

ANEXO I: Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado

El presente Programa brindará asistencia técnica-financiera para el diseño y desarrollo de “Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR)” en todo el territorio nacional con el objetivo de conformar 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, mejorando las condiciones de trabajo y la seguridad ciudadana y vial.

La extensión territorial de nuestro país y su matriz logística con preponderancia del transporte automotor, demandan infraestructura y servicios de calidad que garanticen la seguridad y el confort de los conductores y de la carga transportada durante su detención por motivos de emergencia o de descanso. La oferta de estos servicios resulta en un impacto directo al transportista, así como un beneficio para todos los usuarios de las rutas del país.

El desarrollo de dicho Programa entonces, permitirá garantizar el acceso a una red nacional de servicios de asistencia y seguridad a las unidades de transporte de cargas, que contemple además la posibilidad de producir sinergias con otras instalaciones de transporte de pasajeros del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” a efectos de propender a la sostenibilidad económica de las infraestructuras en el tiempo.

¿Qué es un Punto de Asistencia en Ruta?

Los Puntos de Asistencia en Ruta o Paradores son instalaciones físicas adyacentes a los corredores viales que cuentan con infraestructura de servicios de calidad en materia de seguridad (vigilancia), gastronomía, logística (ventanilla única de trámites logísticos y administrativos), descanso y asistencia (estaciones de servicio, gomería, repuestos), orientada a satisfacer las demandas de los transportistas de cargas de larga distancia así como también a los agentes de control y viajeros de las rutas del país.

Los Puntos de Asistencia pueden ser pequeños, medianos, grandes o Interfases Logísticas. Las Interfases Logísticas son Puntos de Asistencia del mayor tamaño ubicados cerca de centros atractores de carga (como pueden ser puertos, fábricas, polos industriales o grandes ciudades), en cuyo caso la localización dependerá más de la eventual articulación con dichos centros que de la cercanía a una ruta; y su tipología atenderá, además de las funciones de asistencia comunes al Programa, a su utilización como puerto seco, antepuerto, centro de ruptura de cargas y/o centro de transferencia.

Aspectos Generales

En relación a la *morfología del terreno*, se reconocen dos posibles tipologías: paralelos a la carretera o bien perpendiculares donde se cuente con disponibilidad de terrenos por fuera de la zona de camino. Los mismos pueden presentar, a su vez, un tipo de *implantación* unilateral (a un solo lado de la carretera) o bien, bajo un esquema doble o mancuerna, a ambos lados. Cabe destacar que, este último, puede estar espejado o existe la posibilidad de que reduzca o amplíe su capacidad para

alguno de los paradores. Por último, pueden brindar servicios a un tipo de flujo mixto (vehicular liviano y cargas) o solo flujo de carga.

Tipologías

Propendiendo a la uniformidad de calidad y a la equitativa distribución geográfica, se proponen cuatro prototipos de paradores: Pequeño, Mediano, Grande e Interfase Logística a modo de referencia. 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.

La totalidad de los prototipos planteados fueron diseñados como esquemas escalables (pueden incrementar su capacidad de estacionamiento y servicios) y etapabilizables (se puede desarrollar cada prototipo en diversas etapas), con el objeto de consolidar propuestas de Paradores que pueden adaptarse a la diversidad de necesidades que plantean los usuarios de los mismos y los desafíos que presenta el territorio.

	Pequeño 2-3 Ha ¹	Mediano 4-5 Ha ¹	Grande 8-9 Ha ¹	Interfase Logística +10 Ha
CAPACIDAD DE ESTACIONAMIENTO				
Cajones Camiones	20 - 50	50 - 100	100 - 200	+200
Cajones de Vehículos Livianos Administrativos	Si	Si	Si	Si
Cajones de Vehículos Livianos Particulares	Recomendado	Si	Si	No
Cajones de Vehículos de Emergencia	1	1	2	2
PROGRAMA				
<i>Unidad de Servicio</i>				
Comedor/Restaurante	Si	Si	Si	Si
Sanitarios y Duchas	Si	Si	Si	Si
Depósito del Área de Servicio	No	Recomendado	Si	Si
Local de Primeros Auxilios	Recomendado	Si	Si	Si

¹ Las hectáreas calculadas incluyen el margen de 10-25% mínimo de superficie del total del parador, destinadas a Área de Descanso.

Oficina Administrativa	Recomendado	Recomendado	Si	Si
Seguridad	Si	Si	Si	Si
Locales comerciales	No	Si	Si	Si
Unidad Auxiliar				
Estación de Servicio	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Taller Mecánico	No	No	Si	Si
Lavadero	No	No	Si	Si
Ventanilla Única para trámites	No	No	Si	Si
Otros servicios de interés local	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Área de Descanso	Entre un 10% - 25% del total del área del parador			

¿Cómo es un PAR.AR?: Prototipo mínimo escalable

A continuación, se presenta información gráfica conceptual sobre dos **prototipos Pequeños** (20-50 camiones, 2-3 Ha) a partir de los cuales es posible avanzar hacia modelos de mayor capacidad. El primer prototipo corresponde a un diseño adaptado al lateral de un eje vial mientras que el segundo prototipo se podría implantar sobre terrenos de mayor cuadratura.

Parador Pequeño: formato lateral de ruta

PLANTA



PROGRAMA Y CIRCULACIÓN



CRECIMIENTOS EN ETAPAS







Parador Pequeño: formato cuadrado

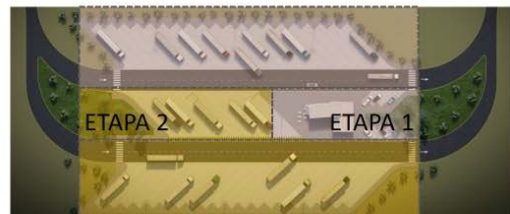
PLANTA



PROGRAMA Y CIRCULACIÓN



CRECIMIENTOS EN ETAPAS





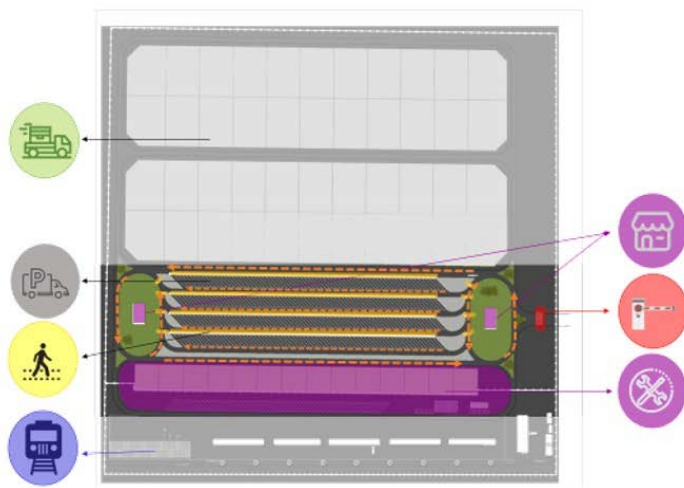
Por otra parte, es posible emplazar un prototipo de Punto de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR) dentro de espacios dedicados a operaciones logísticas tales como centros logísticos, parques industriales, puertos secos, centros próximos a las fronteras o antepuertos. Estos prototipos responden a la categoría “Interfase 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.

Cabe destacar que el diseño y los emplazamientos de este tipo de Paradores y la interacción con la infraestructura y los servicios que lo conforman, deberán definirse en conjunto con la Secretaría de Planificación de Transporte de la Nación y según las particularidades que presente cada caso.

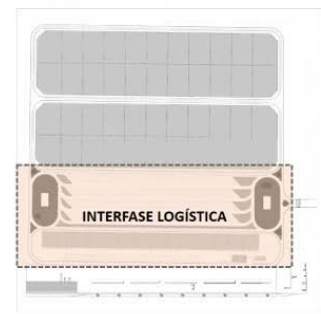
En el esquema presentado a continuación se muestra un Punto de Asistencia en Ruta o Parador enclavado, a modo de referencia, en un Centro Logístico. Las áreas logísticas de depósitos y terminal ferroviaria se incluyen en el esquema únicamente a modo de contextualización, no siendo parte estas de la propuesta impulsada por el Programa de Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR).

PLANTA

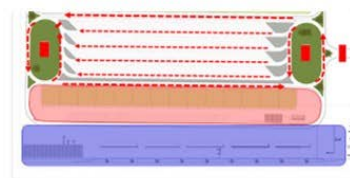


ESQUEMAS

INTERFASE Y ZONA POTENCIAL



INTERFASE: SERVICIOS Y CIRCULACIONES



REFERENCIAS







República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I: Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.