

PARAR

Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado

INFORME TÉCNICO DEL PLAN DE TRABAJO RED PARAR

Etapas 5: Determinación de la red de paradores jerarquizada. Conclusiones y recomendaciones.

Octubre, 2021



Índice

Resumen ejecutivo	3
Introducción	5
5.1 Red ParAr	7
5.2 Diseño de prototipos	15
5.3 Conclusiones y recomendaciones	22
Bibliografía	25



Resumen ejecutivo

El presente estudio, “Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR)”, introduce los resultados y hallazgos del proceso de investigación realizado en el marco de la Resolución N° 9/2021 de la Secretaría de Planificación de Transporte (RESOL-2021-9-APN-SECPT#MTR). El objetivo final de este estudio es **esbozar una red nacional que brinde servicios al autotransporte registrado, que circula por las rutas del país de forma articulada con los principales centros generadores y atractores de viajes de transferencia de cargas y nodos logísticos, optimizando la calidad del descanso de los conductores, y mejorando las condiciones de trabajo y la seguridad ciudadana y vial**. Dichos resultados son la conclusión de las 5 Etapas de trabajo determinadas en la Resolución.

El primer informe desarrolló la Etapa 1. Su objetivo fue **identificar y proponer criterios rectores para los futuros puntos de asistencia al autotransporte de cargas**. Para ello, se analizaron casos de estudio internacionales (Unión Europea, Australia, Estados Unidos, México, Brasil y Chile) y nacionales, se propusieron tipologías de puntos de asistencia, y se definieron aquellos estudios específicos necesarios para la elaboración de anteproyectos.

El segundo informe desarrolló la Etapa 2 que tuvo como objetivo **detectar posibles espacios para la localización estratégica de paradores sobre la red vial concesionada**. El análisis de dicha red vial se concentró en una serie de corredores que se han considerado estratégicos. Se analizaron dos variables fundamentales como el volumen de camiones que se trasladan y los nodos nacionales que vinculan los corredores. El objetivo de esta etapa del estudio fue lograr una capilaridad en el territorio de la República y garantizar una propuesta de paradores en todas las provincias. Los corredores identificados incluyeron a las rutas nacionales 3, 5, 7, 8, 9, 12, 14, 16, 19, 34, 188, 205, 226, y la ruta provincial 2 de la provincia de Buenos Aires.

Para cada uno de ellos, se realizó una caracterización según intermodalidad, flujos promedios y perfil dominante, oferta e infraestructura y análisis de los viajes estableciendo rangos de distancia promedios. Posteriormente, se analizaron 113 tramos sobre la red vial concesionada detectando zonas estratégicas para el desarrollo de paradores por el nivel estimado de demanda potencial, el déficit de oferta de servicios, la localización estratégica en relación con los corredores que articula, a su posicionamiento con respecto a los principales orígenes y destinos del transporte automotor de carga, y a su posible complementariedad con las otras zonas priorizadas en la Red Par.Ar. Este análisis permitió seleccionar **24 zonas priorizadas**, desarrollando fichas de caracterización para cada una.

El tercer informe desarrolló la Etapa 3 que tuvo como objetivo **detectar posibles espacios para la localización estratégica de paradores sobre la red vial no concesionada**. El análisis de esta incluyó una serie de corredores que se han considerado estratégicos en base a los criterios expuestos en la etapa 2. Los corredores identificados incluyeron a las rutas nacionales 11, 22, 23, 33, 35, 36, 38, 40, 60, 64, 89, 95, 127, 143, 151, 152, 158, y la ruta provincial 6 de la provincia de Buenos Aires. En una primera instancia se realizó la caracterización de los corredores no concesionados seleccionados



según los criterios mencionados en la etapa 2. Posteriormente, se analizaron 172 tramos sobre la red vial no concesionada detectando zonas estratégicas para el desarrollo de paradores según los criterios mencionados anteriormente para la etapa 2. Este análisis permitió seleccionar **31 zonas priorizadas**, desarrollando fichas de caracterización para cada una.

El cuarto informe desarrolló la Etapa 4 que tuvo como objetivo **analizar espacios próximos a pasos de frontera ya sea para el desarrollo, la refuncionalización o las mejoras en los servicios que allí se brindan a la actividad de transporte internacional de cargas**. Para esta cuarta etapa, se identificaron zonas de frontera que por el volumen de exportaciones, importaciones y demanda estimada o por la ubicación estratégica en la vinculación con países limítrofes se reconocieron como candidatos estratégicos. La metodología de trabajo replicó los criterios adoptados en la etapa 2 y 3 para la red vial concesionada y no concesionada. Este cuarto informe analizó nodos fronterizos con control de cargas, detectando zonas estratégicas para el desarrollo de paradores por el nivel estimado de demanda potencial, déficit de oferta de servicios, localización estratégica en relación con los corredores que articula, posicionamiento con respecto a los principales orígenes y destinos del transporte automotor de carga y posible complementariedad con las otras zonas priorizadas en la Red Par.Ar. Este análisis permitió seleccionar **12 zonas priorizadas**, desarrollando fichas de caracterización para cada una.

El quinto y último informe que en este documento se desarrolla presenta la Etapa 5 del anexo de la Resolución N° 9/2021 de la Secretaría de Planificación de Transporte que aprueba el plan de trabajo mencionado anteriormente. Esta etapa es el resultado final del proceso de análisis y tiene como objetivo **determinar la red de paradores jerarquizada, con conclusiones y recomendaciones**.



Introducción

El presente documento, tal como fuera mencionado anteriormente, presenta la selección de Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (ParAr) realizada en el marco de la Resolución N° 9/2021 de la Secretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación. Dicho documento presenta la “Etapa 5” final del proceso de análisis que tuvo como objetivo determinar la **red de paradores jerarquizada**, que esté articulada con los principales centros generadores y atractores de cargas y nodos logísticos del país en el marco del Plan Nacional de Transporte.

Se estima que, en 2019, 536,5 millones de toneladas fueron transportadas dentro del territorio nacional¹ siendo el modo automotor preponderante para dicho transporte y arrojando una participación del 93% de las toneladas totales transportadas². La infraestructura utilizada por este modo, conecta más de 4.000 localidades del país (INDEC 2010) a través de 500.000 km de carreteras compuestas por la red vial nacional, provincial y caminos de jurisdicción municipal³. En este sentido, es objetivo de esta Secretaría de Planificación de Transporte confeccionar una red de infraestructura de servicios al transporte automotor de cargas con capilaridad territorial nacional.

Desde el punto de vista de la concentración y generación de tráfico, la mayor parte del volumen (tanto en la producción de los tráficos como su atracción) corresponde a 4 distritos principales: Santa Fe, Córdoba, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A su vez, estos 4 distritos concentran una proporción aún mayor sobre el total de los destinos de los tráficos del país. Esto significa que Santa Fe se destaca por ser una provincia netamente receptora, mientras que Buenos Aires y Córdoba se podrían clasificar como provincias netamente productoras de cargas⁴. Por ello, la red diagramada guarda un carácter sistémico que permite paliar las asimetrías presentes en el territorio nacional propendiendo a la uniformidad de calidad y a la equitativa distribución geográfica.

Cabe destacar que los transportistas que circulan sobre los diversos corredores viales del país tienen diferentes necesidades de servicios básicos, en función de la distancia recorrida, del tipo de viaje que realizan y de la carga que transporten. A partir de las etapas de análisis planteadas por la Resolución N° 9/2021 se han detectado establecimientos y espacios que ofician de paradores para el transporte automotor de cargas que brindan servicios incompletos o deficientes. Se destaca además una baja cobertura y concentración de los mismos, muchos de estos paradores y sus servicios no son conocidos

¹ Secretaría de Planificación de Transporte, Ministerio de Transporte de la Nación (2019).

² 18,6 millones de toneladas fueron transportadas en dicho año en ferrocarril (3,5% del total) y 18,8 millones de toneladas por agua (3,5%) en buques y barcasas. En el Estudio Nacional de Cargas se estimó que el total de viajes en camión es de 27.118.837 anuales. De este total, los camiones que se movilizan a una distancia superior a 400 km son el 30% (8.138.471 de camiones. Otro dato que arroja este estudio es que la distancia promedio de todos los camiones que circulan más de 400 km es de 1.065 km². En término de toneladas transportadas, se mueven aproximadamente un total de 392.321.527. De las mismas, las que se mueven una distancia superior a 400 km son el 30% (117.140.068)

³ Secretaría de Planificación de Transporte, Ministerio de Transporte de la Nación (2019).

⁴ Müller, A., & Benassi, A. (2014-10). Transporte automotor de cargas en Argentina una estimación de orígenes y destinos 2010. Buenos Aires: CESPA, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.



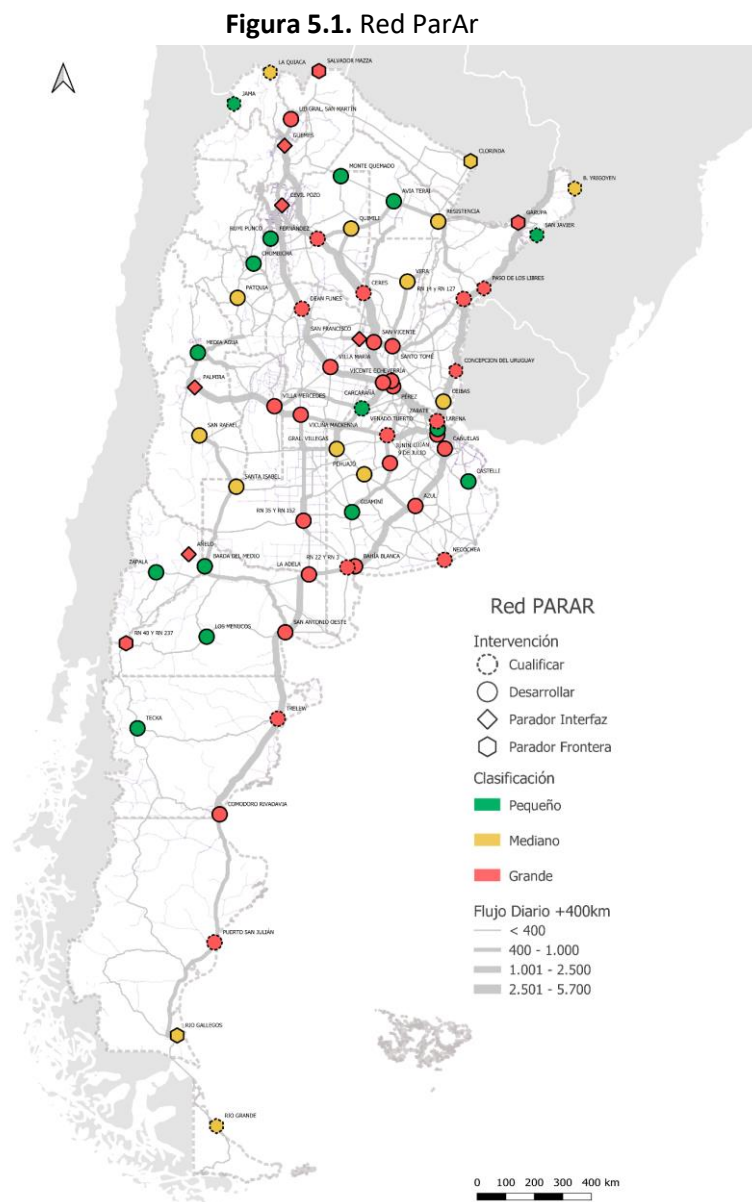
por los transportistas y en general existen problemáticas relacionadas a la inseguridad (vial y de la carga), falta de equipamiento básico y de asistencia al transportista. Por otro lado, se destaca fundamentalmente la falta de una dinámica en red que articule dichas infraestructuras y sus servicios.

En este marco, se hace presente la necesidad de **mejorar (a partir de la búsqueda de potenciales socios) y desarrollar nueva infraestructura de servicios**, orientada a satisfacer las demandas de los transportistas de cargas de larga distancia que circulan sobre los corredores viales del país. Garantizar a dichos usuarios el acceso efectivo a servicios y equipamiento a través de una cobertura territorial integrada, permitirá optimizar la planificación, programación y la seguridad de los viajes y los transportistas. Asimismo, la implementación de una **red articulada de paradores** a nivel nacional permitirá la estructuración del territorio nacional en términos de interconexión de flujos de bienes y servicios dotando de mayor eficiencia al sistema automotor de cargas.

Etapa 5: Informe Final Red ParAr

5.1 Red ParAr⁵

A través de la priorización de localizaciones en cada una de las etapas determinadas en el plan de trabajo, se llegó a un total de **67 nodos seleccionados** para formar parte de la red nacional de paradores ParAr (ver cuadros 5.1, 5.2 y 5.3).



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Impacto de la Red

⁵ La numeración de los apartados se continúa en relación con informes anteriores.

La red de puntos de asistencia se propone con una distribución de 21 paradores sobre la **red vial concesionada (31%)**, 34 paradores sobre la **red vial no concesionada (51%)** y 12 paradores próximos a **pasos de frontera (18%)**.

Ante la premisa de garantizar una cobertura territorial federal, sobre los principales corredores viales de carga de todo el país, la red ParAr plantea el **desarrollo o cualificación de paradores** en:

- . **23 provincias**, asistiendo las necesidades de servicio de los transportistas en las **5 regiones** de la Argentina,
- . **32 rutas⁶** identificadas como estratégicas para el desarrollo de servicios a los transportistas, tanto por las características de los flujos que circulan (volumen, distancias, tipos de carga) y el déficit de equipamiento de servicios para el transporte automotor de carga.
- . **5 centros logísticos⁷**.
- . **20 puertos⁸**, donde los paradores funcionen en articulación eficiente con los mismos.
- . **12 pasos de frontera⁹**, integrándose a los espacios y dinámicas de los centros de control de cargas.



El despliegue total de la red pretende garantizar una distancia promedio de **180 km entre cada parador**, ofreciendo más de **8 mil espacios de estacionamiento**, que podrían atender una **demandas potencial estimada de 40 mil camiones diarios¹⁰**.

⁶ Rutas nacionales 3, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 16, 19, 22, 23, 33, 34, 35, 36, 38, 40, 60, 64, 89, 95, 127, 143, 151, 152, 158, 188, 205, 226, y las rutas provinciales 2 y 6 de la provincia de Buenos Aires.

⁷ Cevil Pozo, Palmira, San Francisco, Güemes, Añelo.

⁸ Buenos Aires, Bahía Blanca, Zárate, Comodoro Rivadavia, Barranqueras, Necochea, Rosario (x10), San Julián, San Antonio Este, Santa Fe, Pto. Madryn.

⁹ Bernardo de Irigoyen, La Quiaca, Colón, Posadas, Jama, San Sebastián, Paso De Los Libres, Clorinda, Integración Austral, Cardenal Samoré, Salvador Mazza, San Javier.

¹⁰ Como se detalló en la Etapa 1, se calcula un estimado de 5 turnos de menos de 5 horas como detención promedio.



Localización de la Red

Se presentan las localizaciones propuestas como zonas de referencia para la implantación de los diversos paradores, incorporando información sobre la demanda diaria estimada, la superficie necesaria para el desarrollo de cada tipología constructiva, la cantidad y el detalle de corredores viales que se articulan en esa localización, la presencia de puestos de peajes a menos de 50 km, el tipo de propuesta (desarrollo o cualificación), la distancia al parador más cercano, y la oferta actual y potencial de cajones de estacionamiento para camiones.

Resumiendo, la información más relevante, se muestran las estadísticas resultantes para cada etapa, en cuanto a distancias entre paradores, tamaño de tipologías constructivas y demanda diaria estimadas, así como tipos de intervención propuestas (desarrollo o cualificación).

Etapa 2

Cuadro 5.1 Nodos priorizados en Etapa 2

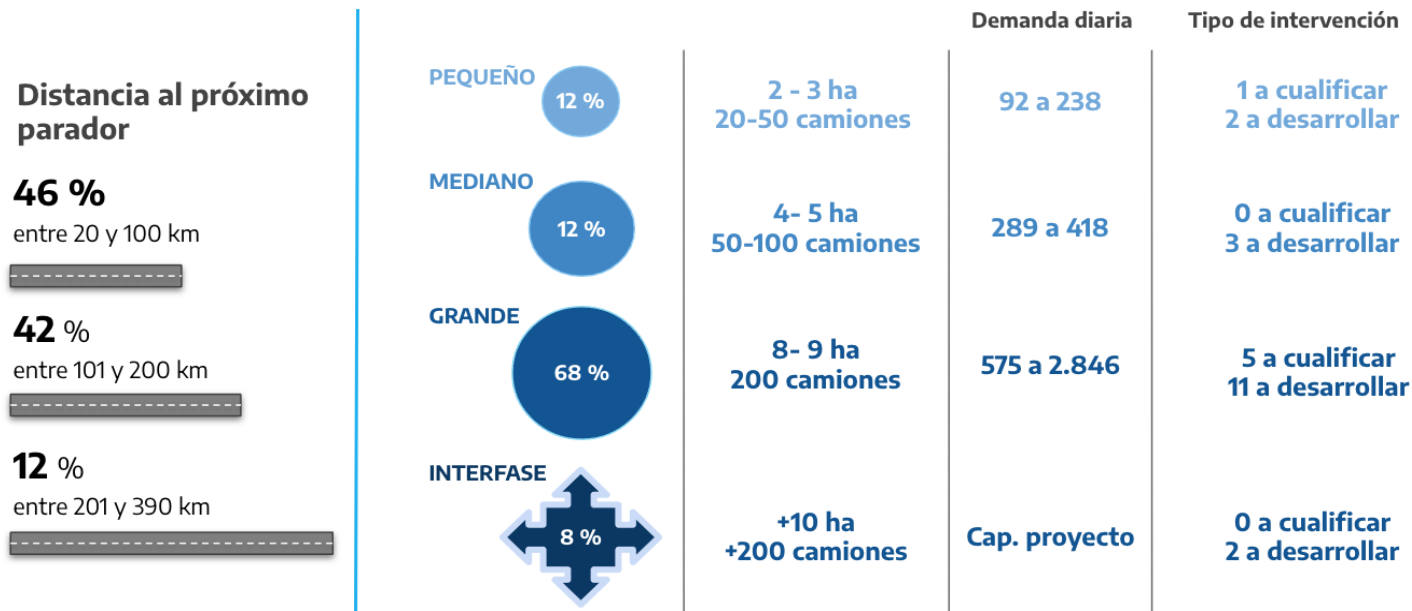
Nombre	Provincia	Demanda diaria	Tipología constructiva	Cantidad de corredores que articula	Corredor 1	Corredor 2	Corredor 3	Peaje a menos de 50 km	Propuesta: desarrollo / cualificación	Distancia. próximo parador	Oferta actual (cajones)	Oferta potencial (cajones)
9 DE JULIO	BUENOS AIRES	575	GRANDE	2	RN 5	RP 65	-	Sí	D	105	113	130
AZUL	BUENOS AIRES	1.057	GRANDE	2	RN 226	RN 3	-	Sí	D	237	64	260
CAÑUELAS	BUENOS AIRES	730	GRANDE	3	RN 205	RN 3	RP 6	Sí	D	62	112	398
CASTELLI	BUENOS AIRES	92	PEQUEÑO	1	RP 2	-	-	-	D	237	0	0
JUNÍN	BUENOS AIRES	1.190	GRANDE	2	RN 7	RN 188	-	Sí	C	105	0	86
LARENA	BUENOS AIRES	238	PEQUEÑO	2	RN 8	RP 6	-	Sí	D	24	50	208
LUJÁN	BUENOS AIRES	1.066	GRANDE	3	RN 7	RN 5	RP 6	Sí	D	24	0	0
PEHUAJÓ	BUENOS AIRES	483	MEDIANO	2	RN 226	RN 5	-	-	D	110	38	285
ZÁRATE	BUENOS AIRES	611	GRANDE	2	RN 12	RN 9	-	Sí	C	39	294	8400
RESISTENCIA	CHACO	418	MEDIANO	2	RN 11	RN 16	-	Sí	D	203	145	600
SAN FRANCISCO	CÓRDOBA	428	INTERFAZ	2	RN 19	RN 158	-	-	D	53	52	269
VICUÑA MACKENNA	CÓRDOBA	1.513	GRANDE	2	RN 35	RN 7	-	Sí	D	113	321	379



VILLA MARIA	CÓRDOBA	1.091	GRANDE	2	RN 9	RN 158	-	SÍ	D	164	49	3293
RN 14 y RN 127	CORRIENTES	2.030	GRANDE	2	RN 14	RN 127	-	-	C	100	103	315
CEIBAS	ENTRE RÍOS	289	MEDIANO	2	RN 14	RN 12	-	-	D	80	139	322
GÜEMES	SALTA	296	INTERFAZ	1	RN 9	-	-	SÍ	D	162	234	295
VILLA MERCEDES	SAN LUIS	1.377	GRANDE	3	RN 8	RN 7	RN 148	SÍ	D	113	62	112
CARCARAÑÁ	SANTA FE	1.436	GRANDE	1	RN 9	-	-	SÍ	D	42	0	13
CERES	SANTA FE	2.708	GRANDE	1	RN 34	-	-	SÍ	C	200	137	347
SAN VICENTE	SANTA FE	2.846	GRANDE	2	RN 19	RN 34	-	SÍ	D	84	60	2173
SANTO TOMÉ	SANTA FE	845	GRANDE	2	RN 11	RN 19	-	SÍ	D	74	14	104
VENADO TUERTO	SANTA FE	97	PEQUEÑO	2	RN 33	RN 8	-	SÍ	C	163	530	113
V. ECHEVERRÍA	SANTA FE	2.542	GRANDE	2	RN 34	AO12	-	-	D	30	0	0
FERNÁNDEZ	SANTIAGO DEL ESTERO	1.777	GRANDE	2	RN 34	RN 89	-	SÍ	C	160	112	466

Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.2. Estadísticas Etapa 2: paradores propuestos sobre red vial concesionada



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Etapa 3

Cuadro 5.2 Nodos priorizados en Etapa 3

Nombre	Provincia	Demanda diaria	Tipología constructiva	Cantidad de corredores que articula	Corredor 1	Corredor 2	Corredor 3	Peaje a menos de 50 km	Propuesta: desarrollo / cualificación	Distancia próximo parador	Oferta actual (cajones)	Oferta potencial (cajones)
BAHÍA BLANCA	BUENOS AIRES	1.312	GRANDE	3	RN 33	RN 3	RN 22	-	D	170	2345	2451
GRAL. VILLEGAS	BUENOS AIRES	481	MEDIANO	3	RN 188	RN 226	RN 33	-	D	142	678	0
GUAMINÍ	BUENOS AIRES	12	PEQUEÑO	2	RN 205	RN 33	-	-	D	182	52	113
NECOCHEA	BUENOS AIRES	SD	GRANDE	1	RN 228	-	-	-	C	249	920	1217

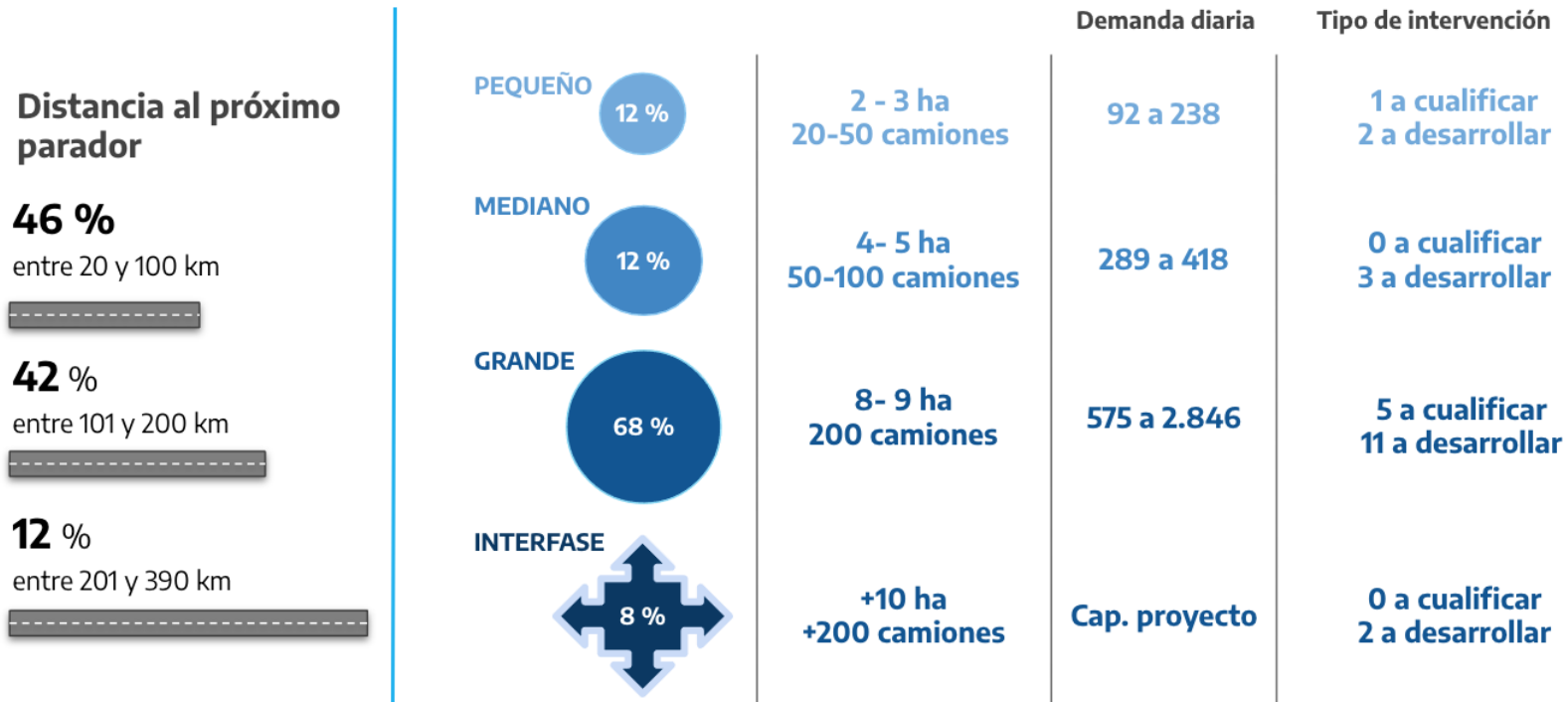


RN 22 Y RN 3	BUENOS AIRES	652	GRANDE	2	RN 22	RN 3	-	-	C	170	0	530
CHUMBICHA	CATAMARCA	121	PEQUEÑO	2	RN 38	RN 60	-	-	D	141	0	0
AVIA TERAÍ	CHACO	235	PEQUEÑO	2	RN 16	RN 89	-	-	D	203	174	0
COM. RIVADAVIA	CHUBUT	534	GRANDE	2	RN 3	RN 26	-	-	D	375	2	478
TECKA	CHUBUT	60	PEQUEÑO	2	RN 40	RN 25	-	-	D	390	1	104
TRELEW	CHUBUT	1.277	GRANDE	2	RN 3	RN 25	-	-	C	323	1095	4000
DEAN FUNES	CÓRDOBA	859	GRANDE	1	RN 60	-	-	-	C	272	205	1913
LIB. SAN MARTÍN	JUJUY	544	GRANDE	1	RN 34	-	-	-	D	107	0	0
LA ADELA	LA PAMPA	1.044	GRANDE	2	RN 22	RN 154	-	-	D	170	164	999
RN 35 Y RN 152	LA PAMPA	766	GRANDE	2	RN 35	RN 152	-	-	D	200	130	86
SANTA ISABEL	LA PAMPA	474	MEDIANO	1	RN 143	-	-	-	D	250	0	0
PATQUIA	LA RIOJA	270	MEDIANO	1	RN 38	-	-	-	D	160	26	273
PALMIRA	MENDOZA	SD	INTERFAZ	1	RN 7	-	-	-	D	150	47	378
SAN RAFAEL	MENDOZA	439	MEDIANO	2	RN 40	RN 143	-	-	D	245	0	0
AÑELO	NEUQUÉN	SD	INTERFAZ	1	RP 7	-	-	-	D	70	190	174
ZAPALA	NEUQUÉN	0	PEQUEÑO	2	RN 22	RN 40	-	-	D	162	0	86
BARDA DEL MEDIO	RIO NEGRO	152	PEQUEÑO	1	RN 151	-	-	-	D	70	17	120
LOS MENUCOS	RIO NEGRO	1	PEQUEÑO	1	RN 23	-	-	-	D	310	0	0
S.A. OESTE	RIO NEGRO	1.590	GRANDE	2	RN 23	RN 3	-	-	D	240	19	330
MEDIA AGUA	SAN JUAN	7	PEQUEÑO	1	RN 40	-	-	-	D	150	0	0
PTO. SAN JULIÁN	SANTA CRUZ	555	GRANDE	1	RN 3	-	-	-	C	360	121	0
PÉREZ	SANTA FE	898	GRANDE	1	RN 33	-	-	-	D	30	7	0
VERA	SANTA FE	343	MEDIANO	1	RN 11	-	-	-	D	270	46	89
MONTE QUEMADO	SANTIAGO DEL ESTERO	212	PEQUEÑO	1	RN 16	-	-	-	D	237	42	0
QUIMILI	SANTIAGO DEL ESTERO	333	MEDIANO	1	RN 89	-	-	-	D	160	181	453
CEVIL POZO	TUCUMAN	SD	INTERFAZ	1	RP 302	-	-	-	D	153	470	367
RUMI PUNCO	TUCUMAN	82	PEQUEÑO	2	RN 38	RN 64	-	-	D	140	0	0



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.3. Estadísticas Etapa 3: paradores propuestos sobre red vial no concesionada



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

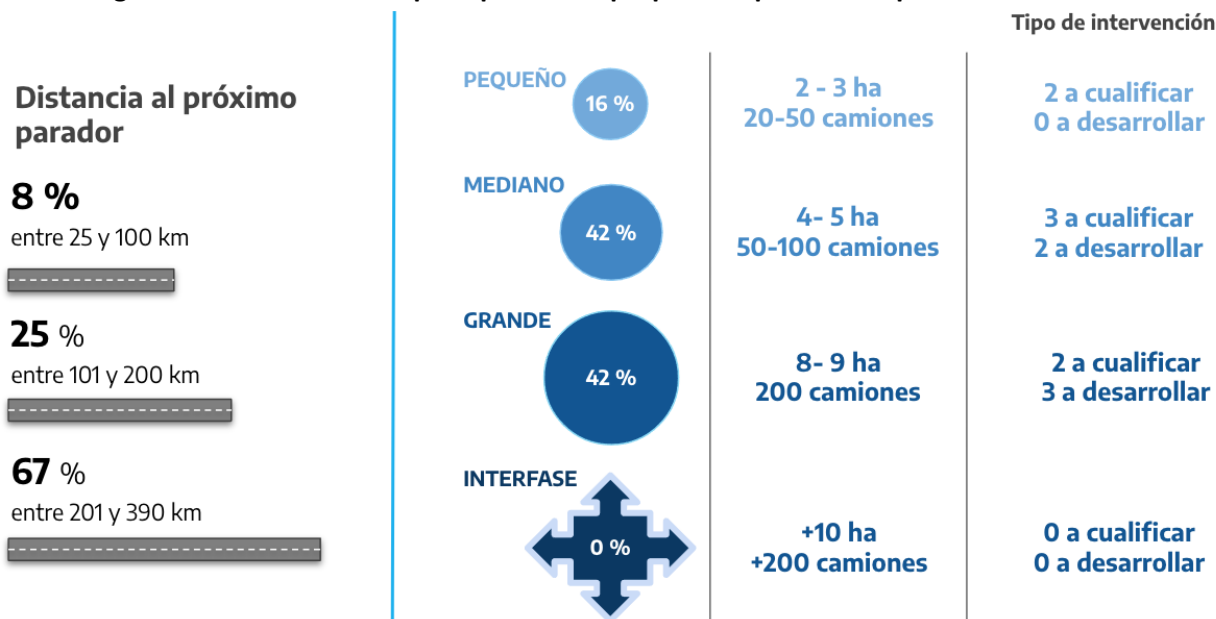
Etapa 4

Cuadro 5.3 Nodos priorizados en Etapa 4



Nombre	Provincia	Demanda diaria	Tipología constructiva	Cantidad de corredores que articula	Corredor 1	Corredor 2	Corredor 3	Peaje a menos de 50 km	Propuesta: desarrollo / cualificación	Distancia próximo parador	Oferta actual (cajones)	Oferta potencial (cajones)
PASO DE LOS LIBRES	CORRIENTES	1.796	GRANDE	2	RN 14	RN 117	-	-	C	100	131	687
C. DEL URUGUAY-COLÓN	ENTRE RÍOS	1.675	GRANDE	2	RN 14	RN 135	-	-	C	133	116	357
CLORINDA	FORMOSA	232	MEDIANO	1	RN 11	-	-	-	D	288	0	173
JAMA	JUJUY	SD	PEQUEÑO	1	RN 52	-	-	-	C	327	0	0
LA QUIACA	JUJUY	SD	MEDIANO	1	RN 9	-	-	-	C	330	304	0
B. DE IRIGOYEN	MISIONES	0	MEDIANO	1	RN 14	-	-	-	C	315	260	0
GARUPÁ-POSADAS	MISIONES	1.067	GRANDE	1	RN 12	-	-	-	D	112	34	1800
SAN JAVIER	MISIONES	SD	PEQUEÑO	1	RN 14	-	-	-	C	112	0	0
RN 40 Y 237- VA. LA ANGOSTURA	NEUQUÉN	SD	GRANDE	2	RN 40	RN 237	-	-	D	350	8	34
SALVADOR MAZZA	SALTA	SD	GRANDE	1	RN 34	-	-	-	D	246	269	0
RÍO GALLEGOS	SANTA CRUZ	361	MEDIANO	2	RN 3	RN 40	-	-	D	360	52	0
RÍO GRANDE	TIERRA DEL FUEGO	110	MEDIANO	1	RN 3	-	-	-	C	374	117	121

Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.4. Estadísticas Etapa 4: paradores propuestos próximos a pasos de frontera


Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

5.2 Diseño de prototipos

Los prototipos que se propusieron para el desarrollo de nuevos paradores son instalaciones físicas adyacentes a los corredores viales que cuentan con infraestructura de servicios de calidad en materia de esparcimiento, seguridad (vigilancia), gastronomía, logística (ventanilla única de trámites logísticos y administrativos), y asistencia (estaciones de servicio, gomería, repuestos), orientada a satisfacer las demandas de los transportistas de cargas de larga distancia y a los agentes de control vial.

Los prototipos planteados fueron diseñados por el equipo técnico de la Secretaría de Planificación de Transporte bajo conceptos de escalabilidad (posibilidad de incremento de capacidad de estacionamiento y servicios) y etapabilidad (posibilidad de desarrollar cada prototipo en diversas etapas), con el objeto de consolidar propuestas de paradores que puedan adaptarse a la diversidad de necesidades que plantean tanto los usuarios de estos como el territorio. Se proponen cuatro prototipos de paradores: Pequeño, Mediano, Grande e Interfase Logística. A continuación, se desarrolla una tabla detallando los aspectos estratégicos (capacidad de estacionamiento y programa) que definen a cada uno de ellos y, de forma complementaria, se presenta información general de planimetrías y visualizaciones gráficas.



Figura 5.5. Tablas resumen según tipologías propuestas

	PEQUEÑO 2-3 Ha	MEDIANO 4-5 Ha	GRANDE 8-9 Ha	INTERFAZ LOGÍSTICA +10 Ha
CAPACIDAD DE ESTACIONAMIENTO				
Cajones Camiones	20-50	50-100	100-200	+200
Cajones de Vehículos Livianos Administrativos	Sí	Sí	Sí	Sí
Cajones de Vehículos Livianos Particulares	Recomendado	Sí	Sí	
Cajones de Vehículos de Emergencia	1	1	2	2
	PEQUEÑO 2-3 Ha	MEDIANO 4-5 Ha	GRANDE 8-9 Ha	INTERFAZ LOGÍSTICA +10 Ha
PROGRAMA				
Unidad de Servicio				
Comedor/Restaurante	Sí	Sí	Sí	Sí
Sanitarios y Duchas	Sí	Sí	Sí	Sí
Depósito del Área de Servicio	No	Recomendado	Sí	Sí
Local de Primeros Auxilios	Recomendado	Sí	Sí	Sí
Oficina Administrativa	Recomendado	Recomendado	Sí	Sí
Seguridad	Sí	Sí	Sí	Sí
Locales comerciales	No	Sí	Sí	Sí
Unidad Auxiliar				
Estación de Servicio	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Taller Mecánico	No	No	Sí	Sí
Lavadero	No	No	Sí	Sí
Ventanilla única para trámites	No	No	Sí	Sí
Otros servicios de interés local	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Área de Descanso	Entre un 10% - 25% del total del área del parador			

Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

A continuación, se presenta información gráfica conceptual sobre prototipos Pequeños (20-50 camiones, 2-3 Ha), a partir de los cuales es posible avanzar hacia modelos de mayor capacidad, y de Interfaz logística.

Parador Pequeño: implantación lateral a la ruta

Figura 5.6. Esquema general Parador Pequeño formato lateral de ruta



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.7. Imágenes parador Pequeño formato lateral de ruta



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.8. Imágenes parador Pequeño formato lateral de ruta



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.9. Imágenes parador Pequeño formato lateral de ruta



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Parador Pequeño: formato cuadrado

Figura 5.10. Esquema general Parador Pequeño formato cuadrado



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.11. Imágenes Parador Pequeño formato cuadrado



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.12. Imágenes Parador Pequeño formato cuadrado

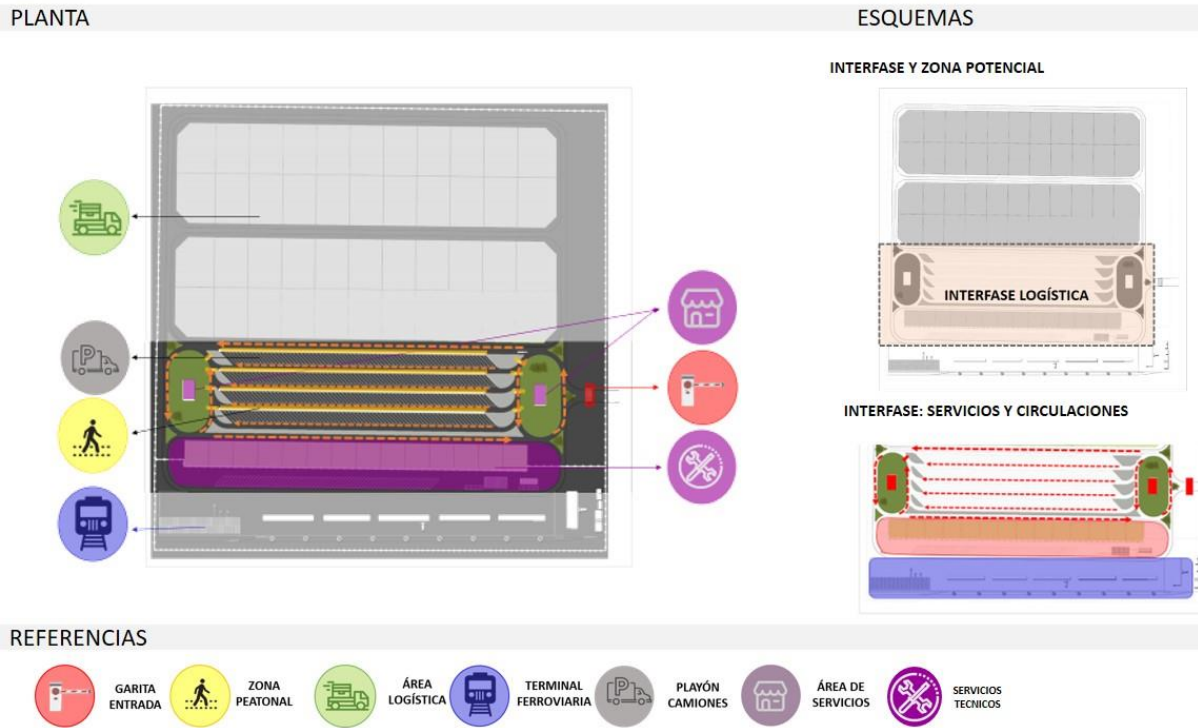
Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Parador de Interfaz logística:

Por otra parte, es posible emplazar paradores dentro de espacios dedicados a operaciones logísticas tales como centros logísticos, parques industriales, puertos secos, centros próximos a las fronteras o antepuertos. Estos prototipos responden a la categoría “Interfaz Logística” que constituye una base especializada de servicios complementarios a la carga y la actividad económica en espacios de más de 10 hectáreas, para el movimiento y estacionamiento de más de 200 camiones.

La instalación de un Punto de Asistencia en dichos espacios permite descongestionar las rutas, reducir las esperas/demoras de los transportistas en las terminales o puertos y generar mejores condiciones de trabajo para los transportistas.

Figura 5.13. Esquema general Parador de Interfaz Logística



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)

Figura 5.14. Esquema general Parador de Interfaz Logística



Fuente: Ministerio de Transporte (2021)



5.3 Conclusiones y recomendaciones

En primer lugar, ante la futura determinación específica de la localización e implantación de nuevos paradores, cabe aclarar que los nodos priorizados para la red ParAr corresponden a tramos de referencia. Las demandas estimadas, los relevamientos realizados en cuanto a contexto territorial y oferta de servicios, el análisis del corredor, del posicionamiento con respecto a otros nodos de la red, de las características actuales y potenciales de la infraestructura vial, portuaria, ferroviaria, son cálculos, análisis y consideraciones que en la mayor parte de los casos son aplicables sobre un área que se extiende más allá de la ubicación específica del nodo propuesto. En este sentido, el trabajo que se realice con las jurisdicciones, será de suma relevancia a la hora de determinar la localización de un parador. Los nodos propuestos ven restringida su ubicación a un sitio específico solamente cuando deben posicionarse estratégicamente sobre un cruce de rutas, el acceso a un puerto, centro de frontera, centro logístico, o parque industrial.

Por otro lado, se considera deseable una etapabilidad planificada en el desarrollo de la red ParAr, atendiendo a un proceso de densificación gradual de la misma que contemple la complementación funcional entre los paradores ya existentes y aquellos potenciales a instalar desarrollados, ya sea a través del Programa PARAR del Ministerio de Transporte o bien por aquellos socios estratégicos con los que se pudiera contar en el futuro. Este proceso de reevaluación permanente de la red ParAr permitirá: Ajustar los cálculos de demanda para cada zona y/o corredor en base a datos relevados en territorio o ante el impacto producido por el desarrollo de un nuevo parador, corregir localizaciones propuestas ante el desarrollo de obras que modifiquen la circulación de cargas, la intermodalidad y la disponibilidad de espacios (autopistas, circunvalaciones, accesos urbanos o a puertos, etc.), así como evaluar la opción de generar nuevos nodos o ampliar aquellos construidos (prototipos etapabilizables y escalables).

Así también, resulta importante destacar la necesidad de relevar planes, programas y proyectos, tanto de actores privados como de otras carteras de los gobiernos nacional, provinciales y municipales, que produzcan sinergias tanto positivas como negativas con el desarrollo o cualificación de un parador. La detección temprana de estas acciones permitirá reformular el proyecto para complementarse mutuamente y potenciar las sinergias positivas.



Localización genérica

Las propuestas presentadas corresponden a tramos de referencia



Etapabilidad

- Priorización vinculante entre paradores sobre el mismo corredor.
- Densificación gradual de la red por corredores.
- Pequeños paradores, mayor cobertura.



Previsibilidad

Contemplar obras, cambios modales, cambios en la traza vial.



Articulación

Contemplar desarrollo de áreas, polos industriales, etc.



Gobernanza de la red

Esquema centralizado/atomizado, descentralizado a provincias o municipios, privados, esquema de subsidios cruzados, etc.

Como se mencionó en el desarrollo de anteriores etapas, la propuesta de la consolidación de la red Parar no está dirigida únicamente a la construcción de nuevos paradores sino también a la cualificación de aquellas infraestructuras que presenten el potencial para mejorar o ampliar los servicios que allí se brindan. Esto permitirá densificar y articular la red, otorgando mayor cobertura de servicios a los transportistas, a la carga y a las unidades de transporte. En este sentido, es importante articular dicha iniciativa con diversos socios estratégico tales como entidades que gestionen, operen, administren, asistan y/o brinden servicios al transporte de cargas, a fin de ampliar la capacidad de desarrollo de una red federal de amplia cobertura y gran capilaridad territorial. Es por ello que debe contemplarse además la posibilidad de otorgar algún tipo de certificación para aquellas infraestructuras que cumplan una serie de requisitos mínimos planteados en este programa.

Como última recomendación para el futuro desarrollo de la red Parar, se propone el desarrollo de una aplicación móvil como parte fundamental de la operación y planificación de la red, que permita al usuario:

- Visualizar la red
- Trazar una ruta origen-destino e identificar algún parador dentro del radio de la ruta generada
- Consultar los servicios de confort y seguridad con los que cuenta el parador, entre otros datos
- Reservar turnos
- Consultar la disponibilidad de espacio
- Vincularse con otras plataformas desde una misma aplicación: Stop, Carta de porte, Mi Argentina
- calificar y publicar comentarios sobre el lugar, de tal forma que la evaluación sea de utilidad para los demás usuarios

A su vez, el desarrollo de una aplicación móvil generaría datos que resultan insumos claves para la planificación de la ampliación de la red. El análisis de la demanda en cuanto a recorridos, horarios, estacionalidad, cargas especiales (dimensiones, peligrosas, etc.), permite una planificación más eficiente no solo para la red Parar sino también para otros planes y proyectos de transporte.





Bibliografía

- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile (2014). *Criterios de Diseño Físico y Normativo para Zonas de Descanso en Carreteras*. Santiago de Chile. <Recuperado de: [Criterios de diseño físico y normativo para zonas de descanso en carreteras \(digital.gob.cl\)](http://digital.gob.cl)>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Subsecretaría de Infraestructura, Gobierno de México (2018). *Manual de Diseño y Acceso a Instalaciones de Servicios e Integración de Paradores en Carreteras*. <Recuperado de: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/Manual_de_Paradores/PARADORES.pdf>
- Comisión Europea, Movilidad y Transportes (2017). *Manual para Operadores y Usuarios de Áreas de Estacionamiento Seguras y Protegidas Para Camiones*. <Recuperado de: sstpa.eu-study.eu>
- United Nations Economic Commission for Europe, TEM Project Central Office (2002). *TEM Standards And Recommended Practice And Recommended Practice*. Polonia. <Recuperado de: <https://unece.org/DAM/trans/main/tem/temdocs/TEM-Std-Ed3.pdf>>
- ESPORG, EU Parking Standard, 2019. Bélgica. <Recuperado de: <https://www.esporg.eu/>>
- TAPA, Transport Asset Protection Association, 2021. <Recuperado de: <https://tapa-global.org/>>
- Truck Etape Bézier, Vendres, Francia (2019). <Recuperado de: <https://www.trucketape-beziers.com/?lang=es>>
- Kalken Security Park, Kalken, Bélgica (2018). <Recuperado de: <https://www.g4s.com/news-and-insights/insights/2018/07/27/smart-security-tech-transforms-truck-parking-in-belgium>>
- Smart Autohof, Pecica, Rumania (2021). <Recuperado de: <https://smart-autohof.ro/parcare-securizata-camioane/>>
- AUSTRROADS. (2019). *Guidelines for the Provision of Heavy Vehicle Rest Area Facilities. Edition 1.1*. Australia. <Recuperado de: [Policy and Guidelines for Rest Areas | Main Roads Western Australia](http://www.austrroads.com.au/policy-guidelines-for-rest-areas-main-roads-western-australia)>
- Queensland Government, Department of Transport and Main Roads (2014). *Rest Areas and Stopping Places – Location, Design and Facilities*. <Recuperado de: [Rest Areas and Stopping Places \(Department of Transport and Main Roads\) \(tmr.qld.gov.au\)](http://www.tmr.qld.gov.au/rest-areas-stopping-places)>
- Parador la Estancia, San Luis Potosí (2017). <Recuperado de: <http://www.elpotosino.com/#ubicacion>>
- El Triángulo, Bahía Blanca, Buenos Aires (2020). <Recuperado de: <https://www.tylsa.online/>>
- Gobierno de California, EEUU. Código de Calles y Rutas de California, Secciones 218-226.5 (2007). <Recuperado de: <http://www.search-california-law.com/research/section/ca/SHC/2.1.13/index.html>>
- Mercovía SA, Santo Tomé, Corrientes. <Recuperado de: <https://www.mercovia-sa.com/>>
- 23 U.S. Code § 111 - Agreements relating to use of and access to rights-of-way—Interstate System. <Recuperado de <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/23/111>>
- Safety Roadside Areas from California. <Recuperado de <https://dot.ca.gov/programs/design/lap-landscape-architecture-and-community-livability/lap-liv-h-safety-roadside-rest-areas>>
- Rest Area Buttonwillow Southbound. <Recuperado de <http://www.californiarestareas.com/buttonwillowrestareasouth.html>>
- Service Area Iowa 80. <Recuperado de <https://iowa80truckstop.com/>> <<http://iowadot.gov/>>



- Sobre áreas de Descanso del estado de Iowa <Recuperado de <https://iowadot.gov/restareaplan/Rest-Area-Implementation-Plan-Draft.pdf>>
- Sobre áreas de descanso del estado de Illinois <Recuperado de <https://www.illinoistollway.com/travel-information/oases>> <<https://idot.illinois.gov/Assets/uploads/files/Doing-Business/Manuals-Split/Design-And-Environment/BDE-Manual/Chapter%2016%20Rest%20Areas.pdf>> <<https://www.illinoistollway.com/about>> <<https://www.illinoistollway.com/about/board-information#Illinois%20Tollway%20Board%20Profiles>>
- -Illinois Code Part 533. USE AND ENJOYMENT OF REST AREAS. <Recuperado de <https://casetext.com/regulation/illinois-administrative-code/title-92-transportation/part-533-use-and-enjoyment-of-rest-areas>>
- Código del estado de Iowa Áreas de Descanso. Sección 306C.21 <Recuperado de <https://www.legis.iowa.gov/docs/ico/chapter/306C.pdf>>
- Grupo Magnólia <Recuperado de <https://grupomagnolia.com.br/#>>
- Nuevos lineamientos de Puntos de Parada y Descanso de Brasil 2019 (Circular 2176/2019 Min Infra) <Recuperado de <https://www.contabeis.com.br/legislacao/5257365/portaria-minfraestrutura-5176-2019/>>
- Nuevo listado de Puntos de Parada y Descanso certificados (Circular 1640/2020 Min Infra) <Recuperado de <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.640-de-3-de-agosto-de-2020-270709568>>
- Peaje los Vilos – La Serena <Recuperado de <https://cl.latinoplaces.com/coquimbo/peaje-los-vilos-634348>> <<http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalleExplotacion.aspx?item=31>>
- Calle de Servicio <Recuperado de <http://www.scada.cl/#:~:text=de%20la%20Autopista%20del%20Aconcagua%20S.A.&text=La%20Sociedad%20Concesionaria%20Autopista%20del,Tramo%20Santiago%20%E2%80%93%20Los%20Vilos%E2%80%9D.>> <http://www.scada.cl/pdf/memoria_historica/memoria_scada_2009.pdf> <<http://www.concesiones.cl/proyectos/Documents/Ruta%205%20Santiago%20-%20Los%20Vilos/Bases%20TR%20Santiago%20Los%20Vilos.pdf>>
- Punto de Parada y Descanso Alvorada <Recuperado de <http://www.postoalvorada.com/>>
- Müller, A. y Benassi, A. (2014) “Documento de Trabajo nº 37 – Transporte Automotor de Cargas en Argentina: una estimación de Orígenes y Destinos – 2010” - CESP A – FCE – UBA. Ciudad de Buenos Aires - Argentina. <Recuperado de [Transporte Automotor de Cargas en Argentina: una Estimación de Orígenes y Destinos - 2010](#)>
- Dirección Nacional de Vialidad. *TMDA camiones 2017-2018* <Recuperado de http://transito.vialidad.gob.ar:8080/SelCE_WEB/tmda.html>
- Ministerio de Transporte (2019). *Cargas y Logística. Matrices OD- año 2016 en Estudio Nacional de Cargas (ENC) 2016* <Recuperado de: www.argentina.gob.ar/transporte/cars-y-logistica/esgstudio-nacional-de-cargas/matrices-od-ano-2016>
- Ministerio de Transporte (2019). *Cargas y Logística Matrices OD- año 2018 en Estudio Nacional de Cargas (ENC) 2018*.
- Ministerio de Transporte. *Transporte Automotor de Cargas. Bitrenes y escalados*. <Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/transporte-automotor-de-cargas#1>>
- Ministerio de Transporte. (2019) *Redes Simplificadas de Transporte-2019*. Secretaría de Planificación de Transporte.



- Aduana de Chile. Tránsito Terrestre (2019) <Recuperado de: <https://www.aduana.cl/trafico-terrestre/aduana/2018-12-14/110201.html>>



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Informe Etapa 5 Red Par.ar

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 27 pagina/s.