, el transporte, la construcción, los servicios y la industria proveedora. El sector estima alcanzar exportaciones por USD 9.000 millones, lo que implicaría un crecimiento del 49% respecto del año anterior.

El desempeño exportador estuvo impulsado por distintos factores según cada mineral. En las provincias con fuerte producción de oro y plata, el crecimiento estuvo favorecido por la mejora de los precios internacionales, mientras que en las provincias litíferas el incremento respondió principalmente al aumento de los volúmenes producidos.

En el caso del litio, la evolución de la última década refleja la magnitud del crecimiento alcanzado por la actividad. Argentina se consolidó como uno de los principales productores mundiales de este mineral estratégico para la fabricación de baterías y tecnologías vinculadas a la movilidad eléctrica.

El crecimiento productivo fue acompañado por nuevas inversiones, ampliaciones de plantas y el desarrollo de proyectos en provincias como Catamarca, Salta y Jujuy, que concentran buena parte del denominado "triángulo del litio" sudamericano. La producción pasó de 34,1 mil toneladas LCE en 2018 a 116,1 mil



El presidente de la CAEM, Roberto Cacciola en la presentación del informe en el Día de la Minería.

toneladas en 2025, mientras que las exportaciones crecieron desde USD 275 millones hasta USD 911 millones en el mismo período.

Los indicadores comparativos entre 2018 y 2025 muestran además que, mientras la producción de oro y plata registró caídas, las exportaciones continuaron creciendo debido a las mejoras en las cotizaciones internacionales. En paralelo, el litio consolidó un fuerte crecimiento tanto en producción como en exportaciones.

Otro de los ejes destacados del informe es el impacto de la minería en la cadena de valor productiva. De acuerdo con CAEM, cada proyecto minero requiere cientos de empresas proveedoras durante sus distintas etapas. En exploración intervienen más de 800 empresas proveedoras, mientras que en la etapa de producción participan alrededor de 550 compañías.

MÁS MANO DE OBRA

El empleo también refleja la expansión de la actividad. El informe muestra una tendencia sostenida de crecimiento en los puestos laborales vinculados al sector, especialmente a partir de 2021.

La actividad minera se caracteriza además por generar empleo formal y especializado, con alta demanda de perfiles técnicos y profesionales. A ello se suma la contratación de servicios asociados y el impacto económico indirecto en las comunidades donde se desarrollan los proyectos. La minería ya supera los 100.000 puestos laborales y las proyecciones estiman que podrían alcanzarse los 200.000 empleos directos e indirectos hacia 2032. Además, el sector mantiene salarios que duplican ampliamente el promedio registrado nacional: el salario minero es 2,5 veces superior al promedio de los asalariados privados registrados, con una tasa de informalidad prácticamente nula.

La exploración minera constituye otro de los indicadores que explican el crecimiento del sector. El aumento de los presupuestos destinados a exploración posiciona a Argentina entre los destinos más atractivos para las inversiones mineras a nivel global.

El avance exploratorio resulta clave para ampliar la cartera de proyectos futuros y garantizar la continuidad de la actividad en el largo plazo. Actualmente, gran parte de las inversiones están concentradas en cobre, oro y litio, minerales considerados estratégicos para la demanda internacional. Argentina triplicó su presupuesto exploratorio en la última década y pasó del puesto 12° al 7° en el ranking mundial de destinos exploratorios. La inversión acumulada entre 2015 y 2025 alcanzó los USD 3.000 millones.

Durante 2025, la inversión exploratoria llegó a USD 430 millones, frente a los USD 124 millones registrados en 2015. El presupuesto exploratorio estuvo concentrado principalmente en cobre y oro, que representaron cada uno el 37% del total, seguidos por el litio con el 16%.

En paralelo, el Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (RIGI) aparece como otro de los pilares de expansión para la minería argentina. El esquema busca generar previsibilidad y

atraer capitales para proyectos de gran escala, en un contexto de creciente competencia internacional por inversiones vinculadas a minerales críticos.

Los proyectos actualmente presentados abarcan desarrollos de litio, cobre, oro y plata, con fuerte presencia en la región cordillerana. Las iniciativas involucran a compañías internacionales de relevancia global y representan uno de los mayores paquetes de inversión minera de las últimas décadas en el país. Actualmente existen 13 proyectos presentados por un total de USD 42.000 millones, de los cuales siete ya fueron aprobados por USD 7.948 millones.

Entre las iniciativas más relevantes se encuentran proyectos de cobre, oro, plata y litio distribuidos en provincias como San Juan, Catamarca, Salta y Jujuy. El proyecto Vicuña, en San Juan, lidera las inversiones proyectadas con USD 18.104 millones, seguido por El Pachón con USD 9.500 millones y MARA en Catamarca con USD 3.800 millones.

La síntesis ejecutiva elaborada por CAEM define al actual contexto como un momento clave para la minería argentina, con perspectivas de crecimiento sostenido impulsadas por el desarrollo del cobre y el litio. En ese marco, el potencial exportador del sector podría alcanzar los USD 22.000 millones hacia 2035. 📈



CANTERA PIATTI, 130 AÑOS CONTRIBUYENDO AL DESARROLLO ARGENTINO



EQUIPOS DE ÚLTIMA GENERACIÓN ✓

DESPACHOS ÁGILES ✓

90 KMS DE BAHÍA BLANCA (CORONEL PRINGLES) ✓



Casa central:
Lavalle 1430 6A – (C1084AAJ) CABA
Tel.: +54 11 4372 6071

ventas@cantpiatti.com.ar
info@cantpiatti.com.ar
www.canterapiatti.com.ar



El Gobierno, gobernadores y empresas lanzaron la Mesa Federal Minera

Se trata de un nuevo espacio de articulación público-privada para impulsar la inversión minera en la Argentina, como sucede con el Cobre y el Litio. La apertura del encuentro estuvo a cargo de la Secretaria General de la Presidencia, Karina Milei. Participaron los gobernadores Raúl Jalil (Catamarca), Martín Llaryora (Córdoba), Carlos Sadir (Jujuy), Alfredo Cornejo (Mendoza), Marcelo Orrego (San Juan), Maximiliano Pullaro (Santa Fe).

El Gobierno nacional, junto a los gobernadores y referentes del sector empresario, lanzó en San Juan la Mesa Federal Minera, una iniciativa orientada a coordinar esfuerzos entre el Estado y el sector privado para promover y facilitar inversiones en la industria minera.

Durante el encuentro, los participantes destacaron el trabajo del Gobierno en la construcción de un marco jurídico e institucional que favorezca el desarrollo del sector. En ese sentido, resaltaron he-

rramientas clave impulsadas por el oficialismo, como el Régimen de Incentivo a Grandes Inversiones (RIGI) y la Ley de Glaciares.

Actualmente, el RIGI concentra proyectos mineros por un total de 42.000 millones de dólares, de los cuales seis ya fueron aprobados, representando inversiones por más de 7.188 millones de dólares. A su vez, se estima que, en el marco de la Ley de Glaciares, las exportaciones mineras podrían alcanzar los 20.000 millones de dólares hacia 2035.

“Argentina siempre tuvo un enorme potencial en minería. Sin embargo, por impericia o por cuestiones ideológicas de gobiernos pasados, nunca supo aprovecharlo”, destacó la Secretaria General, Karina Milei. Y agregó: “A modo de ejemplo: Chile, que tiene la misma cordillera y los mismos recursos que nosotros, exportaba en 2023 más de 50.000 millones de dólares. Argentina, en comparación, exportaba apenas 4.000 millones, es decir, 12 veces menos”.

Los integrantes de la Mesa también su-



brayaron la relevancia del ordenamiento macroeconómico y la seguridad jurídica como condiciones indispensables para atraer inversiones en provincias con fuerte potencial minero e industrias desarrolladas.

El gobernador Orrego señaló que “hemos recorrido dos años largos de arduo trabajo para poner a la minería como uno de los motores del país” en los que “la Nación y las provincias han venido haciendo su trabajo para recuperar seguridad jurídica”. “Necesitamos ahora que las empresas empiecen a concretar sus proyectos para que se traduzca en trabajo genuino”, expresó.

En ese contexto, el ministro del Interior afirmó que “el Gobierno de Milei sentó las bases para que la minería se transforme en una política de Estado” y valoró el respaldo transversal de los gobernadores y del sector privado. “La Argentina tiene que dar el salto de ser un país con minería a consolidarse como un país minero”, concluyó.

Para el presidente de la CAEM, Roberto Cacciola, “en los últimos años la Argentina logró tres hitos que posibilitaron que la minería se encuentre en un momento bisagra para su desarrollo: ordenamiento macroeconómico, la puesta en marcha del RIGI y la modificación de la ley de Glaciares”. “Esto generó un escenario ideal para la llegada de inversiones y nuevos proyectos. Ahora es tiempo de la gente y del empleo. Esos son los objetivos que siguen en este camino de desarrollo de la minería”, resaltó.

Participaron la secretaria general de la Presidencia, Karina Milei; el ministro del Interior, Diego Santilli; el ministro de Justicia, Juan Bautista Mahiques; el secretario de Minería, Luis Lucero; el secretario de Relaciones Económicas Internacionales, Fernando Brun; el subsecretario de Gestión Institucional, Eduardo Menem; y el titular del Consejo Federal de Inversiones, Ignacio Lamothe.

También estuvieron presentes el presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, Martín Menem; el diputado nacional por Córdoba, Gabriel Bornoroni; el diputado nacional por Santa Fe, Nicolás Fernando Mayoraz; la diputada nacional por Catamarca, Fernanda Ávila; el sena-



dor nacional por San Juan, Bruno Oliveira; el senador nacional por Catamarca, Flavio Fama; y la senadora nacional por Salta, Flavia Royón.

Entre los gobernadores participaron Raúl Jalil (Catamarca); Martín Llaryora (Córdoba); Carlos Sadir (Jujuy); Alfredo Cornejo (Mendoza); Marcelo Orrego (San Juan); y Maximiliano Pullaro (Santa Fe).

Por el ámbito judicial asistió Juan Ignacio Pérez Curci, integrante de la Cámara Federal de Apelaciones de Mendoza.

Por el sector empresario asistieron el presidente de Cámara Argentina de Empresas Mineras y de Minera Santa Cruz S.A., Roberto Cacciola; el vicepresidente de CAEM y representante de Glencore Pachón S.A., Martín Pérez de Solay; el vicepresidente de CAEM y representante de Minera del Altiplano S.A., Ignacio Costa; el vicepresidente de CAEM y representante de Argentina Fortescue, Sebastián Delgui; el vicepresidente de CAEM

y representante de CEMINCOR, Hernán Soneyro; el vicepresidente de CAEM y representante de GEMERA y Andes Corporación Minera S.A., Michael Meding; la prosecretaria de CAEM y representante de Don Nicolás S.A., Verónica Nohara; el tesorero de CAEM y presidente de la Cámara Minera de Jujuy, Franco Mignacco; el integrante del Comité Ejecutivo de CAEM y representante de Mansfield Minera S.A., Agustín Frezze; el integrante del Comité Ejecutivo de CAEM, Alfredo Vitaller; el vocal segundo de CAEM y presidente de la Cámara Minera de San Juan, José Luis Morea; Santiago Dapelo, de CAEM y Fortescue; y Ernesto Cussiнович, de CAEM y Poliarquía.

Finalmente, participaron el secretario general de Asociación Obrera Minera Argentina, Héctor Laplace; y el secretario general de Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina, Gerardo Martínez. 🟢



“La única solución para recuperar el sector es que se reinicie la obra pública”

El Ing. Gustavo Núñez, presidente de la Cámara de la Piedra de la provincia de Buenos Aires, advirtió sobre la profunda crisis que atraviesa la actividad minera vinculada a los áridos. La caída de la obra pública, la baja demanda, el deterioro de las rutas y el aumento de costos mantienen a las canteras trabajando apenas al 30% de su capacidad.



El Ing. Gustavo Núñez, presidente de la Cámara de la Piedra de la Provincia de Buenos Aires.

La industria de la piedra en la provincia de Buenos Aires atraviesa uno de los momentos más complejos de las últimas décadas. La fuerte caída de la obra pública, tanto nacional como provincial, impactó de lleno en la actividad de las canteras dedicadas a la producción de áridos para la construcción y la infraestructura vial.

Así lo describió el ingeniero Gustavo Núñez, presidente de la Cámara de la Piedra de la provincia de Buenos Aires, quien señaló que la crisis comenzó incluso antes de la pandemia y se profundizó con el paso de los años, hasta llegar a un escenario actual de marcada paralización.

“La caída en el despacho por falta de obra pública comenzó ya antes de la pandemia y se agudizó a partir de 2021. Actualmente hay casi una total paralización de la obra pública, tanto provincial como nacional”, explicó.

Según indicó, hoy solamente continúan en ejecución algunos trabajos puntuales, entre ellos las rutas costeras entre Villa Gesell y Mar del Plata, además de la construcción de la tercera mano de la autopista Buenos Aires–La Plata.

En ese contexto, las empresas trabajan muy por debajo de su potencial productivo. “Estimamos que hay una capacidad ociosa en promedio superior al 65% en todas las canteras”, afirmó Núñez.

La situación repercute directamente en la sostenibilidad de las empresas y en el mantenimiento de las fuentes laborales. “El principal desafío hoy es mantener las canteras abiertas, con la poca producción debido a la caída del despacho. Todas tratan de sostener su dotación de personal, ya que son empleados de muchos años y capacitados para realizar las tareas inherentes al trabajo”, sostuvo.

Actualmente, el nivel de producción del sector se encuentra apenas entre el 30 y el 35% de la capacidad instalada. Aun así, las empresas continúan comercializando los materiales habituales, sin modificaciones en la oferta productiva.

Núñez remarcó que la actividad minera vinculada a la piedra partida siempre estuvo estrechamente relacionada con el desarrollo de grandes obras públicas y privadas. “Las canteras dependen directamente del nivel de actividad en obras públicas y también en construcciones privadas importantes, como edificios. La falta de obra pública incide incluso en la obra privada menor, porque no hay dinero circulando para esas inversiones particulares”, explicó.

En materia de costos, el dirigente empresarial describió un panorama complejo, atravesado por el incremento de salarios, energía y repuestos importados. “Nuestro sector es uno de los pocos que ha mantenido al personal con aumentos atados al IPC durante todos estos años. Hoy la incidencia salarial supera el 40% de los gastos, cuando históricamente no superaba el 25%”, detalló.

A eso se suma el fuerte aumento de la energía y la dependencia de insumos importados para el funcionamiento de los equipos. “Todos los repuestos importantes de los equipos móviles y de trituración provienen del exterior y deben pagarse anticipadamente en su gran mayoría”, indicó.

Sin embargo, pese al incremento de costos, los precios de venta del material no logran acompañar esa realidad. “Debido a la poca demanda y la gran oferta existente en la provincia, los precios están por debajo de los costos de producción, lo que agrava aún más la situación”, advirtió.

RUTAS INTRANSITABLES

La logística y el estado de la infraestructura vial constituyen otro de los problemas centrales para el sector. Núñez señaló que las rutas provinciales presentan un deterioro generalizado y alertó sobre la necesidad urgente de inversiones ferroviarias.

“Todas las rutas son importantes para la distribución de los áridos. En toda la provincia están destrozadas y se mantienen medianamente transitables debido a la poca circulación de estos últimos años”, expresó.

En relación al transporte ferroviario, explicó que actualmente existen tramos donde las formaciones avanzan a apenas 20 kilómetros por hora. “El ferrocarril necesita urgente inversión para acercar la piedra a los consumidores del Gran Buenos Aires”, afirmó.

La Cámara de la Piedra bonaerense está integrada por 23 empresas que actualmente sostienen cerca de mil puestos de trabajo. No obstante, el sector también sufrió una reducción de personal en los últimos años, dependiendo de cada región y cantera.

El impacto social se siente especialmente en localidades históricamente ligadas a la actividad minera, como Sierras Bayas, Colonia San Miguel e Hinojo, en el partido de Olavarría.

“En la zona de Olavarría, donde hay mayor cantidad de canteras en actividad, se siente mucho la falta de dinero del personal. Varias empresas tienen trabajadores suspendidos en forma rotatoria, con quita salarial, para evitar despidos”, señaló. Muchas de esas localidades crecieron al ritmo de las canteras y dependen económicamente de ellas desde hace más de un siglo. “Son poblaciones que tienen a gran parte de sus habitantes vinculados a esta actividad. Algunas se fundaron cuando comenzaron a instalarse las canteras, hace más de cien años”, recordó.

MEDIO AMBIENTE Y TECNOLOGÍA

Respecto de la sustentabilidad ambiental, Núñez explicó que las posibilidades de remediación en explotaciones de este tipo son limitadas debido a la magnitud y extensión temporal de las operaciones.

“La única remediación posible es la formación de espejos de agua una vez terminada la explotación. También se foresta permanentemente, pero una cantera con más de 50 años de actividad sería imposible de rellenar”, indicó.

En cuanto a la tecnología aplicada en el sector, aseguró que las empresas locales trabajan con estándares similares a los utilizados internacionalmente. “Todos los equipos son importados porque sería imposible fabricarlos en el país. Las tecnologías son las mismas que se usan en el resto del mundo”, explicó.

Las innovaciones recientes estuvieron vinculadas principalmente a la automatización de equipos de trituración y a mejoras en maquinaria pesada como cargadoras y retroexcavadoras, aunque aclaró que, a diferencia de la minería metálica, las posibilidades de automatización son más limitadas debido al bajo valor relativo del producto frente a los costos de transporte.

EL TRABAJO CON LOS MUNICIPIOS

Sobre la relación con el Estado, Núñez reconoció que actualmente el vínculo con el gobierno provincial no atraviesa su mejor momento debido a la falta de actividad. Sin embargo, destacó el trabajo conjunto con municipios para implementar buenas prácticas mineras.

“Con los municipios en general la relación es buena. Se consensaron horarios de voladuras y circuitos de circulación para preservar caminos rurales”, explicó.

Uno de los principales reclamos del sector apunta a endurecer los controles sobre el exceso de carga en el transporte de áridos. “El sobrepeso genera competencia desleal y destruye las rutas. Hoy es apenas una contravención: pagan una multa y continúan. Es necesario endurecer las sanciones”, reclamó.

Entre las medidas propuestas, la Cámara plantea la retención de vehículos y sanciones más severas a los choferes mediante el sistema de scoring.

Pese al escenario adverso, el sector mantiene algunas expectativas vinculadas a los corredores viales recientemente licitados. “No hay mucha información todavía, pero sin duda esas obras pueden paliar la situación, dependiendo de la velocidad con que se ejecuten”, afirmó.

Finalmente, Núñez consideró que la recuperación de la actividad depende directamente de una decisión política vinculada a la inversión en infraestructura. “La única solución para una recuperación real del sector es que se reinicie la obra pública, no solo en rutas, sino también en hospitales y edificios”, sostuvo.

Y concluyó con un planteo concreto sobre el financiamiento de esas obras: “Debe utilizarse el fideicomiso que asigna un porcentaje de lo recaudado por los combustibles para destinarlo a la construcción, tal como fue creado originalmente. Vialidad Nacional hizo todas las rutas a partir de los años 40 con ese recurso”. 📍

JOHN DEERE

AGRONORTE
Sembrando progreso, construyendo futuro.

16 PUNTOS DE VENTAS OFRECIENDO SOPORTE AL CLIENTE

ASISTENTE VIRTUAL **351 568 6864** | www.agronorte.com.ar

San Justo, Ceres, Avellaneda, Totoras, Cañada de Gómez, Carlos Pellegrini, Rosario, Córdoba, Morteros, La Paz, Paraná, Concordia, Chajarí, Victoria, Mercedes, Oberá.



Nicolás Berretta: “Dejé cuarenta años de mi vida en el Consejo”

Ex secretario técnico del Consejo Vial Federal, el Ingeniero travesó gobiernos, crisis económicas, reformas legales y transformaciones profundas en la infraestructura argentina. En esta entrevista repasa el funcionamiento del sistema vial, la distribución de fondos provenientes del impuesto a los combustibles, la importancia de la planificación estratégica y expresa una preocupación central: el futuro de la red vial nacional en un escenario de menor inversión pública.

Hablar con el Ing. Nicolás Berretta implica recorrer buena parte de la historia reciente de la infraestructura vial argentina. Su trayectoria excede cargos y funciones: representa más de cuatro décadas vinculadas al entramado técnico e institucional que conecta a las provincias con las políticas nacionales de caminos.

Su historia dentro del Consejo Vial Federal comenzó casi por casualidad, aunque terminó convirtiéndose en una carrera de toda una vida.

“Pedí una adscripción por 30 días y terminó extendiéndose durante 35 años”, resume entre risas. Aquella decisión tomada en 1985, cuando trabajaba en Vialidad de Formosa y necesitaba radicarse temporalmente en Buenos Aires por cuestiones familiares, derivó en una permanencia inédita dentro del organismo.

Lo que inicialmente era una función técnica transitoria terminó transformándose

en casi 40 años como secretario técnico del Consejo Vial Federal, una posición estratégica desde donde convivió con administraciones nacionales de todos los signos políticos, cambios legislativos, crisis económicas y distintas concepciones sobre el rol del Estado en la obra pública.

EL CORAZÓN TÉCNICO DEL SISTEMA VIAL ARGENTINO

Para comprender la dimensión de su trabajo es necesario entender qué representa el Consejo Vial Federal. Se trata del organismo que nuclea a las 23 vialidades provinciales y a la Dirección Nacional de Vialidad, funcionando como espacio institucional de coordinación técnica, financiera y legal. “El desafío del secretario técnico es administrar el funcionamiento del Consejo, pero también sostener técnicamente todo el sistema”, explica Berretta. Dentro del organismo funcionan tres grandes juntas asesoras: Junta de Aseso-

res Técnicos, Junta de Asesores Legales y Junta de Asesores de Finanzas.

Cada una cumple un rol específico en la elaboración de normativa, transferencia tecnológica, criterios constructivos y distribución de recursos. En la práctica, el Consejo Vial Federal opera como un espacio permanente de intercambio entre provincias con realidades muy distintas.

No es lo mismo administrar redes viales extensas en territorios productivos que gestionar infraestructura en provincias con menor densidad poblacional o menores recursos propios. Allí aparece una de las funciones históricas del organismo: equilibrar capacidades técnicas.

“La idea siempre fue que las provincias con más desarrollo transfieran conocimiento a las más pequeñas”, señala.

LA LEY QUE CAMBIÓ EL FINANCIAMIENTO VIAL

Uno de los hitos institucionales más importantes que atravesó Berretta fue la sanción de la Ley 23.966, en 1991, vinculada a la distribución de fondos provenientes del impuesto a los combustibles. Aquella normativa otorgó al Consejo Vial Federal una función clave: calcular anualmente los índices de coparticipación vial. En términos simples, el organismo determina cuánto recibe cada provincia de los recursos generados por los impuestos a los combustibles. La distribución surge de cuatro variables principales: Partes iguales entre provincias, Población, Consumo de combustibles e Inversión propia que realiza cada jurisdicción en infraestructura vial.

Este último punto resulta especialmente relevante. “Cuanto más invierte una pro-



El presidente del CVF, Ing. Osvaldo Federico Romagnoli, le hace entrega de un pergamino firmado por todos los representantes de las vialidades, colaboradores y amigos presentes.

vincia en su red vial, mayor incidencia tiene en el índice”, explica.

Cada año, técnicos y especialistas elaboran auditorías, analizan inversiones y proyectan coeficientes que luego son aprobados por los administradores viales del país en asambleas anuales. Los índices aprobados entran en vigencia desde enero del año siguiente.

Es un trabajo técnico poco visible para la sociedad, aunque determinante para el mantenimiento de miles de kilómetros de rutas.

EL PROBLEMA ESTRUCTURAL: POCOS RECURSOS PARA DEMASIADOS CAMINOS

Berretta sostiene una preocupación histórica vinculada al financiamiento. Según detalla, existe una percepción errónea respecto al destino del impuesto a los combustibles.

“El ciudadano común cree que todo el impuesto al combustible termina en caminos. En realidad, sólo el 6,24% llega a las vialidades provinciales”, afirma.

Para una red vial extensa como la argentina —que supera ampliamente los cientos de miles de kilómetros considerando rutas nacionales, provinciales y caminos rurales— esos recursos resultan insuficientes. Y el deterioro tiene una característica peligrosa: no es lineal.

“La infraestructura vial se deteriora exponencialmente. Si hoy necesitás invertir diez, el año siguiente necesitás cincuenta y después trescientos”, grafica.

La consecuencia es conocida: Más costos logísticos, incremento del valor del transporte, menor competitividad exportadora, problemas de conectividad social, difi-



Rodeado de los administradores, funcionarios, familia y amigos, así fue el agasajo para despedir sus 40 años de CVF.

cultades de acceso a escuelas, hospitales y servicios básicos.

EL PLAN DIRECTOR VIAL ARGENTINO: UNA HERRAMIENTA QUE MARCÓ UNA ÉPOCA

Cuando se le pregunta por los mayores logros del Consejo Vial Federal en estas cuatro décadas, Berretta responde sin dudar: “El Plan Director Vial Argentino fue probablemente una de las herramientas más importantes que tuvimos”.

Impulsado alrededor de 2010 mediante un trabajo conjunto entre Nación y provincias, buscó establecer prioridades de infraestructura a corto, mediano y largo plazo.

Su peso fue tal que organismos internacionales y entidades financieras utilizaban ese esquema como referencia para aprobar préstamos destinados a obras. “Muchas veces, si una obra no estaba dentro del plan, era difícil acceder a financiamiento”, recuerda.

El programa fue actualizado durante va-

rios años, aunque perdió continuidad.

Para Berretta, la ausencia de planificación estratégica constituye uno de los principales desafíos actuales.

EL INTERROGANTE SOBRE EL FUTURO DE LA RED NACIONAL

La preocupación más fuerte aparece cuando analiza el presente de la infraestructura vial argentina. Especialmente, respecto del futuro de los caminos nacionales.

Hoy existe incertidumbre sobre aproximadamente 30 mil kilómetros de rutas nacionales que quedarían fuera de los esquemas de concesión con peaje. “La gran pregunta es qué va a pasar con esos caminos”, advierte.

Según explica, las concesiones alcanzarían alrededor de 10 mil kilómetros, dejando una extensa red cuyo mantenimiento futuro aún genera interrogantes.

El escenario se complejiza con: reducción de estructuras técnicas, retiros voluntarios en organismos nacionales, menor inversión pública y deterioro progresivo de la infraestructura existente.

Para Berretta, el problema trasciende la obra pública. Impacta directamente sobre la economía. “No alcanza con mejorar puertos o sectores productivos si el transporte carretero sigue deteriorándose”, sostiene.

Argentina depende fuertemente del transporte vial para movilizar producción, personas e insumos.

LA POLÍTICA Y LA PERMANENCIA: CÓMO SOSTENER 40 AÑOS EN UN CARGO TÉCNICO

Uno de los aspectos más llamativos de la trayectoria de Berretta es haber perma-



De izquierda a derecha: María Gloria Malvida, administrativa del consejo; Javier D'Angelo, abogado del Consejo; María Isabel Altamirano, también administrativa; Mariano Poletti, contador del consejo; y Francisco Valente administrativo y chofer del consejo.



necido durante cuatro décadas atravesando gobiernos de distinto signo político. Su explicación es simple: “No hice política dentro del cargo”. Sostiene que el secreto fue mantener neutralidad técnica frente a los cambios de administración. Cada renovación implicaba volver a construir confianza con nuevas autoridades provinciales y nacionales. “Traté a todos los administradores con la misma calidad, independientemente de su color político”. La fórmula parece haber funcionado. Durante esos años conoció funcionarios que luego serían ministros, gobernadores, intendentes o ocuparían cargos estratégicos dentro del Estado.

CAMINOS RURALES, TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA Y UNA MIRADA FEDERAL

Otro eje central de su carrera estuvo vinculado a los caminos rurales. Fue impulsor del primer manual argentino sobre caminos rurales y participó internacionalmente en espacios especializados de la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC). Incluso presentó trabajos técnicos seleccionados entre investigaciones internacionales.

Ese recorrido fortaleció una convicción que atraviesa toda su visión: el desarrollo vial argentino necesita planificación, continuidad institucional y mirada federal.

“No hay forma de pensar la infraestructura desde Buenos Aires solamente. Hay que conocer cada provincia, cada realidad y cada necesidad”, resume.

EL CIERRE DE UNA ETAPA

Tras casi cuatro décadas dentro del Consejo Vial Federal, Berretta decidió retirarse. Lo hace con una sensación que repite varias veces durante la conversación: misión cumplida.

“Dejé cuarenta años de mi vida en el Consejo”, afirma. Y agrega algo que resume toda una carrera: “Mi corazón siempre estuvo puesto en las provincias”.

Quizás allí esté la clave de una trayectoria poco habitual en tiempos de cambios constantes: entender la infraestructura no sólo como obra pública, sino como herramienta para integrar territorios, sostener economías regionales y garantizar desarrollo. 🟢



El ing Berretta junto a su amplia colección. Apasionado del golf.



El Ing. Marcelo Campoy acompañó la despedida. También estuvieron presentes, su mujer y su hija



**XIX CONGRESO ARGENTINO
DE VIALIDAD Y TRÁNSITO**
11° EXPOVIAL ARGENTINA

**expo>>
2026 vial
Argentina**

VII Congreso Regional Latinoamericano IRF

15 AL 18 DE SEPTIEMBRE 2026

**Centro de Congresos y Exposiciones Emilio Civit
Mendoza, Argentina**



INFRAESTRUCTURA VIAL **PARA EL DESARROLLO**

CO-ORGANIZA



ORGANIZAN



NOS ACOMPAÑAN

DIAMANTE



PLATA





Índice de tránsito: informe N°2 mayo 2026

Crónica sobre el Tránsito. Parte 2

En esta edición se acompaña la Documentación completa de la Evolución del Índice de Tránsito del año 2025, en el área Metropolitana de Buenos Aires tanto en la red de Autopistas como en una región a nivel urbano conforme ya se publicó en forma provisoria en la Edición 167 de la Revista Vial. En la próxima Edición se documentará la evolución del tránsito de los registros del primer semestre de 2026.



El Ing. Oscar Fariña.

Metodología de cálculo de un coeficiente de ponderación del comportamiento y evolución en el tiempo, del tránsito vehicular en carreteras y en redes viales de regiones urbanas

Se denomina Índice de Tránsito a un valor determinado considerando una magnitud representativa del comportamiento de las corrientes circulatorias en un punto geográfico y en un mes determinado y su relación con otra similar en el mismo lugar en el mismo mes de un año anterior tomado como base de cálculo. Para ello se utiliza el denominado TMDMi (Tránsito Medio Diario de un Mes i), de ambos meses y de la relación entre ambas magnitudes se obtiene el índice de cada Puesto de medición. A partir de ello se va escalando agrupando los puestos por corredor circulatorio y finalmente se integran estos últimos para la determinación el de la Región urbana respectiva

En el estudio estadístico que nos ocupa, se han utilizado los valores censales disponibles de los registros obtenidos en

las Autopistas de la Región Metropolitana de Buenos Aires como así también en las tramas urbanas en esta oportunidad del Municipio de La Matanza. El procesamiento de los datos se ha ajustado a las diferentes tecnologías en operación en cada caso. Para los estudios en las autopistas por ejemplo se ha trabajado con los registros mensuales de los vehículos que pasan por los puestos de cobro de peaje, discriminados en distintas condiciones ya sea pago automático o manual, exentos, en infracción etc. En cambio, en los relevamientos llevados a cabo a nivel de arterias urbanas, los volúmenes vehiculares informados son los detectados en cada puesto de medición por minuto a lo largo de las 24 horas de cada día. En síntesis, las metodologías empleadas para cada Índice se han ajustado a las características específicas de cada infraestructura.

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE TRÁNSITO EN LA RED DE AUTOPISTAS URBANAS

En principio se ha tomado como año base el año 2024 y se ha trabajado con los datos en las Estaciones de peaje en las siguientes autopistas:

Ciudad de Buenos Aires:

Autopista 25 de mayo
Autopista Illia
Autopista Perito Moreno

Región Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires

Autopista del Oeste

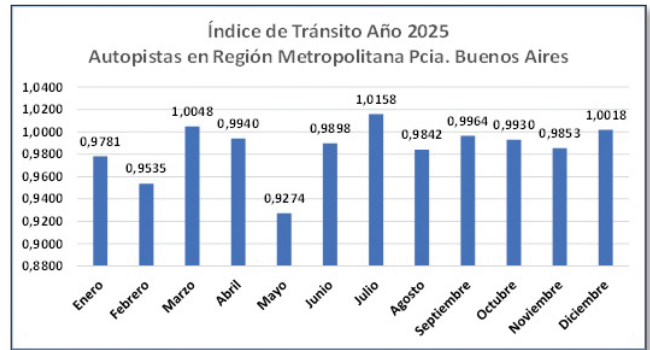
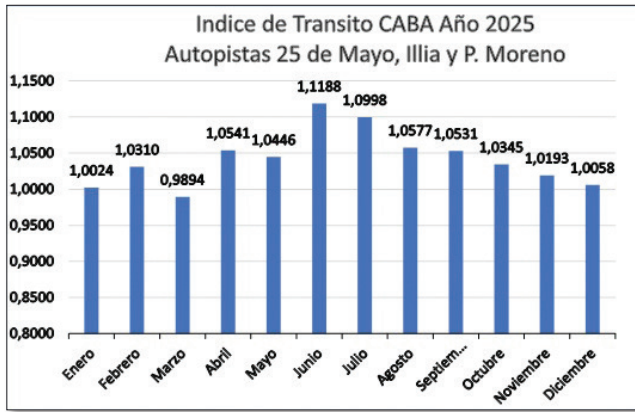
Autopista al Sur
Camino del Buen Ayre
Autopista del Sol Pascual Palazzo
AUBASA

Los datos utilizados son los totales mensuales por autopista del tránsito circulante por las estaciones de peaje, considerando tanto los que han hecho uso del pase con identificación como los de pago manual, a lo que se le ha sumado los automóviles exentos y los registrados como infractores, sin discriminar por tipo de vehículo. Algunos de los resultados obtenidos son los que ilustran los gráficos adjuntos

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE TRÁNSITO EN ÁREAS URBANAS- MUNICIPIO DE LA MATANZA

En cuanto las mediciones del tránsito urbano en la Provincia de Buenos Aires se han utilizado los puestos de medición que operan con equipos de conteo con radar Doppler instalados en la vía pública en los siguientes corredores de la Municipalidad de La Matanza:

Avda. Crovara
Avda Rivadavia
Avda- Brig, Gral J. M. de Rosas
Ruta Nacional N° 3
Avda. Mosconi
Avda Maradona (Camino de Cintura - Ruta Provincial N° 4)
Avda. C. Casares
Avda. Comodoro Py -
Ruta Provincial N° 21



Es importante señalar que los valores registrados en los mencionados emplazamientos son transmitidos al Comando centralizado de Tránsito de la Comuna, los que son procesados automáticamente y como consecuencia de ello se han obtenido datos históricos de tránsito a lo largo de varios años, por lo que la información disponible ha resultado de mucha utilidad para llevar a cabo estudios de ingeniería de tránsito como los aquí expuestos.

En la extensa región urbana de La Matanza, se ha trabajado con valores disponibles en distintos puntos en esta urbe alejados entre sí, por lo que se entiende que los registros son representativos del Área Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires

SÍNTESIS DE RESULTADOS AÑO 2025

1.- En las Autopistas de la Región Metropolitana en su conjunto, el movimiento vehicular ha bajado ligeramente:
Índice 2025: 0,9858

2.- Considerando solo las autopistas de mayor demanda, Acceso Norte y Acceso Oeste también bajó ligeramente:
Índice 2025: 0,9832

3.- En las Autopistas de la Ciudad de Buenos Aires, es lo único de lo medido que aumentó:
Índice 2025: 1,0428

4.- En el Municipio de la Matanza en el Área Metropolitana, también descendió
Índice 2025: 0,9763

ANEV

SERVICIOS y PROYECTOS
de Ingeniería en Seguridad Vial



INVENTARIO VIAL



MEDICION Y EVALUACION
DE RETRORREFLECTANCIA
DE LA SEÑALIZACION
HORIZONTAL



MEDICION Y EVALUACION
DE RETRORREFLECTANCIA
DE LA SEÑALIZACION
VERTICAL

DESARROLLO DE
PROYECTOS DE
SEGURIDAD VIAL



CONOCE MAS SOBRE NUESTROS SERVICIOS VISITANDO NUESTRA WEB

www.anevseguridadvial.com.ar



Se realizó el Congreso Smart City en Santiago del Estero



El Ing. Oscar Fariña.

CONSIDERACIONES GENERALES

En el corriente mes de mayo los días 20 y 21, se ha realizado en la Ciudad de Santiago del Estero, un encuentro, el quinto de una serie de Conferencias anuales bajo la denominación de Smart City, donde se dan citas numerosas instituciones y referentes de las actividades vinculadas al quehacer humano en las regiones urbanas. Es oportuno señalar un aspecto relevante en este anuncio es el tratamiento especial de las acciones inteligentes. Puede decirse que una Smart City es una Ciudad que aplica la tecnología y la innovación en favor de un desarrollo sostenible y del incremento de la calidad de vida de sus ciudadanos.



Figura 2. Vista de un conferenciante en una Sesión del Congreso.

Si bien estas palabras pueden sonar como un lugar común, encierran una síntesis de la cantidad y variedad de políticas activas que se vienen llevando a cabo en cada vez más metrópolis del mundo, con la utilización de tecnologías de la información y datos para la optimización de la prestación de los servicios públicos, con el mejoramiento de la movilidad urbana, reducir la huella ambiental, etc.

Finalmente es de destacar que la organización de este evento tiene el auspicio de Fira Barcelona, una prestigiosa institución ferial de España, que es la creadora del Smart City Expo World Congress, uno de los eventos de ciudades inteligentes más importantes del mundo y en este caso Santiago del Estero es la sede oficial de este encuentro que cuenta con el apoyo del gobierno provincial como anfitrión principal



Figura 1. Acceso principal al Forum.

PRINCIPALES OBJETIVOS DE SMART CITY SANTIAGO DEL ESTERO

Los objetivos generales de Smart City Santiago del Estero (impulsados fuertemente a través de su ya tradicional cumbre internacional Smart City Expo Santiago del Estero) apuntan a entregar las herramientas, posibilidades y experiencias para potenciar a la región como una ciudad inteligente, logrando integrar la participación ciudadana con la vanguardia tecnológica para construir un futuro sustentable y equitativo. De forma específica, el evento y sus políticas públicas se estructuran bajo tres grandes objetivos y ejes temáticos:

SMART CITY Actividades Sesiones del Congreso Día 20 de mayo	
1	Ceremonia Apertura
2	Gustavo Béliz Miembro de la Academia de Ciencias Sociales del Vaticano
3	Entrevista: Juan Corvalán. Director del Laboratorio de IA de la UBA
4	Inteligencia Artificial: ¿Quién Decide el Futuro? Entre la Innovación, el Control y los Derechos
5	Inteligencia Artificial Aplicada a la Seguridad Urbana
6	Tecnología e Innovación Pública para Conectar el Gobierno y la Ciudadanía
7	Infraestructura Digital y Servicios Públicos Eficientes
8	Territorios que Conectan Oportunidades
9	Urbanismo Estratégico en Tiempos de IA
10	Nuevas Profesiones, Nuevas Oportunidades: Cómo Anticipar al Mercado Laboral Digital
11	Gobernar en Clave Digital: Innovación para Mejorar Procesos y Resultados
12	Conectar, Innovar, Transformar desde el territorio
13	Resiliencia Territorial y Soluciones Basadas en la Naturaleza
14	La Medicina del Futuro Ya Llegó: La IA Como Herramienta Sanitaria
15	Formación, Empleo y Transformación Productiva en la Ciudad Inteligente
16	Movilidad e Innovación para Fortalecer el Desarrollo Territorial
17	Datos, Poder y Soberanía en Disputa
18	Aprender y Seguir: Educación para Ampliar Oportunidades
19	Otra Charla Perdida: Mano a Mano con Mario Pergolini en Smart City

Figura 3. Cuadro de Sesiones del Congreso 20 de mayo.

SMART CITY Actividades Sesiones del Congreso Día 21 de mayo	
1	Transformación Digital y Nueva Productividad para el Desarrollo Territorial
2	Territorios y Oportunidades para el Desarrollo
3	Co-crear lo Público: Innovación Abierta en la Gestión Gubernamental
4	Ciudades Verdes Que Alimentan: Innovación y Resiliencia para Sistemas Agroalimentarios Sostenibles
5	IA en Servicios Ciudadanos: Hacia un Estado más Eficiente y Cercano
6	Gestión Eficiente del Sector Público: Una Nueva Relación con la Ciudadanía
7	Áreas Verdes, Espacios Públicos y Regeneración Urbana
8	Women in Tech Argentina 2026
9	Agustina de Giovanni. Mental Coach de Fútbol Profesional, Deporte y Empresas de Alto Rendimiento
10	Construir Alianzas Estratégicas para Generar Oportunidades y Desarrollo
11	Infancias en la Era de IA: Lo Que No Vemos También Puede Dañarlas
12	Hábitat, Ciudad y Disrupción: Hacia un Nuevo Modelo de Gestión Urbana
13	Pensar y Hacer Política Pública: Estrategias Smart
14	Proyectos Estratégicos para la Calidad de Vida Urbana
15	La Ciudad Circadiana. Influencia de los ritmos y relojes biológicos en la salud y en la sociedad. Cronobiología, ritmos biológicos y políticas pública
16	Ceremonia de Clausura

Figura 4. Cuadro de Sesiones del Congreso 21 de mayo.

1. Desarrollo Productivo, Talento e Innovación

- ✓ **Impulsar la Economía del Conocimiento:** Fomentar el crecimiento de industrias tecnológicas, la innovación productiva y el emprendimiento local.
- ✓ **Formación y Adaptación Laboral:** Articular el trabajo conjunto entre universidades, empresas y el Estado para capacitar al talento local en las nuevas profesiones digitales y demandas de la era de la IA.
- ✓ **Inserción Internacional:** Funcionar como un hub regional en América Latina

para conectar la oferta tecnológica mundial con las necesidades del territorio.

2. Gobierno Inteligente y Servicios Eficientes

- ✓ **Cercanía y Transformación Digital:** Acercar el Estado a la ciudadanía mediante la optimización de trámites, portales de gestión ciudadana y herramientas que agilicen la administración pública.
- ✓ **Uso de Inteligencia Artificial:** Aplicar IA y análisis de datos en áreas clave como la seguridad urbana, la gobernanza de datos y la transparencia algorítmica

ca de manera responsable y ética.

- ✓ **Conectividad y Ciberseguridad:** Fortalecer la infraestructura digital protegiendo a su vez los datos personales y los derechos de los ciudadanos.
- ✓ **Calidad de Vida y Espacio Público**
- ✓ **Movilidad y Planificación Urbana Sostenible:** Crear sistemas de transporte eficientes, conectividad y logística inteligente orientada a reducir la contaminación y mejorar la circulación diaria.
- ✓ **Sustentabilidad y Resiliencia:** Promover la economía circular, la infraes-



estructura verde, la gestión eficiente de recursos (agua, energía, residuos) y soluciones basadas en la naturaleza ante el cambio climático.

✓ **Inclusión y Cohesión Social:** Reducir las brechas digitales y sociales, asegurando que la tecnología sirva como un motor de equidad en la salud digital, el deporte comunitario y la preservación de la identidad cultural.



Figura 5. Presentación de un robot con figura humana.

SESIONES DEL CONGRESO Y EVENTOS PARALELOS

Las sesiones del Congreso con los eventos paralelos han superado los 150 y en cada uno de ellos se presentaron varios oradores que en general, por lo que se pudo observar, un alto nivel profesional en el tratamiento de una enorme variedad de temas vinculados con las problemáticas urbanas. Este es un aspecto muy

trascendente ya que el interés de los concurrentes se ha mantenido en forma sostenida, dado que los salones siempre estuvieron muy concurridos en forma continuada en las dos jornadas en horarios muy extendidos desde las primeras horas de la mañana hasta las 21 horas. Si bien la inscripción al Congreso era onerosa, el acceso a las actividades era libre por lo que permitía la participación

de mucho público y muy en particular los alumnos de las escuelas de nivel secundario que mayoritariamente participaban presencialmente en las sesiones. Los jóvenes son especialmente atraídos por las nuevas tecnologías y son los que mayoritariamente hacen uso de todo lo vinculado con la cibernética. Por todo ello cabe una Felicitación a los organizadores del Congreso.



Figura 6. Vista de un Stand con aplicaciones infantiles.



Figura 7. Presentación de un vehículo con tracción eléctrica.

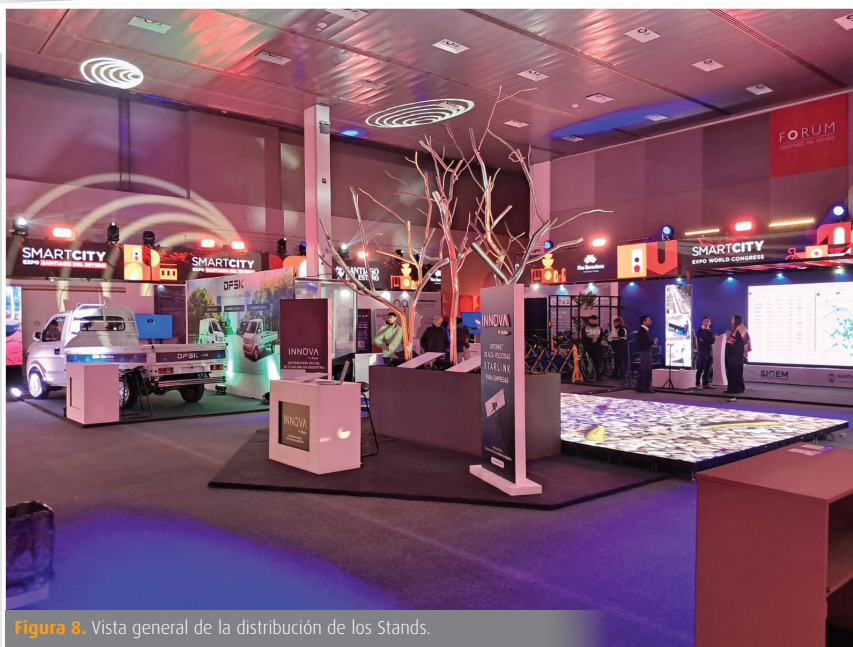


Figura 8. Vista general de la distribución de los Stands.

EXPO SANTIAGO DEL ESTERO

La Exposición ha sido organizada con una presentación dinámica con realidades virtuales, demostraciones de inteligencia artificial en el uso de la tecnología y elementos en movimientos como robots y drones, etc., además de vehículos de variada gama con motores de propulsión híbrida y baterías de litio. En este contexto ha existido una interacción permanente de los concurrentes con las presentaciones como si se ingresara en un entorno de fantasía que es un anticipo del futuro próximo de una Smart City. Tal vez esto resulte complementario con lo anunciado en uno de los objetivos difundidos en la muestra: *“En resumen, el fin principal es humanizar la tecnología; es decir, no digitalizar por el simple hecho de hacerlo, sino usar la innovación y los datos como una vía directa para elevar la calidad de vida de las comunidades santiagueñas”*

PALABRAS FINALES

Tal como se ha venido describiendo, el encuentro de Santiago del Estero ha sido una experiencia muy positiva por el alto nivel de las sesiones del congreso y el desarrollo tecnológico de la Expo. Es un ejemplo a seguir para los encuentros futuros.

De estas crónicas se puede observar que el tratamiento de las temáticas como el uso del suelo y los problemas del transporte y la mejora en la movilidad han sido especialmente tenidos en cuenta, con el aporte de propuestas para mitigar el impacto ambiental que viene implicando el crecimiento vertiginoso de las concentraciones urbanas y que a pesar de la enunciación permanente de un catálogo de buenas intenciones los resultados concretos que se tienen son escasos y preocupantes hacia el futuro. Pareciera que un simple slogan publicitario como decir que una Ciudad es la más linda del mundo, puede parecer hasta simpático, pero lo grave es que una fantasía como esa, con el tiempo se vaya transformando en una firme creencia como una verdad revelada.

Que todo sea para mejor
Hasta la próxima 🙌

En las Figuras N° 3 y N° 4, se tiene dos Cuadros donde se detalla las temáticas de cada Sesión del Congreso. Por razones de síntesis no se acompaña la nómina de los Eventos paralelos ni los participantes en los mismos, lo que puede ser consultado en la página del Congreso:

<https://smartcityexposantiagodeletero.com>

El encuentro en cifras, según lo informado por los organizadores se resume en lo siguiente:

- a) + 13.500 Visitantes en las jornadas profesionales
- b) + 270 Oradores nacionales e internacionales
- c) + 160 Empresas, gobiernos e instituciones.
- d) + 150 Sesiones de Congreso y eventos paralelos



Mirador Bañado La Estrella y Ruta Provincial 28

INTRODUCCIÓN

La firma consultora Baires Ing elaboró el proyecto de un mirador sobre la Ruta Provincial 28 en la Provincia de Formosa, en la zona del Bañado La Estrella, que combina el diseño vial, arquitectónico, estructural y paisajístico.

El objetivo del proyecto fue generar un área de interpretación, recreativa y vinculada al entorno natural, de permanencia como primer punto de acceso al paisaje del bañado.

UBICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS

El Bañado La Estrella es el segundo humedal más grande de Argentina, localizado en la provincia argentina de Formosa, al norte de la localidad de Las Lomitas. Es atravesado por el trópico de capricornio. Se encuentran inundado la mayor parte del año por las lluvias y los desbordes del río Pilcomayo. El bañado es un punto de atracción de ecoturismo, tanto local como internacional

Abarca unas 400 mil hectáreas de lagunas, bañados, palmares y champales y sus propuestas agrestes son variadas: ecoturismo, safaris fotográficos y observación directa de aves y fauna.

LINEAMIENTOS PRINCIPALES

El proyecto que se plantea para el Bañado La Estrella asume como punto de partida la convicción de que la arquitectura

Figura N° 2: Zona de implantación del proyecto



debe construirse desde el diálogo profundo con su entorno. Lejos de entenderse como un objeto aislado, la obra se concibe como parte de un ecosistema ambiental y social, y por ello se estructura sobre principios rectores que guiarán todo el proceso proyectual.

En primer lugar, lo contextual. El bañado, uno de los humedales más relevantes de Argentina, nos interpela a pensar una arquitectura enraizada en sus condiciones específicas: el agua como matriz territorial, la biodiversidad como marco vital, y las dinámicas culturales de las comunidades locales como referencia ineludible. El proyecto se concibe, así, como una respuesta respetuosa y consciente del tiempo y del lugar.

Sobre esta base, se privilegia lo simple, entendido como una búsqueda de síntesis formal y material. Frente a la complejidad natural del humedal, la arquitectura no pretende competir, sino acompañar. La sencillez en el diseño permite que la obra dialogue con el paisaje sin imponer artificios, ofreciendo claridad, legibilidad y un carácter sereno que refuerza la experiencia del entorno.

Lo factible constituye el tercer eje, orientando cada decisión hacia la viabilidad técnica, económica y constructiva. En un contexto como el Bañado La Estrella, donde las condiciones climáticas y logísticas son determinantes, la arquitectura debe ser eficiente y realista, asegurando soluciones concretas que garanticen su materialización y mantenimiento en el tiempo. Finalmente, la seguridad vial. Este mirador ubicado en los extremos del vertedero debe tener un acceso vial seguro y una circulación interna agradable y cómoda.

En conjunto, estos principios constituyen el marco conceptual del proyecto. Más que lineamientos abstractos, son compro-

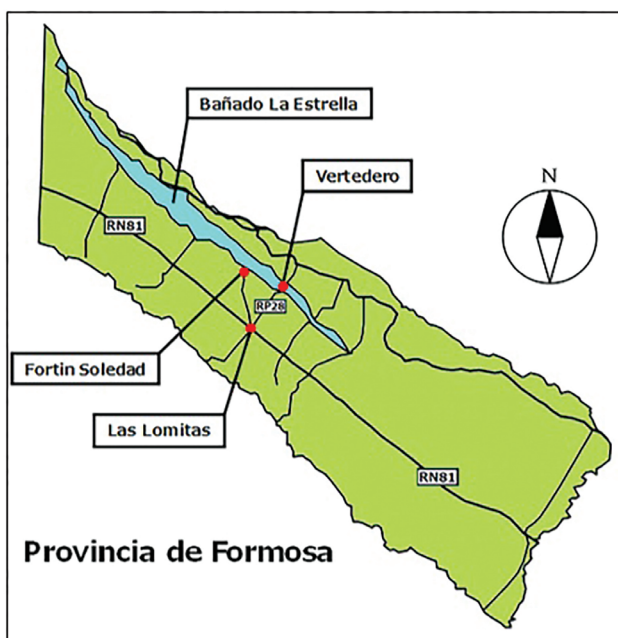


Figura N° 1: Ubicación del Bañado La Estrella



misos concretos que orientan la propuesta hacia una arquitectura y diseño vial situada, responsable y sostenible, capaz de potenciar la riqueza única del Bañado La Estrella y de proyectar un futuro en armonía con el lugar.

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

El orden general del proyecto se estructura a partir de una pasarela en forma de anillo, que articula el recorrido principal y organiza las distintas actividades en torno al paisaje. Desde este anillo se desprenden los ejes fundamentales:

EJE DE PESCA, que busca potenciar y ordenar la actividad que hoy ocurre de manera espontánea en el sitio, generando espacios equipados y seguros que acompañan la práctica tradicional de los habitantes y visitantes.

EJE NÁUTICO, destinado al acceso de pequeñas embarcaciones y a la observación del humedal.

EJE PANORÁMICO, destinado a la contemplación del paisaje. Dentro de la propuesta se contemplan las siguientes áreas o programas

- Parador (café + sum + sanitarios)
- Anfiteatro + Plaza de Acceso
- Gradas al Humedal
- Muelle Pesca
- Muelle Náutico
- Mirador Panorámico
- Letras Corpóreas
- Spot de la Biodiversidad
- Puesto de Fotos
- Fuelle Verde
- Estacionamiento



**CAMARA ARGENTINA
DE CONSULTORAS
DE INGENIERIA**

Cerrito 1250 (1010) C.A.B.A., Argentina • Tel./Fax: (54 11) 2880 9243
cadeci@cadeci.org.ar / www.cadeci.org.ar

**MISIONES: DPV TRABAJA EN EL MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LA RP 222**

La Dirección Provincial de Vialidad (DPV) está avanzando con un plan de mantenimiento de rutas provinciales y caminos terrados en varios municipios.

-En el caso de la Ruta Provincial 222 se están ejecutando tareas de perfilado, cuneteo, despeje de laterales y de desagües y trabajos de compactado y entoscado.

Los trabajos se extienden en la totalidad de la ruta, unos 38 kilómetros, y se busca garantizar el correcto estado de la vía y el normal escurrimiento del agua de lluvia para evitar que se deteriore la calzada.

La Ruta Provincial 222, terrada en toda su extensión, conecta a la Ruta Provincial 221 a la altura del denominado Cruce Londero con la Ruta Provincial 2 a la altura del arroyo Los Muertos y el Paraje Puerto Londero. Es una vía que conecta una amplia zona de monte y chacras con producción de tabaco, yerba mate, cítricos y mamón.

El Gobierno de Misiones, a través de la DPV, sostiene el compromiso de garantizar caminos en condiciones óptimas para fortalecer el acceso de todos a las oportunidades de desarrollo y el transporte de la producción desde todos los rincones de la Provincia.

CENTENARES DE NUEVAS CUADRAS ASFALTADAS BENEFICIAN A PUERTO IGUAZÚ

En una nueva etapa, avanzan obras de pavimentación asfáltica en diferentes calles en

el marco de un amplio plan de trabajo en la ciudad de las Cataratas.

La Dirección Provincial de Vialidad (DPV), en colaboración con la Municipalidad de Puerto Iguazú, está avanzando con la pavimentación de arterias urbanas.

Uno de los frentes de obra activos se localiza en la calle Mitre, donde se ejecutan obras de asfaltado entre las intersecciones con Avenida Libertad y Avenida Néstor Kirchner, un tramo de 5 cuadras que contará con nuevo pavimento.

Las tareas se extenderán sobre varias decenas de cuadras más en las calles Arturo Illia, Tomás de Rocamora, Diego de Boroa, Anibal Moreti y Roque González de Santa Cruz.

Días atrás inspeccionaron las obras el gobernador de Misiones, Licenciado Hugo Passalacqua, el intendente local Doctor Claudio Filippa y el presidente de la DPV, Ingeniero Nicolás Mazal Bazán.

“Estamos conectando mediante calles con nuevo asfalto a las avenidas Libertad y Néstor Kirchner, para darle mayor agilidad y seguridad al tránsito y una mejor infraestructura a los vecinos. Estos trabajos los retomamos a fines del año pasado junto a la comuna y continúan a ritmo sostenido”, destacó Mazal.

Un ambicioso plan de trabajo

Vialidad ya ejecutó, en paquetes de obras encarados en los últimos años, asfaltado y repavimentación en más de 500 cuadras de Puerto Iguazú, mejorando calles que presentaban daños en la calzada o contaban con empedrado antiguo y deteriorado. Las acciones fueron pensadas en función del transporte público y del movimiento turístico, principal motor económico de Puerto Iguazú. La etapa actual, en cambio, permitirá completar conexiones estratégicas que consolidan la red vial urbana entre los barrios y las principales vías de circulación.

Las calles asfaltadas aportan mejoras al tránsito y brindan una mejor experiencia de uso que las empedradas. El Gobierno de Misiones invierte mediante la DPV, aportando mejor infraestructura urbana a los municipios.





En el marco del plan de conservación y mantenimiento vial, la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) continúa desarrollando trabajos en distintos sectores de Tierra del Fuego, priorizando intervenciones antes del inicio de la veda invernal.

La presidenta del organismo, Ileana Zarantonello, explicó que las tareas se llevan adelante en varios frentes con el objetivo de dejar las rutas en condiciones adecuadas para enfrentar la época de mayor exigencia climática. “Nos encontramos trabajando en diferentes sectores antes de la llegada del invierno, con el objetivo de garantizar un tránsito seguro”, indicó.

Uno de los principales puntos de intervención es la Ruta Provincial 119, en la Reserva Forestal Bombilla. Allí se instaló un campamento móvil con maquinaria y personal de guardia permanente debido a la

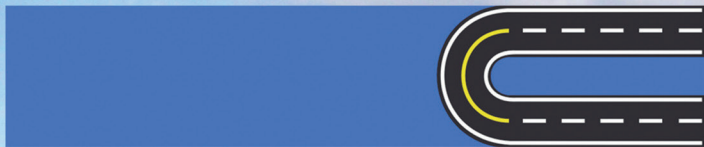
necesidad de reparaciones constantes. Esta vía es clave tanto para la producción como para el turismo, ya que conecta atractivos como Laguna Margarita, Lago Bombilla y Laguna Palacios. Entre las tareas que se ejecutan se destacan el ensanche en el sector del mirador ubicado en el kilómetro 14, la reposición de material y trabajos de repaso para mejorar la circulación.

En paralelo, se realizan trabajos de acondicionamiento en la Ruta Provincial 7, en la ciudad de Río Grande, incorporada recientemente a la red vial provincial. Allí se llevan adelante tareas de repaso, compactación y arreglos en taludes y contrataludes.

Otra de las intervenciones se concentra en la Ruta Provincial N°30, en Playa Larga, en Ushuaia. En ese sector se avanza con el traslado de material y la reparación de tramos críticos, con el objetivo de mejorar la movilidad vehicular, especialmente en una zona de alta circulación turística. Desde la DPV destacaron que esta traza no recibía un mantenimiento de esta magnitud desde hace años.

Zarantonello señaló que los trabajos se realizan con los recursos disponibles y que se priorizan las rutas que requieren atención inmediata. En ese sentido, pidió a los usuarios circular con precaución debido a la presencia de maquinaria y personal en distintos tramos. Además, recordó que la velocidad máxima en rutas de ripio es de 60 kilómetros por hora.

Desde el organismo indicaron que las tareas continuarán en las próximas semanas, en función de las condiciones climáticas, con el objetivo de mejorar la conectividad y garantizar la seguridad de quienes transitan por la red vial fueguina.



CLEANOSOL ARGENTINA S.A.I.C.F.I.



SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Fabricante Homologado de Señales **3M**
Delineadores Deletables
Señales Turísticas
Hitos de Arista

DEMARCAÇÃO HORIZONTAL

Spray / Línea Vibrante
Línea para Lluvia
Bandas Óptico Sonoras
Preformadas
Tachas Reflectivas

CONSERVACION VIAL

Microaglomerado en Frio
Material para Bacheo en Frio
Defensas Metálicas Certificadas
Amortiguadores de Impacto
Terminales Deletables

Mendoza 1674 / Avellaneda / Te.: 011-4135-7200 / ventas@cleanosol.com.ar



ENTRE RÍOS: EL BID RESPALDA OBRAS EN LAS RUTAS PROVINCIALES PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD REGIONAL DE ARGENTINA

El Directorio Ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó un financiamiento de US\$280 millones bajo la modalidad de Obras Múltiples (GOM, según sus siglas en inglés) para mejorar rutas provinciales y accesos urbanos en la Provincia de Entre Ríos, Argentina, y contribuir al desarrollo productivo, el comercio y la conectividad regional.

El proyecto financiará obras de reconstrucción y rehabilitación integral de rutas provinciales estratégicas y circunvalaciones viales en tramos urbanos con alto tránsito de vehículos pesados, y mejorará las condiciones de acceso y circulación en la red vial local. Además, el programa fortalecerá las capacidades institucionales de gestión vial del Gobierno provincial.

Este financiamiento se enmarca en el programa regional Conexión Sur del Grupo BID,

diseñado para mejorar la conectividad, fortalecer la competitividad y promover el crecimiento sostenible en América del Sur. En el marco de esta iniciativa, el BID respalda obras a nivel subnacional para fomentar la integración, fortaleciendo los corredores estratégicos en América del Sur.

«Esta operación refleja nuestro compromiso de impulsar una infraestructura más resiliente, eficiente, capaz de acompañar el desarrollo productivo de Entre Ríos y fortalecer la integración regional», dijo Viviana Alva Hart, representante del Grupo BID en Argentina. «Mejorar las rutas no solo facilita el comercio y la logística, sino que también mejora la calidad de vida y el acceso a oportunidades para miles de personas», agregó.

El plan de inversiones respaldado por el BID también apoyará intervenciones hidráulicas orientadas a mejorar el drenaje y reducir la



vulnerabilidad ante inundaciones.

El proyecto también financiará la implementación de un Sistema de Gestión de Activos Viales y un Sistema de Gestión de Infraestructura, impulsando un cambio hacia una administración de la red basada en datos y planificación de largo plazo. Esta mejora permitirá generar impactos duraderos en la eficiencia del gasto público destinado al sector vial y la sostenibilidad de las inversiones.

El financiamiento del BID por US\$280 millones tiene un plazo de amortización de 21 años y medio, un período de gracia de 9 años y una tasa de interés basada en SOFR.

BUENOS AIRES: AVANZA LA REHABILITACIÓN DE CALZADA DE LA RUTA PROVINCIAL 8

La Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, dependiente del ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, avanza con las obras de rehabilitación de calzada en la Ruta Provincial 8, en Pilar.

Las intervenciones contemplan la reconstrucción de losas de hormigón en los tramos que van desde el Camino 084-03 hasta la Avenida Frondizi (Parque Industrial Pilar); desde el Camino 084-02-Pilar hasta el Limite de Partido José C. Paz-Ruta Provincial 8; y en la Ruta Provincial 8 hasta Pilar, en la calle Guido hasta Calle Posadas.

Vale destacar que las tareas impactan positivamente en la circulación de las y los usuarios, agilizando los tiempos de viaje, aumentando la seguridad y garantizando un mayor confort en cada viaje.

«Gracias al trabajo realizado junto el gobierno de la Provincia, seguimos ejecutando obras que mejoran la transitabilidad y la conectividad en diferentes puntos del suelo bonaerense», destacó el administrador de Vialidad, Roberto Caggiano.

Y completó: «La infraestructura en rutas es clave porque potencia las comunidades. Esta obra brindará mayor seguridad vial a las y los usuarios».



La Provincia avanza con las obras de la nueva autovía de la Ruta 11

La Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, dependiente del ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, avanza también con la obra de transformación en autovía de la Ruta Provincial 11, entre Villa Gesell y Mar Chiquita.

El titular del organismo, Roberto Caggiano, explicó los trabajos: «La intervención sobre la Ruta Provincial 11 consiste en la construcción de una segunda calzada de 7,3 m de ancho, ubicada a 16 m de la actual, y la repavimentación de la ruta existente en una extensión de 72,4 kilómetros», y añadió: «La nueva Autovía permitirá potenciar el desarrollo turístico y

económico de los municipios que atraviesan este corredor y mejorar la seguridad vial de miles de personas que visitan la costa atlántica en verano».

La obra incluye la construcción de banquetas pavimentadas en ambas calzadas y de sistemas de retornos cada 3,5 km, junto a la duplicación de 7 puentes sobre cursos hídricos y 54 alcantarillas. También, se remodelarán las intersecciones en los

accesos a Villa Gesell, Mar Azul y Mar de las Pampas, y se construirá una nueva intersección rotacional en el acceso a Mar Chiquita.

La RP 11, que tiene una extensión total de 583 km y atraviesa 17 municipios, es una vía clave que potenció el crecimiento de las localidades de la costa bonaerense, por lo que la transformación en autovía de un nuevo tramo mejorará la conectividad y favorecerá la actividad económica regional.

Vale destacar que, en su totalidad, la transformación en Autovía se desarrolla en dos grandes tramos: la Sección I que va desde la rotonda de acceso a Villa Gesell hasta el Canal 5 (39,4 km) y la Sección II, desde el Canal 5 hasta Mar Chiquita (33 km).

SAN JUAN: HISTÓRICO: VIALIDAD PROVINCIAL ABRIÓ LA PUJA ENTRE EMPRESAS PARA REPAVIMENTAR LA CIRCUNVALACIÓN COMPLETA

La Dirección Provincial de Vialidad acaba de dar un paso clave para concretar uno de los proyectos de infraestructura más esperados por los sanjuaninos. A través del lanzamiento de dos licitaciones públicas, el Gobierno de San Juan busca cumplir la promesa realizada por Marcelo Orrego de repavimentar la totalidad de la Avenida de Circunvalación, la arteria más transitada de la provincia. Este ambicioso plan permitirá mejorar las condiciones de seguridad y transitabilidad de esta vía que ya superó su vida útil sin recibir el mantenimiento adecuado durante años.

La Avenida de Circunvalación, técnicamente denominada Autopista A-014, es una vía bajo jurisdicción nacional y se sabe que es decisión de la gestión de Javier Milei no invertir en obra pública en todo el país. En este marco, gracias a un convenio aprobado por el Decreto N°1928 y ratificado por la Ley N°2708-A, junto con una adenda ratificada por la Ley N°2774-A entre la Dirección Provincial de Vialidad y la Dirección Nacional de Vialidad, la provincia está facultada para intervenir directamente en su mejora. Esta decisión administrativa permite que el gobierno sanjuanino utilice fondos propios para financiar los trabajos en una ruta clave que atraviesa los departamentos de Capital, Santa Lucía y Rivadavia.

Previamente a este anuncio de repavimentación total, ya se hicieron en 2025 fuertes intervenciones en la avenida, como el recambio completo a iluminación LED, la instalación de paneles solares para el sustento energético de las luminarias, mejoras en los accesos y la colocación de pórticos inteligentes para el control del tránsito.

Estrategia para no molestar

La estrategia de desglosar la obra en dos anillos es para que dos empresas distintas trabajen de forma simultánea y se puedan optimizar los tiempos y reducir las molestias a los usuarios.

Según el último censo publicado por Vialidad Nacional, por esta avenida circulan en promedio unos 40 mil vehículos por día, convirtiéndola en uno de los corredores viales más transitados y estratégicos de la provincia.

Los trabajos se ejecutarán por tramos y priorizando horarios nocturnos, con el objetivo de minimizar inconvenientes en la circulación y garantizar mayor seguridad durante la ejecución.

El ministro de Infraestructura, Agua y Energía, Fernando Perea, explicó que el objetivo es "que la obra comience durante el segundo semestre", y detalló que la intervención se realizará "de la misma manera que se hizo en la Avenida Libertador", es decir, "sin cortar el tránsito y por tramos para evitar interrupciones que perjudiquen a los usuarios". Las tareas abarcan desde la señalización horizontal y vertical completa hasta la gestión de desvíos y horarios de trabajo, los cuales deberán incluir jornadas nocturnas con sistemas de balizamiento estratégicos para mitigar el impacto del alto flujo vehicular diurno.

En ambas licitaciones, las empresas adjudicatarias serán responsables de gestionar todos los permisos ambientales, la comunicación con los vecinos frentistas y la provisión de materiales que cumplan con las especificaciones técnicas desde yacimientos o comercios autorizados.

Mejora del anillo interno

La licitación número 11 corresponde a la repavimentación del anillo interno de la autopista y cuenta con un presupuesto oficial de



7.880.007.000 de pesos al mes de mayo de 2026. El plazo de ejecución fijado es de 180 días corridos y la apertura de sobres se realizará el próximo 12 de junio.

Según se informó, la estructura actual de rodamiento presenta 5 kilómetros de pavimento rígido de hormigón y 11 kilómetros de pavimento flexible de asfalto.

En el sector de hormigón se demolerán las losas deterioradas para reemplazarlas por una base estabilizada con cemento e imprimación. La obra general incluye el sellado de grietas, bacheo, riego de liga y la ejecución de una bicapa de asfalto en caliente. El plan también exige preservar los gálibos verticales en los puentes de las calles Mendoza Norte y Tucumán, además de elevar el nivel de las barandas, reemplazar postes del sistema de contención lateral Flex Beam y restituir juntas Thormack en los puentes.

Mejora del anillo externo

De manera paralela, se lanzó la licitación para el anillo externo de la Circunvalación, con un presupuesto oficial asignado de 7.882.748.000 de pesos y un plazo idéntico de 180 días para su finalización. Los requerimientos técnicos para el anillo externo replican exactamente lo proyectado para el interno, con la intervención sobre 5 kilómetros de hormigón viejo y 11 kilómetros de asfalto. Así, se conocerá qué empresas buscan quedarse con los trabajos el día 12 de junio próximo, cuando se prevé la apertura de sobres.



40 años Brindando soluciones



\$ 25.000 + IVA c/lu

**Tambores de
Señalización Vial
Metálicos y Plásticos
✓ Reciclados**

www.politamweb.com.ar
Ruta 6 - Km. 18,50
Los Cardales - Buenos Aires
Tel: 0230-4492800 - Cel: 011-53035132
politam@politamweb.com.ar



El tren pasa, pero no atendemos cargadores – 5F se basa en atender a todos (en alianza con el camión)

Todo lo tuyo: Metrópoli, pueblo, ciudad, trabajo, emprendimiento, exportación depende de que esto se resuelva.

El ferrocarril de Argentina (y varios países), no está interesado en atender al 99% de los mercados cargadores. La propuesta Modelo 5F está orientada a todos los mercados y es más rentable que los demás modelos ferroviarios. Aquí explicamos una de las claves: La interconexión.

El open access no cumple con nada de eso, y es así como se está licitando en Argentina.

UN VAGÓN = UNA LLAMADA TELEFÓNICA

Sea por telefonía fija, móvil o WhatsApp, cualquier localidad puede comunicarse con cualquier localidad. El cliente tiene la certeza de que va a poder llamar a cualquier parte desde cualquier otra.

En el mundo ferroviario no siempre pasa eso: Hace 70 años abandonaron a las cargas pequeñas y las redes no intercambian envíos de una a otras. Muchos reguladores de todo el Mundo tienen pendiente resolver este problema, pero pasa de medio siglo en que no lo han resuelto.

El Modelo Ferroviario Integrado 5F (Ferrocarril de 5ta generación desarrollado por AIMAS), cumple con ese objetivo que, en Argentina, está obligado por la Ley 27.132, Artículo 2do, Inciso C. La rentabilidad ferroviaria y su servicio a la economía del territorio dependen de que el ferrocarril sea capaz de comerciar entre di-

ferentes redes y diferentes puntos de un mismo país o región con países vecinos. Brevemente explicaremos como funciona, cuál es el problema y cuál la solución.

CARGA DE SIERRA GRANDE A MORTEROS

Para que un productor de Sierra Grande en Río Negro pueda enviar su mercadería a Morteros en Córdoba, tiene que poder realizarse lo siguiente:

- Alcance comercial: El transporte automotor que sirve al productor tiene que contratar el vagón y traslado al ferrocarril Tren Patagónico (eso es intermodalismo).
- Para que el vagón pueda llegar cerca de Morteros (que tiene su ferrocarril abandonado), tiene que haber interconexión entre Tren Patagónico, Ferroexpreso Pampeano y Nuevo Central Argentino.
- Para que de Estación Rafaela pueda llegar la carga a Morteros, el mismo transportista automotor se encargará de que algún colega complete el trayecto con su camión (eso es intermodal hasta el último eslabón).

La interconexión es un proceso administrativo comercial de los ferrocarriles acostumbrados a generarse beneficios y de la regulación gubernamental que da las condiciones y que exige los términos mínimos para que ese flujo inter empresas realmente ocurra.

Gracias a la interconexión y la intermodalidad: Uno de los ejes del éxito del ferrocarril de EEUU desde los años de 1940 y, especialmente, desde 1980, es su cultura de vagones de terceros: el 73% de los mismos no son del ferrocarril y fluyen por cualquier parte de la red.

TRES PROBLEMAS

En Argentina, en los años de 1950 eliminaron la «oficina de ajustes» que, justamente, era la encargada del clearing y de los acuerdos entre las diferentes líneas ferroviarias para intercambiar paquetes, pasajeros, telégrafos, cargas y vagones enteros.

1. Poco a poco, se perdió el intercambio entre ramales de Argentina y entre estaciones de un mismo corredor. El ferrocarril perdió cada vez más dinero porque eliminó clientela.
2. Los concesionarios privados desde 1991 en adelante, directamente, no tuvieron ninguna política comercial de interconexión de cargas entre sus redes y, aún peor, sin conectar entre sí a los clientes de sus propias estaciones intermedias.
3. Pese a que la Ley 27.132 ferroviaria de 2015 establece la interconexión y la intermodalidad como política a cumplir, la reglamentación del denominado modelo open access ferroviario 2018 no cumple ni toma en cuenta el Inciso C, Artículo 2do que ordena literalmente tal política (Se está licitando por



ese modelo). Es decir, por cultura global (no atender clientes intermedios) y por historia local (no interconectar comercialmente las estaciones ni las redes), la licitación ferroviaria de Argentina por modelo open access adolece de la esencia comercial, económica y territorial básica para que sea rentable, sirva a la Sociedad y no requiera subsidios del resto de la población (que no atiende).

LA SOLUCIÓN

El análisis realizado sobre los modelos ferroviarios de concesionario vertical de área monopólica (lo que hoy tienen Argentina y varios países de América del Sur), el open access (que también tienen algunos países -y que cubren con fondos fiscales-), y el Modelo Ferroviario Integrado 5F, resultó en el siguiente Índice de Interconexión:

Indicador «1,00=cualquier vagón llegará a cualquier destino»

Los indicadores representan el grado de alcance de la empresa ferroviaria entre

uno y otro modelo para llevar un vagón de cualquier sitio a cualquier otro, tanto en red propia como en red ajena. Cuanto más alto, más vagones son atendidos. (Se realizaron 100 iteraciones con 50 variables; 450 estaciones; 73 ramales de 11 redes, a 5 opciones por estación).

Tomando en cuenta que cada empresa tuviera voluntad comercial para interconectar, analizando una misma malla ferroviaria de 30.000 Km, con la misma demanda en cada estación y con la misma configuración de destinos, dio por resultado que al modelo Open Access casi le resulta inviable interconectar cargas entre regiones y diferentes redes (0,27, frente a 0,65 del 5F).

Incluso, dentro de su propia área de influencia («red propia»), los condicionantes del open access para sí mismos resultan en la mitad de capacidad para interconectar sus propias estaciones que frente al 5F (0,43 frente a 0,85).

Es por esa, y por todas las demás razones económicas que bajarán los costos logísticos, facilitarán la movilidad para la

personas y generarán un ferrocarril rentable desde 2026 por un siglo, reconstruyendo toda la red en 10 a 15 años, es que proponemos a los gobiernos provinciales, al gobierno nacional de Argentina y a las organizaciones de las gremiales empresarias, laborales y de la sociedad civil en general, que sugieran el análisis de la propuesta Modelo 5F que hemos presentado por expediente y que obran en el Blog de AIMAS todos los documentos, fundamentos y descripciones.

¿QUÉ PEDIMOS?

Esto está ocurriendo ahora. Lo que se ejecute perjudicará por 50 años o beneficiará desde ahora y por 100 años.

Dos semanas de análisis para asegurar un ferrocarril aliado con camiones, puertos, cabotaje y que recuperará la conectividad interior y con los países vecinos desde 2026 en adelante.

Junto a la matemática, la conciencia comercial y de economía territorial ya eligió — la política todavía puede hacerlo, e intermodal es la respuesta. ✓



16^o | **Jornadas de Túneles y Espacios Subterráneos**

25/26 NOV 2026
BUENOS AIRES - ARGENTINA

"Experiencias y proyectos futuros para el transporte subterráneo en Latinoamérica"

"Minería Subterránea"

RESERVE LA FECHA

 **AATES**
Asociación Argentina de Túneles y Espacios Subterráneos

 **ITA OAITES**
Capítulo Argentino

+54 9 11 4438-7276 | administracion@aates.org.ar | www.aates.org.ar



Capacitación técnica aplicada: una herramienta clave para la eficiencia en vialidad

En los sectores vinculados a la construcción y la vialidad, donde la operación de maquinaria pesada y la optimización de recursos resultan determinantes, la capacitación técnica se posiciona como un factor estratégico para mejorar la productividad y reducir costos operativos. En este contexto, Agronorte impulsa un modelo de formación orientado a la aplicación directa en campo.

“El desafío no es sólo contar con tecnología de última generación, sino asegurar que los equipos de trabajo puedan operarla de manera eficiente”, señaló Gabriela Donati, gerente del área de Capacitaciones de la empresa y añadió: “Ahí es donde la capacitación técnica adquiere un rol central”.

La propuesta de Agronorte se basa en entrenamientos diseñados a partir de la realidad operativa de cada cliente. Las capa-



citaciones se desarrollan en campo o en el lugar de trabajo, utilizando los propios equipos y contemplando las condiciones específicas de cada operación.

Los contenidos abordan aspectos críticos para la gestión eficiente de maquinaria: operación técnica adecuada, mantenimiento preventivo, diagnóstico temprano de fallas, resolución de problemas frecuentes y uso de herramientas digitales de monitoreo y telemetría.

“Trabajamos sobre situaciones reales, lo que permite que el operador no sólo incorpore conocimientos, sino que mejore su desempeño en condiciones concretas de trabajo”, explicó Donati.

Este enfoque permite impactar directamente en variables clave del negocio: reducción de tiempos improductivos, disminución de fallas operativas, optimización del uso de los equipos y mayor vida útil de la maquinaria.

Otro de los ejes centrales es el mantenimiento preventivo, considerado un aspecto fundamental en entornos de alta exigencia como la obra vial. La capacitación en este punto apunta a anticipar fallas, mejorar las rutinas de control y reducir costos asociados a reparaciones mayores.

Asimismo, el uso de tecnología aplicada —como sistemas de monitoreo, telemetría y gestión digital— forma parte de los contenidos, promoviendo una toma de decisiones más precisa y basada en datos.

Las capacitaciones pueden desarrollarse en los centros de entrenamiento de la empresa o en el lugar donde opere el cliente, siendo esta última especialmente valorada por empresas que requieren trabajar sobre sus propios procesos y equipos.

Así, el equipo de instructores está conformado por profesionales certificados, con formación técnica y pedagógica, lo que permite combinar conocimiento específico con metodologías de enseñanza orientadas a la comprensión y la aplicación.

“Una operación eficiente no depende sólo del equipo, sino de la capacidad del operador para utilizarlo correctamente. La capacitación permite cerrar esa brecha y transformar la tecnología en resultados”, concluyó Donati. 🙌





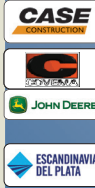
MAQUINARIA

PANAMERICANA:

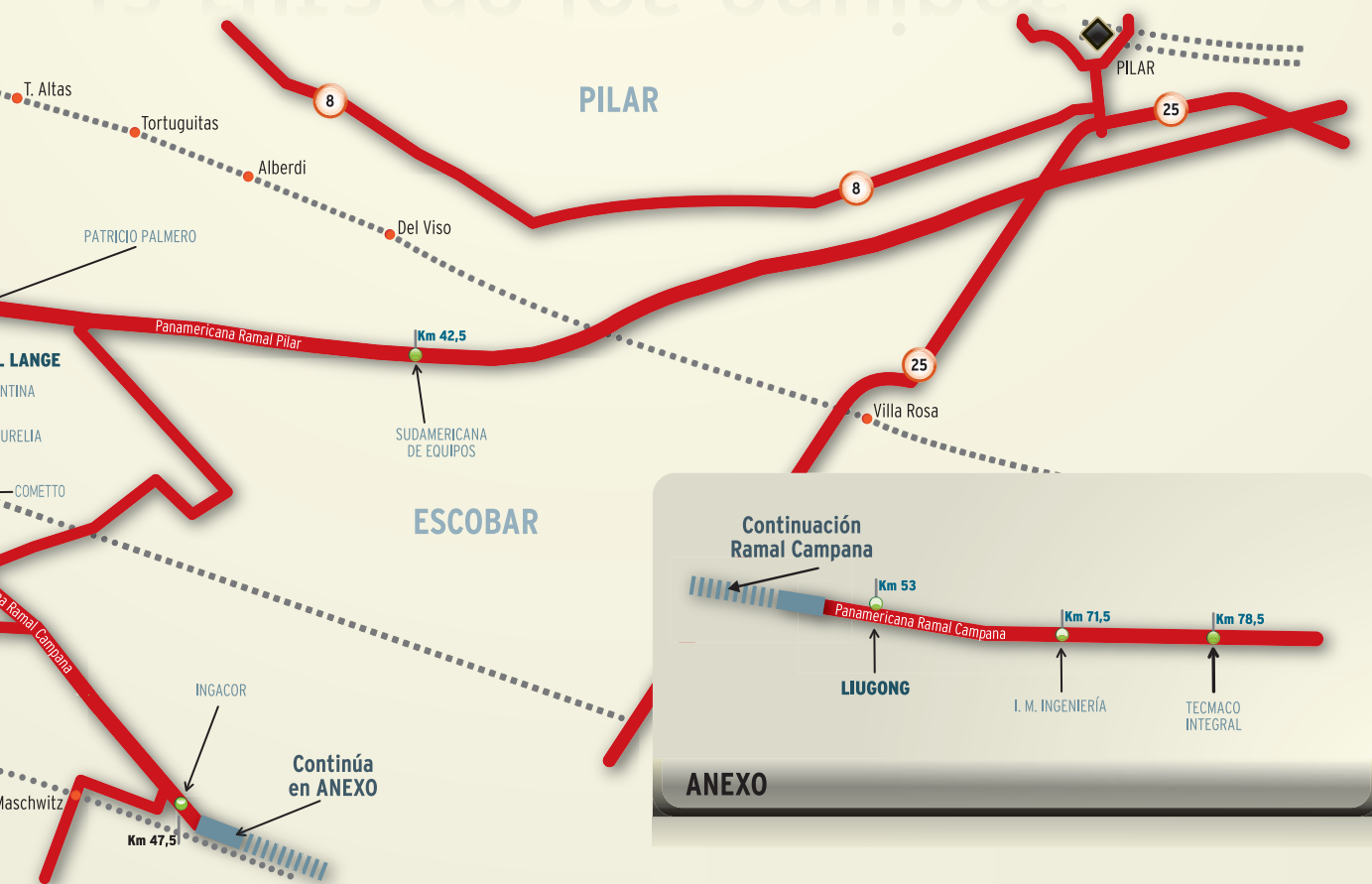


REFERENCIAS DE EMPRESAS UBICADAS SOBRE LA RUTA PANAMERICANA - ARGENTINA

Empresa	DOMICILIO	LOCALIDAD
AMERICAN VIAL	RUTA PANAMERICANA KM 28 (COLECTORA ESTE)	DON TORCUATO
AURELIA VIAL S.A.C.I.F.	RUTA PANAMERICANA KM. 35,5 (RAMAL A CAMPANA)	TORTUGUITAS
BISCAYNE SERVICIOS S.A	RUTA PANAMERICANA KM. 28,5 (COLECTORA OESTE) RUTA PANAMERICANA KM. 38,5 (RAMAL A CAMPANA)	EL TALAR DE PACHECO TORTUGUITAS
BUENOS AIRES VENNER S.A -CASE.	RUTA PANAMERICANA KM 27,100 (COLECTORA OESTE)	TORTUGUITAS
COMETTO S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 35,7 (RAMAL A CAMPANA)	TORTUGUITAS
COVEMA S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 31,8 (RAMAL A PILAR)	GRAND BOURG
DIESEL LANGE S.R.L.	RUTA PANAMERICANA KM. 35 (RAMAL PILAR)	GRAND BOURG
EMEKA S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 27 ESQ. QUINTANILLA	DON TORCUATO
ESCANДИNAVIA DEL PLATA S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 33,600	MALVINAS ARGENTINAS
FERNÁNDEZ INSÚA S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 27,500 (COLECTORA OESTE; ENTRE CAMPOS Y BELGRANO)	DON TORCUATO
FINNING ARGENTINA S.A.	PANAMERICANA NORTE - COLECTORA OESTE RAMAL PILAR AREA DE PROMOCIÓN EL TRIÁNGULO, KM 34,5	TORTUGUITAS
GRÚAS SAN BLAS S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 27,333	DON TORCUATO
GRUPO VIALES	RUTA PANAMERICANA KM. 33,5 (COLECTORA ESTE)	EL TALAR DE PACHECO
HIDRO-GRUBERT / ANDRÉS BERTOTTO S.A.I.C.	RUTA PANAMERICANA KM. 26,600 (COLECTORA ESTE, ESQ. ITUZAINGÓ)	DON TORCUATO
HYDROMAC MÁQUINAS S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 28,5	DON TORCUATO
IGARRETA MÁQUINAS S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 28,5	DON TORCUATO
I.M. INGENIERÍA S.R.L	RUTA 9 KM. 71,5 (GAYA 1495, LA JOSEFA)	CAMPANA
INDUSTRIAS JUAN F. SECCO S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 33,5 (RAMAL A CAMPANA)	GRAND BOURG
INGACOR S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 47,700 (COLECTORA OESTE)	ESCOBAR
IRON GROUP	RUTA PANAMERICANA KM. 26,351 (COLECTORA ESTE)	DON TORCUATO
LIUGONG	RUTA PANAMERICANA KM. 53 (COLECTORA OESTE)	ESCOBAR
MASSA S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 32,800 (RAMAL A PILAR)	GRAND BOURG
PANAMERICAN VIAL	RUTA 8 KM. 36,5	GRAND BOURG
PAOLINI GRÚAS S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 29,882 (COLECTORA OESTE)	EL TALAR DE PACHECO
PATRICIO PALMERO S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 35,5 (ESQ. COSTA RICA-RAMAL A PILAR)	GRAND BOURG
PYRAMIZ-ZMG	RUTA PANAMERICANA KM. 32,3	TORTUGUITAS
ZMG	RUTA PANAMERICANA (COLECTORA ESCOBAR OESTE 1341)	TORTUGUITAS
REPAS S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 28,9	DON TORCUATO
RIWEL / QMAQ	RUTA PANAMERICANA KM. 28,5	DON TORCUATO
SAMIT S.A.	URUGUAY 3751 (POR RAMAL A TIGRE)	SAN FERNANDO
SCANIA ARGENTINA S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 34 (RAMAL A CAMPANA)	MALVINAS ARGENTINAS
SUDAMERICANA DE EQUIPOS S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 42,5 (RAMAL A PILAR)	PILAR
TECMACO INTEGRAL S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 78,5 (RAMAL A CAMPANA) RUTA PANAMERICANA KM. 26,6 (COLECTORA ESTE)	CAMPANA DON TORCUATO
TORTONE S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 24,3 (COLECTORA OESTE)	DON TORCUATO
TRACKMAR S.A.C.I.	RUTA PANAMERICANA KM. 31,5 (RAMAL A CAMPANA)	GRAND BOURG
WELMAQ S.A.	RUTA PANAMERICANA KM. 28,4	DON TORCUATO



la ruta de los equipos



Revista *Vial* publica en estas páginas un mapa esquemático de la ruta Panamericana en el que se localizan las principales empresas dedicadas al sector de la maquinaria vial y de infraestructura de Argentina, que están presentes en esa zona.

Si desea que su empresa aparezca publicada o si quiere realizar alguna consulta, puede dirigirse por e-mail a la dirección: vial@editorialrevistas.com.ar o comunicarse por teléfono: Administración: (54 9) 11 4438-6697.

SEGUINOS EN NUESTRAS REDES SOCIALES

Enterate de todas las novedades



@RevistaVial



Informe de Coyuntura de la Construcción

Se dio a conocer el Informe de Coyuntura del IERIC (Instituto de Estadística y Registro de la Industria de la Construcción), con datos correspondientes a los meses de marzo y abril de 2026.

Los principales datos que aporta el Informe de Coyuntura son:

- ✓ El empleo registrado en la Industria de la Construcción alcanzó en marzo de 2026 un total de 362.525 puestos de trabajo, nivel que representa una importante suba del 1,8% mensual y la creación de 6.351 puestos en el mes, configurando la expansión mensual más intensa desde marzo de 2023.
- ✓ No obstante, el nivel actual todavía se ubica sensiblemente por debajo de la media histórica de empleo.
- ✓ Dejando de lado la baja estacional que se produce cada año entre diciembre y febrero, la cantidad de puestos de trabajo registrados se ubicó en marzo un 0,6% por encima de la de noviembre del año anterior, contrastando con el patrón histórico del período que suele reflejar una caída promedio del 1,7%.
- ✓ El volumen promedio de ocupación durante el primer trimestre de 2026

registró una expansión del 1,5% interanual.

✓ En la comparación interanual, el nivel de ocupación sectorial registró un crecimiento del 2,1%, consolidando así doce meses consecutivos de variaciones positivas.

✓ El indicador de ocupación promedio por establecimiento se ubicó en 13,8 puestos de trabajo registrados, con una suba interanual del 2,9%. Es destacable el impulso de las empresas de mayor tamaño, particularmente las del segmento de 500 o más empleados que tuvieron un crecimiento interanual del 16,7%.

✓ Dentro de este segmento, las firmas de más de 1.000 trabajadores representaron el 5,8% del total sectorial, manteniéndose levemente por encima de la participación correspondiente a las empresas de entre 500 y 1.000 empleados.

✓ En el plano territorial, todas las regiones del país y la mayoría de las jurisdicciones registraron incrementos mensuales en la cantidad de puestos de trabajo.

✓ A nivel regional, el NEA exhibió la expansión más significativa del empleo sectorial durante marzo de 2026 con un crecimiento del 6,3% mensual, seguida por la Patagonia (3,6%). En cambio, las regiones Centro (1,5%), AMBA (1,2%), Cuyo (1,1%) y NOA (0,3%) mostraron incrementos más moderados.

✓ Las provincias de Misiones (14,0%),

San Luis (6,4%) y Formosa (5,2%) registraron los mayores incrementos mensuales del empleo sectorial. En contraste, las caídas más intensas se verificaron en Catamarca (-2,5%), San Juan (-1,9%) y Jujuy (-1,5%).

✓ En la comparación interanual, la provincia de Río Negro encabezó nuevamente el crecimiento con una expansión del 31,8%, seguida por Neuquén (17,0%) y Santa Fe (14,3%).

✓ Los datos del IERIC indican que en abril de 2026 se registró una caída interanual del 0,8% en el número de empleadores en actividad en la Industria de la Construcción., recuperándose un poco respecto de la situación de marzo (-1,9%).

✓ Las Grandes jurisdicciones registraron una caída marginal del 0,1% interanual, mientras que las Restantes jurisdicciones se contrajeron un 2,1% en el mismo período. Aquí la evolución es muy heterogénea, ya que en las provincias ligadas a los hidrocarburos y la minería como Neuquén y San Juan el número de empleadores aumentó un 9,2% y 12,6%, respectivamente, pero en La Rioja, Formosa, Chubut y Tierra del Fuego la baja fue de dos dígitos.

El informe completo puede ser consultado en: <https://www.ieric.org.ar/estadistica/informes-de-coyuntura/?2026>

PUMA ENERGY INAUGURÓ EN CORDOBA SU ESTACIÓN DE SERVICIO MÁS GRANDE DEL PAÍS

Puma Energy, la empresa líder en el mercado global de energía, inauguró en Córdoba la estación de servicio más grande de su red, ubicada sobre la Ruta 36 en la localidad de Elena, con una superficie total de 3,5 hectáreas y una prestación de servicios integral que incluye la provisión de combustibles líquidos, GNC, gastronomía, ámbito de coworking y servicios integrales para los clientes.

Esta importante estación de servicio es un proyecto impulsado por la Cooperativa Agrícola de Elena y refleja el compromiso de Puma Energy con el desarrollo y la innovación en la región. El nuevo complejo se destaca por su magnitud y avanzada tecnología, desarrollado sobre una superficie aproximada de 3,5 hectáreas. Cuenta con más de 6000 metros cuadrados de cemento alisado y más de 3800 metros cuadrados de adoqui-

nes, ofreciendo un espacio moderno y funcional para todos los usuarios.

El edificio principal, de dos plantas, alberga en la planta baja a SUPER 7, un Dean & Denny's y zona de coworking, oficinas y una hermosa terraza, sumando otros 1000 m². Además, la estación cuenta con otro espacio de 400 m² destinado a servicios para los clientes con vestuario, duchas y áreas de descanso.

La estación posee una imponente zona de carga que posee una moderna infraestructura de 1150 m², distribuida en 9 islas de carga y un paso:

- 4 islas de combustibles líquidos con surtidores ócuples para vehículos livianos
- 3 islas de GNC (2 para vehículos livianos y 1 para pesados)
- 2 islas de gasoil para pesados con surtidores de alto caudal

ARLOG RELANZA ARLOG JOBS, SU PLATAFORMA ESPECIALIZADA EN EMPLEO LOGÍSTICO



La Asociación Argentina de Logística Empresaria impulsa una nueva etapa de su portal laboral, orientado exclusivamente a perfiles de logística, supply chain, transporte, aduana y comercio exterior.

Así, presentó el relanzamiento de ARLOG Jobs (arlogjobs.org), su plataforma de empleo especializada en logística y supply chain, con el objetivo de conectar de manera más eficiente a las empresas del sector con talento calificado y perfiles específicos de la industria.

La iniciativa surge en un contexto donde las compañías enfrentan cada vez mayores desafíos para encontrar candidatos con experiencia y conocimientos técnicos vinculados a operaciones logísticas, transporte, comercio exterior, depósitos y cadena de abastecimiento.

A diferencia de los portales masivos de empleo, ARLOG Jobs apunta a ofrecer un entorno focalizado y segmentado, donde las búsquedas se orientan exclusivamente a profesionales y técnicos vinculados al ecosistema logístico.

“La especialización hoy es clave. Las empresas necesitan reducir el ruido y encontrar perfiles realmente alineados con las necesidades del sector”, destaca Graciela Veleiro, gerente de ARLOG.

Una experiencia pensada para empresas

La plataforma fue diseñada para que el proceso de contratación sea rápido, simple y eficiente. El recorrido comienza con el registro de la empresa mediante un formulario ágil y sencillo, mientras que un administrador valida cada cuenta para garantizar seguridad y confiabilidad dentro del ecosistema.

Una vez aprobada, la compañía accede a un panel central desde donde puede gestionar todo el proceso de selección. Allí puede completar su perfil corporativo, incorporar logo e información institucional, fortaleciendo así su identidad y credibilidad frente a los postulantes.

Con el perfil listo, las empresas pueden publicar búsquedas laborales detallando modalidad de trabajo, ubicación, condiciones del puesto, salario y habilidades específicas requeridas. La utilización de etiquetas permite además encontrar perfiles con competencias muy concretas para el sector logístico.

Las ofertas se publican de manera inmediata y el sistema actualiza en tiempo real las postulaciones recibidas. Desde un único panel, los reclutadores pueden visualizar perfiles, descargar CVs, acceder a información profesional de cada candidato y avanzar o descartar postulaciones con un solo clic.

Más información:

<https://www.arlogjobs.org/>

Informes en: admin@arlog.org y socios@arlog.org



CRISTACOL

LA LÍNEA MÁS COMPLETA DE PRODUCTOS PARA SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL

**MATERIALES PROBADOS Y APROBADOS.
PRESENCIA NACIONAL E INTERNACIONAL
CALIDAD CERTIFICADA.**

Empresa certificada ISO 9001 desde 2019



Material Termoplástico en sus distintas variantes



Pintura acrílica base solvente



Revestimiento plástico en frío (Metil metacrilato) para marcación de áreas



Imprimaciones para hormigón y asfalto



OTROS PRODUCTOS: Termoplástico preformado, Adhesivo bituminoso, Tachas, etc.



Callao 1430 – Villa Madero (B1768AGL) Bs. As., Argentina. Horario de atención de de 8 a 17hs.

sales@cristacol.com.ar | www.cristacol.com.ar



Contáctanos escaneando el QR.



ON & OFF

RADARES EN RUTAS NACIONALES: LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL AVANZA CON SU ORDENAMIENTO



La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) lleva adelante un proceso de fiscalización y regularización de radares ubicados en rutas nacionales de todo el país, para garantizar que los controles de velocidad cumplan con la normativa vigente, estén correctamente autorizados y tengan como finalidad principal la pre-

vencción de siniestros viales. La iniciativa busca ordenar y transparentar el sistema de fiscalización automática de velocidad, reforzando el rol de la ANSV como máxima autoridad de tránsito y seguridad vial en las rutas nacionales.

Más de 40.000 kilómetros relevados en todo el país

Durante el 2026, la ANSV realizó a través de sus agentes de fiscalización y metrología vial, un relevamiento sobre los 40.000

kilómetros de rutas nacionales. Al inicio del operativo, se registraban 526 cinemómetros autorizados para operar e infraccionar en rutas nacionales:

- ✓ 363 equipos fijos
- ✓ 163 equipos móviles

Del total de radares fijos autorizados, 239 equipos fueron encontrados operando en el lugar para el cual habían sido habilitados; y 124 equipos no fueron hallados en el sitio autorizado al momento del relevamiento.

Ante esta situación, la ANSV se encuentra intimando a las jurisdicciones correspondientes para que informen la situación operativa de los equipos. En caso de constatare que los cinemómetros ya no se encuentran en funcionamiento, se procederá a la baja de las autorizaciones correspondientes. En este sentido, la ANSV ya comenzó a efectivizar las primeras bajas de autorizaciones. Además, el organismo intimará a aquellas jurisdicciones que presentaban verificaciones técnicas vencidas para que regularicen su situación bajo apercibimiento de revocar las habilitaciones vigentes.

Más de 150 radares no autorizados

Durante la fiscalización, la ANSV también detectó 152 radares fijos que operaban sin autorización nacional para labrar infracciones en rutas nacionales.

Frente a estas irregularidades, el organismo exigió el cese de utilización de los equipos y el retiro de los dispositivos instalados sin habilitación correspondiente.

**EL MUNDO CAMBIÓ
PERO NUESTRO
COMPROMISO ES
EL DE SIEMPRE.**

MARCANDO EL CAMINO DESDE 1982

Señalamiento & Seguridad

WWW.SEÑALAMIENTOYSEGURIDAD.COM.AR

CUANDO LA MOTO SE CONVIERTE EN UNA SOLUCIÓN: MÁS DEL 31% DE PATENTAMIENTOS QUE EN MAYO DE 2025



La Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM) presentó su informe de patentamientos correspondiente al mes de mayo de 2026. Los datos reflejan que se registraron un total de 69.580 unidades patentadas en todo el territorio nacional, lo que representa un incremento del 31,05% en comparación con el mismo mes del año anterior, cuando se habían registrado 53.093 unidades.

Durante el mes de mayo, las unidades de origen nacional representaron el 97,18% del mercado total, con un volumen de 67.615 motos patentadas. Por su parte, las unidades importadas totalizaron 1.965 vehículos, equivalentes al 2,82% restante.

El análisis de la cilindrada muestra una concentración en los segmentos de baja y media potencia. El rango de 101cc a 250cc lideró el mercado con un total de 64.091 unidades, seguido por el segmento de 251cc a 500cc con 3.086 unidades, y la franja de 501cc a 800cc con 1.347 patentamientos.

En lo que respecta a las categorías de vehículos, las motocicletas de tipo CUB Underbone se posicionaron como la opción principal de los usuarios con 42.987 unidades registradas. En segundo lugar, se ubicó la categoría Street con 12.971 patentamientos, seguida por los modelos On-Off con 10.565 unidades y los Scooters con 2.056 registros.

“Cuando 9 de cada 10 motos patentadas tienen entre 101cc y 250cc, y cuando 6 de cada 10 corresponden a la categoría CUB Underbone, estamos hablando de un mercado orientado hacia la practicidad y la eficiencia. Se trata de herramientas de trabajo y desplazamiento diario”, comentan desde CAFAM.

Análisis geográfico: distribución por provincias

La provincia de Buenos Aires se consolidó como el principal distrito en volumen de patentamientos, concentrando 20.159 unidades. El segundo lugar lo ocupó la provincia de Santa Fe con 6.641 registros, seguida de cerca por Córdoba con 5.456 unidades. Completaron los primeros cinco puestos las provincias de Tucumán y Chaco, con 5.355 y 4.725 patentamientos respectivamente.

Movilidad urbana

Los datos de patentamientos exponen la estructura de consumo del mercado de motovehículos en el país. La concentración del 81,60% del volumen total en las categorías CUB Underbone con 42.987 (62,68%) y Street con 12.971 (18,91%), sumada a que 64.91 (93,53%) de las unidades patentadas pertenecen al segmento de cilindrada de entre 101cc y 250cc, indica que la adquisición de estos vehículos responde principalmente a necesidades de movilidad urbana y laboral.

La moto se establece como una alternativa de transporte diario, debido a su menor costo de mantenimiento y consumo de combustible. Frente a este contexto, la accesibilidad al financiamiento se presenta como un factor crítico para la sostenibilidad del sector. La compra de motos se encuentra estrechamente ligada a la disponibilidad de herramientas de crédito, tales como planes de pago en cuotas fijas, tasas de interés preferenciales y financiamiento prendario.



LISTA DE ANUNCIANTES

EMPRESA	DESCRIPCIÓN	PÁG
AATES	16° Jornadas de Túneles y Espacios Subterráneos	49
Agro Norte	Venta de maquinarias.	31
ANEV	Seguridad Vial.	37
CADECI	Cámara Argentina de Consultoras de Ingeniería.	43
Cantera Piatti	Piedra partida granítica gris.	27
Clapen	Especialistas en equipos para ensayos de materiales.	13
Cleanosol Argentina	Señalización y conservación vial.	45
Con Aid Argentina	Estabilización de suelos.	21
Congreso de Vialidad	XIX Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito	35
Covema	Maquinaria.	7
Cristacol	Señalamiento horizontal vial	55
Dakobra	Señalización vial.	25
IJM R&S	Maquinaria.	19
Jefatura de obra	Posgrado Facultad de Ingeniería	17
OTR MAX	Neumáticos.	15
Politam	Compra y restauraciones de tambores y bidones	47

EMPRESA	DESCRIPCIÓN	PÁG
Reger	Especialistas en desarrollos de sistemas ITS.	23
Repas	Equipos de construcción.	2 R.T
Señalamiento y Seguridad	Señalización, demarcación y tecnologías para pesaje.	5 6
Shell	Asfaltos.	59 R.C.T
Stabilizia	Estabilización de suelos.	60 C.T
ZMG	Maquinaria.	11

www.revistavial.com



YA ESTÁ ONLINE
nuestra versión
DIGITAL

Si desea recibir la **VERSIÓN IMPRESA** contáctese con:
administracion@editorialrevistas.com.ar
 Administración: +54 9 11 6665-1358 / Comercial: +54 9 11 4438-7276
 Rodríguez Peña 1256 Piso 4 B (C1021ABB), C.A.B.A, Argentina
vial@editorialrevistas.com.ar

VERSIÓN IMPRESA



El lubricante
a la altura de
tu rendimiento

Shell
RIMULA
Para motores exigentes

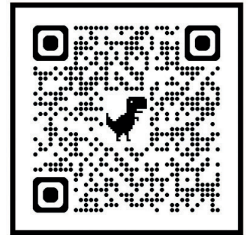




Camino del medio - Elejido de Crespo - Entre Ríos

STABILIZIA

BUILDING PROGRESS




ESTABILIZACIÓN DE SUELOS “IN SITU”

**Caminos rurales transitables
siempre al mejor costo**



STABILIZIA DEL PLATA S.A.S

Pasaje Falucho 344 - PARANÁ, ENTRE RÍOS -ARGENTINA

Contacto:  Tel. +54 9 343-4627757

e-mail: administracion-ar@stabilizia.com

ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES