

**XXXIX CONCURSO SOBRE TEMAS VIALES**

**- 2024 -**

***Punto de Vista sobre la Realidad***

***de la Dirección de Vialidad***

***de la Provincia de Buenos Aires***



**Autor: Hugo GERVACIO**

**Seudónimo: Aguaribay**

## ***Agradecimientos***

Quiero agradecer especialmente a los Ingenieros Esteban Perera y Alejandro Arias por las bases de los trabajos de información, y a todos los Jefes de Departamentos de Zonas Viales, por su constante esfuerzo y dedicación.

## ***Introducción***

Durante los dos últimos siglos la humanidad se vio expuesta al mayor periodo de cambios de su historia.

La raza humana ha intervenido sobre todos los sistemas del planeta en búsqueda de un mayor bienestar y en pos a un desarrollo. A punto tal que la ciencia debate si llamar Antropoceno a los últimos 200 años del periodo Holoceno, época en la que vivimos los últimos 12.000 años, y en referencia a la huella humana y su impacto sobre el planeta.

Seguramente uno de los cambios que más han impactado en la producción y el desarrollo a nivel europeo en principio y luego gradualmente a gran parte del planeta, fue el marcado por la Revolución Industrial.

Sin embargo hacer un análisis global de los últimos 40 años, hará destacar que lo que diferencia este periodo con el resto de la historia de la humanidad, es que sin lugar a dudas esta fue una época en la cual la población mundial se vio más expuesta a vertiginosos y permanentes cambios.

En el primero de los casos, la adaptación e incorporación de esos cambios fue muy lenta y hubo que comenzar desde cero en la aplicación de estas nuevas metodologías, ya que se carecía de un sistema al cual hacer evolucionar.

El de los últimos 40 años, es un periodo donde los cambios y avances se sucedieron sostenidamente, alcanzando a través de la informática a todas las ramas de ciencias, tecnologías y producción.

Este periodo es al que quiero hacer mención; porque la dinámica de ese volumen de cambios y avances, también fueron poniendo a la humanidad frente a distintos escenarios y realidades cambiantes. Razón por la cual, a efectos de adaptarse y no resultar perjudicado por algún componente o giros que fueron presentando esos cambios; razón por la cual, demandó hacer buenas lecturas permanentemente sobre lo que iba ocurriendo y tomar las decisiones que mejor aplicasen a las realidades contemporáneas.

De este modo se fue reflejando de qué manera fueron interpretado las diferentes naciones del mundo, los conceptos que fueron marcando los distintos momentos donde se producían cambios, que ameritaron analizar los métodos e instrumentos utilizados hasta ese momento, adaptándose a esas nuevas realidades; que en casos requirieron nuevas tecnologías, capacitación y creación de nuevas áreas u organismos; y en otros solo mantener, ajustar y/o reforzar las existentes de competencia.

El presente análisis hará referencia a la situación que atraviesa la D.V.B.A. desde hace un tiempo, que si bien no se ha despegado de una realidad nacional, hubo que haber tenido en cuenta determinados parámetros e indicadores que marcaban que este organismo tenía que fortalecerse y no llegar a esta delicada situación de operatividad que hoy transita.

Es claro que la actual situación afecta tanto a la Casa Central como a los Departamentos Zonales y Automotores; pero es en estas jurisdicciones descentralizadas donde más ha impactado y en los cuales más se hace notar la insuficiente presencia vial en el interior bonaerense.

Las dinámicas políticas, la ocupación de cargos con escasa expertiz y la falta de planificación como de políticas públicas, han contribuido en gran parte a ello.

Esta reseña toca una parte de la vida institucional de la D.V.B.A.; la que me toco vivir los últimos 30 años y de la que tengo de manera muy personal, esta visión.

Movilizado por el futuro de Vialidad y sus Departamentos Zonales, ensayo este sencillo trabajo.

### ***Los Últimos 35 años***

Durante este periodo ha habido y se siguen produciendo innumerables cambios que han impactado fuertemente en nuestra generación, ya que quizás no

hayamos vivido cambios significativos entre los años 50 – 80, y muchos menos nuestra ascendencia.

Si bien ha habido avances para mejorar la calidad de vida, fueron muy pocos cambios para una generación, en comparación con lo que ocurre desde los años 80 a la actualidad.

Desde los años 80 y al amparo de los avances tecnológicos, el mundo va evolucionando constantemente en sus matrices productivas, logísticas y virtuales; si bien es verdad que no toda la humanidad tiene las mismas posibilidades de acceso a esos beneficios, los mercados globales y la competitividad exigen a los Estados estar en concordancia con determinados estándares, porque de no ser así, es muy difícil mantenerse en los circuitos del comercio internacional y desarrollo.

En lo que respecta a Vialidad, esa evolución ha mejorado las metodologías de trabajo de muchos compañeros; las unidades y equipos automotrices hicieron más amigables los largos viajes y jornadas laborales; las comunicaciones y las redes seguramente marcaron el mayor hito, ya que a través de ellas se dispuso de mayor conectividad y de gran cantidad de información que nos permitió ver, analizar, comparar y compartir desde otra perspectiva lo que en el mundo iba ocurriendo.

En ese sentido, estimo que hasta la década del 90, la información y la interacción internacional que la D.V.B.A. realizaba, se limitaba al plano iberoamericano; siendo esta Casa referente y organismo de consulta de varias Vialidades sudamericanas.

Sin lugar a dudas estábamos a la vanguardia de la región en la materia, ya que durante la segunda mitad del siglo pasado, habíamos materializado uno de los componentes más importantes que necesitan las provincias y naciones para su desarrollo: Las Redes Viales.

Al mismo tiempo, a partir de esa misma década de los 90 comienzan a tener lugar en la Argentina dos tendencias que son a mi criterio, los hechos

fundamentales a los que hubo que haberle prestado mayor atención, pensando en el futuro que se avizoraba para Vialidad:

- a) Otro de los componentes del desarrollo argentino, los Ferrocarriles, que hasta la década del 60/70 habían sido una de las diez redes más extensas del mundo, comienza a perder operatividad de manera vertiginosa; a punto tal que en la actualidad mantiene solo un 3 / 5 % de sus ramales de carga de otrora.
- b) Simultáneamente en esa época, se comienza a utilizar la siembra directa. Para ese entonces Argentina producía alrededor de 30 M. Toneladas de granos anualmente, a través de esta nueva metodología de trabajo, la producción agraria comenzó a aumentar exponencialmente alcanzando en la actualidad las 180/200 M. Toneladas /año.

Estos dos hechos se conjugaron para incrementar lo transportado por rutas y caminos, llegando en la actualidad a que el 94% del volumen trasladado, sea por carretera. Datos obtenidos de Bolsa de Comercio de Rosario.

Esto hacía suponer que ante este escenario, el Organismo con jurisdicción y competencia en estas vías de comunicación, la D.V.B.A., cubriría las expectativas que sobre las rutas se comenzaba a tener, acompañando el crecimiento que ese presente y el futuro nos estaba marcando; ampliando así su capacidad de gestión, trabajo y respuesta...o al menos mantenerla, sin embargo no fue así. Durante el último periodo de treinta (30) años, hemos perdido el 85% del personal.

Este contexto al que llega la D.V.B.A. en la actualidad es muy difícil de entender, porque escapa a cualquier análisis racional de una ecuación tan clara como la existente entre: un volumen de logística del transporte carretero evidente, que requerirá una infraestructura adecuada, incluyendo su continuo mantenimiento.

### ***Realidad de los Departamentos Zonales***

Este análisis trata de reflejar la situación que atraviesan los Departamentos Zonales y el Departamento Automotores y Equipos de la D.V.B.A., que desde

hace unas décadas y agravándose progresivamente, vienen sufriendo la pérdida de capacidad operativa y de gestión.

Las Gerencias en las que se dividen las jefaturas de la D.V.B.A., han tenido históricamente un rol fundamental en fundar y tratar de mantener el prestigio internacional de esta Casa; desde la generación de proyectos innovadores, una gestión contable y administrativa ágil, inspección de las obras, un Departamento de Automotores y Equipos a la altura de esos requerimientos, todas las acciones sobre jurisdicción de zona de caminos cubiertas por sus respectivas áreas y por último el mantenimiento rutinario y periódico de la Red, a cargo de los Departamentos Zonales.

Sin embargo, Vialidad ha ido perdiendo esa capacidad de gestión integral, volcándose en la actualidad a una estandarización de esos ítems, que en ocasiones no contemplan escenarios regionales particulares en sus proyectos; ocurriendo lo propio con el componente ambiental que solo es considerado soslayadamente.

De esta manera, también los Departamentos descentralizados fueron disminuyendo su capacidad operativa, a punto tal de tener que tercerizarse las tareas de mantenimiento rutinario.

Con el paso del tiempo hemos notado cada uno desde su área de labor diaria, la falta de compañeros en sus puestos por no haberse cubierto oportunamente los cargos de esas vacantes, generando ello una sobrecarga de tareas en sus lugares de trabajo, situación que obliga a multiplicar esfuerzos para cumplir con las responsabilidades pertinentes.

En Casa Central es evidente y grave esta situación; pero en los Departamentos mencionados, se vuelve más difícil aun por las extensas áreas de cobertura de las tareas, por el tipo y condiciones de trabajo (tratándose de labores de alta exigencia física y a la intemperie), que deben llevarse a cabo por personal de dependencias donde el promedio de edad es de 56 años.

Otro hecho asociado al personal de este segmento etario y que además de ser grave es irrecuperable, es que vamos en camino a perder todas las oportunidades de poder transferir conocimientos de artes y oficios a las nuevas generaciones.

El siguiente cuadro expresa como ejemplo comparativo, la situación por la que pasa la D.V.B.A. en cuanto a Recursos humanos, respecto a la de las provincias de Córdoba y Neuquén.

Del análisis de los datos vertidos en las páginas del Consejo Vial Federal y de los correspondientes gobiernos provinciales, y suponiendo que la distribución de esos recursos sea idéntica a la de la D.V.B.A. (Que del total del personal, el 50% presta servicios en los Departamentos Zonales y que un 18% de estos es personal de cuadrillas), surge la siguiente relación efectiva entre personal de cuadrillas y kilómetros a atender por cada agente, en cada Dirección Provincial de Vialidad:

Dirección Provincial Vialidad	Superficie Provincial al km2	Red Vial Provincial	Total personal D.P.V.	Total de Personal en Zonas 50%	Total Agentes de Cuadrilla 18%	Km. a atender por cada agente de cuadrilla
Buenos Aires	307.57 1	36.126	960	470	84	430
Córdoba	165.32 1	16.944	1.752	876	157	108
Neuquén	94.078	8.464	651	325	59	143

Los que comparten sus tareas en la Dirección, notan lo que allí sucede; no estoy seguro que todos sean conscientes por lo que pasan los Departamentos Zonales y Automotores. Que de contar a fines de los años 80 con 150 empleados promedio, hoy cuentan cada uno con una media de 30 agentes en total, de los cuales solo 4/6 corresponden a personal de cuadrillas; en el Departamento Automotores y Equipos, pasan por la misma situación, llegando solo a 15 empleados y cumpliendo tareas de mecánica solo 2 de ellos.

Dada la edad que rondan la mayoría de esos agentes, de no producirse ingresos considerables (que no se licuen con las sucesivas jubilaciones) matemáticamente, en 5/7 años, esos Departamentos no podrían cumplir funciones.

Es muy difícil ver que por escases de recursos humanos y materiales, no se pueden realizar las tareas básicas de mantenimiento rutinario para la que Vialidad estaba preparada, y que hoy son tomadas como si fuesen obras de gran envergadura, licitándose o conveniéndose; siendo que, en el tiempo resultan más onerosas para el erario público, que poner en valor distintos los Departamentos.

La situación está planteada de esta manera. A esta falta de agentes en las carreras obrero y técnico, se suma la carencia de nuevos cuadros en los planteles profesionales, de manera tal que algunas subgerencias y gerencias tengan como titulares a personal político, situación que ralentiza la dinámica de gestión del organismo, agravando aun más el panorama general y las expectativas sobre el futuro de las Zonas Viales y Casa Central.

Esta escasez de profesionales es padecida también en los Departamentos Zonales. Dos décadas atrás, los aspirantes profesionales a la sucesión en las Jefaturas eran numerosos; en la actualidad la presencia de ingenieros en esos destinos es casi nula para cubrir dichos cargos; con el personal técnico comienza a advertirse lo mismo.

El siguiente cuadro muestra sintéticamente, la relación entre trabajadores viales de los Departamentos Zonales de la D.V.B.A. y los kilómetros a atender por cada uno de ellos.

Comparando la situación entre fines de la década de 1980 y en la actualidad. Además, una proyección al año 2034, de realizarse, o no, una puesta en valor intensiva de RRHH de manera urgente.

**RECUROS HUMANOS DE LOS 12 DEPARTAMENTOS ZONAS VIALES  
D.V.B.A.  
DISTINTOS ESCENARIOS SOBRE LA CONDICIÓN DE OPERATIVIDAD EN  
ELLOS**

AÑO	1989	2024	2034	2034
TOTAL PERSONAL DE TODAS LAS CARRERAS 12 DEPARTAMENTOS	2000	470	100	330
PERSONAL CARRERA OBRERO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	2100	84	37	817
CANTIDAD DE KM. A ATENDER POR CADA AGENTE CARRERA OBRERO EN CADA CONTEXTO	17	430	960	43
		↓	↓	↓
	CONDICIÓN ACTUAL	SIN POLITICA PROSPECTIVA DE MANTENIMIENTO OPERATIVO	EJECUTANDOSE INGRESOS PLANIFICANDOS	

**Los cambios que vivimos**

Gran parte de los empleados viales pertenecemos a las generaciones que vivieron las aberraciones de los gobiernos de facto; estimo que la mayoría defendemos la vida democrática y consideramos valiosa a la política como herramienta de representatividad, custodia de los derechos, el bienestar y

desarrollo de las comunidades; incluyendo su capacidad de poder gestionar; aquí por caso, entre el Administrador, el Ministerio de Infraestructura y la Gobernación, los recursos necesarios para un eficiente funcionamiento de la Casa.

No obstante ello, venimos observando cómo las sucesivas, permanentes y excesivas alternancias en las Gerencias y Administración General, sobre todo en los últimos 15 años, han ido erosionando la estructura vial, poniéndonos cada año y medio en promedio, en la situación de volver a fojas cero; porque llegado el momento en que el funcionario de turno, diera con las condiciones de conocimiento interno, funcionamiento y particularidades de la Casa, que le brindaran la seguridad de poder tomar decisiones trascendentales para Vialidad, sobrevino otro cambio y hubo que volver a empezar.

Los periodos de las gestiones políticas son efímeros y dinámicos, quizás no den tiempo a cambios profundos, con el agravante que en ocasiones algunos funcionarios hacen aquí sus primeras armas en un organismo público provincial netamente técnico operativo, lo que aumenta el periodo de adaptación, conocimiento y familiaridad con la temática.

Eso nos viene afectando, porque mientras tanto día a día, con cada compañero que se jubila, cambia de función a tareas livianas o fallece, presenciamos la desvalorización de la D.V.B.A.

Ante esto es innegable que la dinámica que ha adquirido la política, llevando a una politización extrema de los organismos eminentemente técnicos no nos ha sido favorable, a nosotros como organismo, ni a las autoridades temporales, que quizás por la brevedad en los cargos no advirtieron que iba urgiendo cambiar esa realidad.

Lo cierto es que al momento de transitar los cambios del desarrollo contemporáneo nacional y global, que obligarían a la nación y la provincia a estar a la altura de las exigencias, tanto en materia de infraestructura, como con su correspondiente organismo de competencia y aplicación ajustado a esos avances; nos encuentra sin lineamientos de ninguna planificación de gestión a

corto, mediano o largo plazo y mucho menos de una política pública en la materia.

La subjetividad de esta visión, no puede desprenderse de una realidad. Sin tener en cuenta colores o posturas partidarias ni gremiales-sindicales, la retracción que sufrió y sufre la D.V.B.A. es un hecho y los responsables somos todos; los que estuvieron en cargos ejecutivos y omitieron verlo e impedirlo, los que ostentan el rol de representarnos y no estuvieron a la altura, y nosotros los trabajadores que lo permitimos.

De todas maneras, el hecho de buscar responsables no nos va a llevar a revertir esta situación, pero no por ello hay que dejar de tener presente como desempeño su función y cuál fue el aporte de cada uno.

Estas líneas no tienen la intención de herir susceptibilidades y pido disculpas si así fuera. Sobre todo porque este trabajo carece de cualquier tipo de encono o enfrentamiento a nivel personal, político, gremial o partidario con alguien; solo se ajusta a una realidad de sucesiones que nos toca vivir, y que si bien es opinión, está avalada por datos e información.

En todo caso, si esta disparado por la decepción, la falta de consideración, el error en la lectura de lo que en la D.V.B.A. venía pasando, y por la omisión de quienes esperábamos que hiciesen algo al respecto.

Aquí solo sentí la necesidad de compartir una manera de ver las cosas con compañeros de distintos destinos de trabajo.

Creo profundamente en el Estado cerca de la gente y atendiendo sus necesidades de la forma más eficaz y eficiente; también creo en la libertad de expresar lo que pienso y ser honesto con ello, pretendiendo una Vialidad vital, a la altura de las circunstancias y por encima de cualquier gestión, como correspondería que fuese.

Las trabajadoras y los trabajadores viales pasamos gran parte de nuestras vidas al servicio del Organismo, que es quien debe permanecer y engrandecerse a través de nuestro esfuerzo y compromiso.

Nuestros representantes y funcionarios pasan menos tiempo y más rápido por su gestión, razón por la cual deberían contar con la idoneidad necesaria para alcanzar y mantener los estándares originales, con la responsabilidad que representa nada menos que la D.V.B.A. y no que ocurra lo contrario.

Por todo ello y además porque no queda demasiado tiempo para que esto sea irreversible, creo no estar fuera de lugar al pretender que quienes corresponda, den el sentido que realmente conllevan los cambios, que en este aspecto sería el de mejorar la situación actual Vial.

### ***Visión desde las Zona Viales***

Esta visión de la situación hasta aquí narrada, es la impresión que se tiene en los Departamentos Zonales, sobre todo en los que su lugar de asiento se ubica de la R.P. N° 6 hacia el interior bonaerense.

Sin arrogarme ninguna representatividad oficial, ni gremial, ni mucho menos la de todos los viales; solo quise ponerle voz a los que trabajan “*de Ruta 6 para allá*”, que a diario padecen esta situación y de sus condiciones de trabajo; “*dejando el cuero*”, bajando de una máquina para subir a otra para completar un trabajo, consiguiendo lo que sea para tapar un bache y ni siquiera poder contar con un banderillero; sacando una batería o rueda de un vehículo para dejar funcionando otro...

Ellos parecen estar ajenos a los beneficios de los avances mencionados, porque es increíble que en el contexto, condiciones y realidad en la que trabajan, hacen lo imposible para de dejar en alto lo que representa la Casa.

Tampoco se sabe a ciencia cierta lo que por aquí pasa o pasara, y en general, sus Jefes por más que lo intenten, no llegan con las noticias que todos esperan.

En los Departamentos Zonas Viales se aprecia lo que representa y el valor que una obra tiene y representa para una región; pero se experimenta a diario la realidad que esa obra afecta solo un pequeño porcentaje de la red de su jurisdicción, quedando expuesta la diferencia entre ese trabajo realizado

recientemente y el resto de las vías a las que prácticamente no se les puede ejecutar periódicamente el mantenimiento rutinario por falta de recursos.

Evidentemente las prioridades también han seguido el camino de los cambios; seguramente signadas por el desconocimiento del valor del trabajo vial en el interior, quizás por la politización y enfoque al AMBA, o acaso por las condiciones a la que se dejó llegar a los Departamentos, creyendo así que es más fácil y menos oneroso contratar los servicios.

La realidad es que desde hace tres décadas la D.V.B.A. y sus Departamentos vienen perdiendo operatividad, sin embargo, el tráfico aumenta considerablemente y la Red Vial Provincial no está a la altura de lo que debiera.

### ***Hacia donde nos dirigimos***

Indudablemente el objetivo es detener este deterioro y pretender una gestión de revalorización integral de la D.V.B.A.; acciones paliativas solo extenderían la agonía y no marcaran diferencias ante este presente.

Se requiere de un plan de política pública que mantenga plena y permanentemente operativa a la D.V.B.A., uno de los dos organismos con presencia operativa en toda la provincia junto a la Dirección Provincial de Hidráulica.

Habría entonces que plantearse estos interrogantes.

- Las autoridades de primera línea ministerial y gubernamental, están en conocimiento de la real situación de Vialidad?
- Que alcances y funciones se pretenden y se proyectan para la D.V.B.A.?
- Se evalúa la posibilidad de una puesta en valor integral e intensiva?

De no tener una respuesta estas incógnitas y de no obrarse en una puesta en valor, se desprende cual sería el futuro de la D.V.B.A. a corto plazo.

Creo que en principio mereceríamos tener respuesta a estas preguntas. Saber en qué posición estamos, si vale la pena seguir soñando y peleando para que

Vialidad vuelva a ser lo que era y la comunidad espera de ella; o que solo es una tarea inútil de los que la consideramos más que nuestro lugar de trabajo y somos conscientes de lo que esta representó y representa para la provincia de Buenos Aires y la Nación Argentina.

Si el panorama fuese el peor, ¿cuál es el camino a seguir?

Evidentemente el reclamo a las jefaturas de la Casa es insuficiente, ya que no está a su alcance promover cambios de esa magnitud; su función se limita a la administración del organismo en las condiciones en las que asumieron, por otro lado, también juegan un papel importante los contextos políticos entre Nación y Provincia, incluso en ocasiones, dentro de la misma Provincia.

Ante todo lo planteado, seguramente el destino de todo tipo de reclamo que tenga como horizonte la pretendida revalorización, serían el ministerio y la gobernación.

En principio para saber si existe un diagnóstico de la situación y cuál es el futuro que allí se espera para el organismo, que de no obrarse prontamente, sería el de quedar sin capacidad técnico – operativa.

Por otro lado y por pertenecer a una generación de trabajo que vivió las 2 realidades de la D.V.B.A.: el del esplendor y pujanza y la de esta desvalorización, tener la tranquilidad de conciencia que aun se dé pelea para revertirlo y no solo ser espectador de lo que está ocurriendo.

Administrativamente, desde la Dirección, las funciones se vienen efectuando con un cierto grado de cumplimiento que es reforzado por profesionales contadores y abogados que ingresan por contrato a efectos de agilizar las tramitaciones Estado/empresas.

El aspecto técnico ingenieril de la misma Sede, presenta una notable disminución en los planteles de todas sus áreas.

Los Departamentos Zonales, están muy por debajo de la línea de trabajo normal y seguro.

Ello nos pone frente a la peor situación que un Vial quisiera tener frente a sí, ser testigos del deterioro paulatino de las redes viales (vías de comunicación bonaerense por excelencia) por falta de gestión y mantenimiento rutinario.

### ***Propuestas Prospectivas***

A esta reseña aquí presentada, se adjuntan trabajos sobre proyecciones de recursos ante distintos escenarios.

Uno sin ingresos ni recursos, y una alternativa de planificación de ingreso de personal, adquisición de equipos y recursos necesarios para un eficiente funcionamiento de esas dependencias, acorde las actuales necesidades y en respuesta a lo que la comunidad espera.

La opción que representaría la puesta en valor de los Departamentos Zonales, tiene carácter prospectivo y escalonado en 10 años, contemplando las bajas naturales y los ingresos planificados; tanto en personal como en equipos.

Se podrá observar que la cantidad propuesta de agentes a ingresar anualmente, significaría mucho para el organismo y no sería un número desmesurado para la provincia, habida cuenta de lo que representa la operatividad justificada de este organismo al momento de analizar los parámetros a los que está expuesto.

No creo que estén menos justificados técnicamente que los ingresantes a otros organismos provinciales.

El presente solo es el resultado de un análisis e impresión personal, que me llevan a esbozar una proyección de ingresos a los efectos mencionados, con el fin de que pudiese ser al menos, un punto para el análisis y resolución de la situación.

### ***Consideración Final***

Estoy seguro que el presente informe no calificará técnicamente para merecer un lugar en el concurso sobre temas viales; pero sí creo que es un pequeño aporte para dar a conocer acabadamente a los compañeros Viales, cual es la

situación actual y a corto plazo de estos Departamento Zonas Viales, herramientas vitales para mantener la viabilidad de la D.V.B.A. y todo lo concerniente a ella, por eso lo quise compartir.

Los organismos del estado deben desempeñarse dentro de los parámetros y alcances de las funciones para las que fueron creados y acompañando el desarrollo y bienestar social, y no estar sujetos a consideraciones o prerrogativas pasajeras.

El hecho de estar siempre detrás de situaciones coyunturales, ha hecho que el organismo pierda su identidad. Como que resultase muy difícil comprender cuál es el sentido y la función de una D.V.B.A. fuerte, quizás las malas interpretaciones de las necesidades hasta aquí nos trajeron.

Estamos como sociedad inmersos en una dinámica voraz de cambios que apura a tomar decisiones constantemente; en ese contexto es muy difícil dar con lo correcto y vemos cotidianamente como se trata de realizar lo urgente y se deja de lado lo importante.

Quizás sea hora que las gestiones adviertan las diferencias.

Seudónimo: AGUARIBAY  
Agosto 2024

# DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

## PROYECCIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS DE LOS 12 DEPARTAMENTOS ZONALES

AÑO	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<b>TOTAL AGENTES QUE IRÍAN QUEDANDO POR AÑO</b>	470	379	364	327	310	286	275	251	228	205	188

**A** MAYORES DE 60 AÑOS

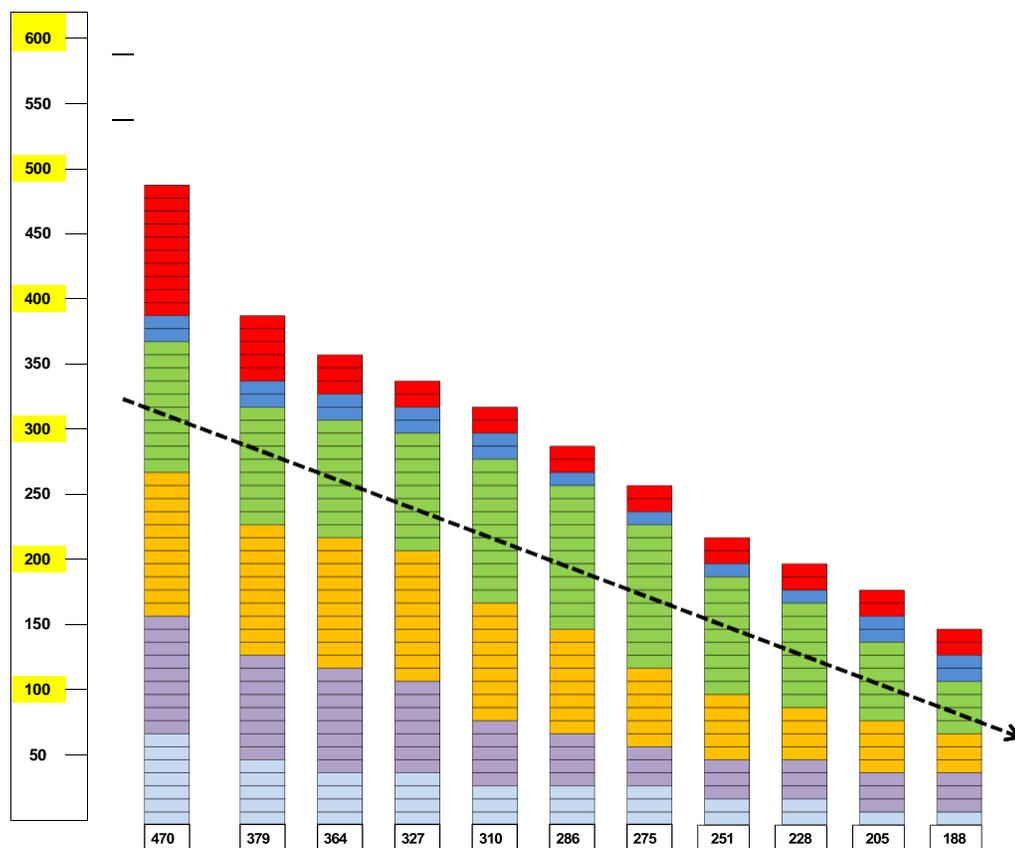
**B** LIC. MED. PROLONGADAS - TAREAS LIVIANAS - COMISIÓN - PRE-JUBILATORIO (6,4 %)

**C** ENTRE 55 - 59 AÑOS

**D** ENTRE 50 - 54 AÑOS

**E** ENTRE 40 - 49 AÑOS

**F** 39 AÑOS O MENOS



### CONDICIONES Y PROYECCIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS DE LOS DEPARTAMENTOS ZONALES EN EL CASO DE NO REGISTRARSE INCORPORACIONES

EN EL TÉRMINO DE 5/7 AÑOS, LOS DEPARTAMENTOS QUEDARÍAN IMPOSIBILITADOS DE REALIZAR TAREAS OPERATIVAS DEBIDO A LA FALTA DE PERSONAL. CON EL AGRAVANTE QUE LOS SEGMENTOS ETARIOS A y B SON MAYORES DE 55 AÑOS

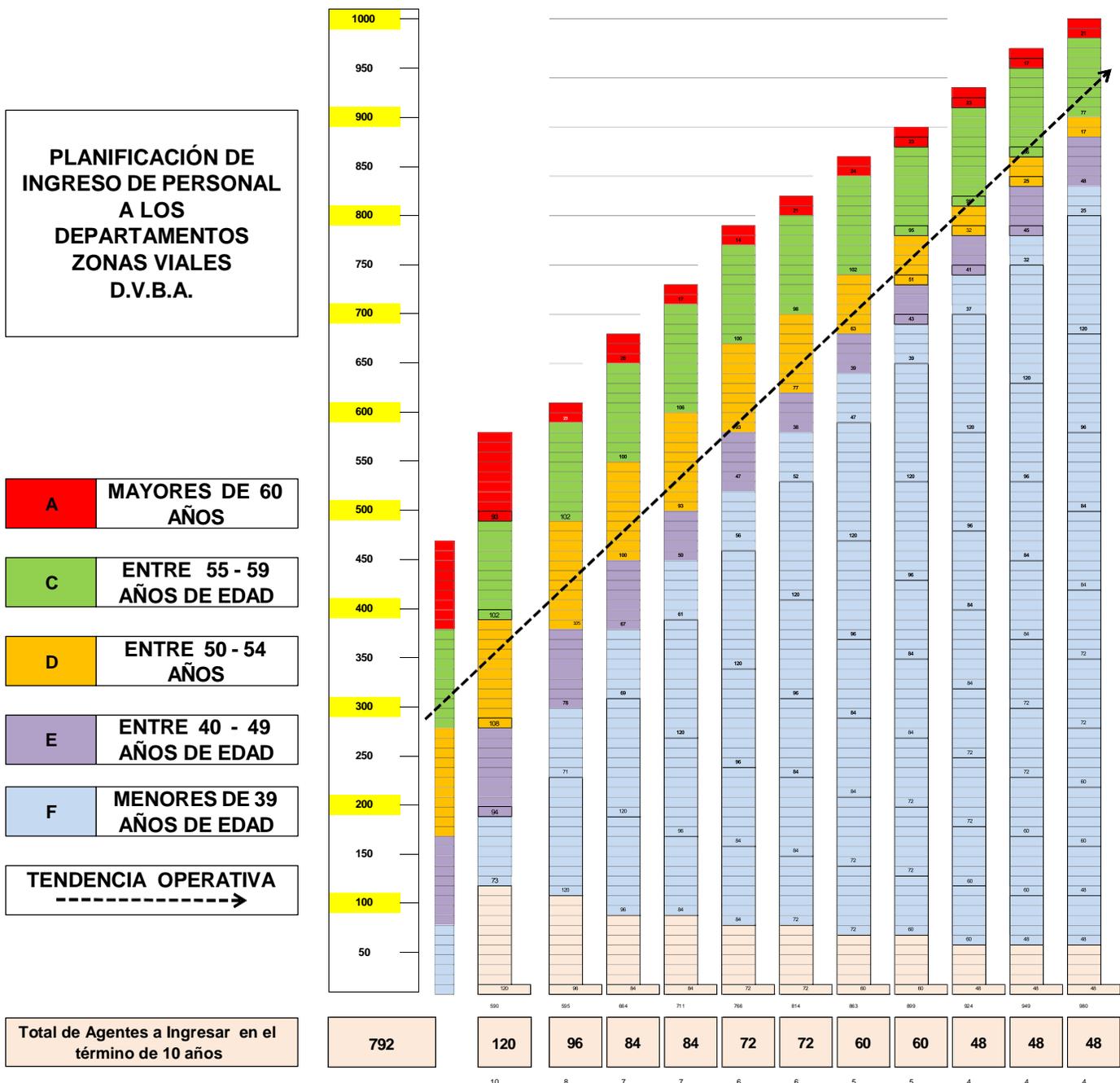


TENDENCIA DE LA CAPACIDAD OPERATIVA

# DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

## PLANIFICACIÓN INGRESO DE RECURSOS HUMANOS EN LOS 12 DEPARTAMENTOS ZONALES

AÑO	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
PERSONAL EN ZONAS VIALES - JULIO 2024	470										
PERSONAL EN CONDICIONES DE JUBILARSE	93	23	28	17	14	21	24	23	23	17	21
TOTAL AGENTES EN ZONA VIALES POR AÑO, REALIZANDOSE LOS INGRESOS PROPUESTOS	497	570	626	693	751	802	838	875	900	931	958



# DETALLE y PROYECCIÓN DEL PERSONAL DE LOS 12 DEPARTAMENTOS ZONALES VIALES

## PROPORCIONALIDAD ENTRE PERSONAL GRAL. Y EL DE CUADRILLAS - KM. A ATENDER POR AGENTE CARRERA OBRERO

Departamentos Zonales D.V.B.A.	2024						Totales Año Zona	2025						Totales Año Zona	2026						Totales Año Zona	2027						Totales Año Zona	2028						Totales Año Zona	2029						Totales Año Zona	2030						Totales Año Zona	2031						Totales Año Zona	2032						Totales Año Zona	2033						Totales Año Zona	2034						Totales Año Zona
	mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39			mas 60	50 - 54	55 - 50	40 - 49	menos 39		
Ia. ARRECIFES	3	4	6	8	8	29	0	5	7	6	8	26	1	5	8	4	8	26	1	4	10	2	8	25	0	5	9	3	7	24	2	6	6	3	7	24	1	7	4	3	7	22	1	8	2	4	6	21	0	10	1	3	6	20	1	9	2	2	6	20	3	6	2	4	4	19											
Ila. MORÓN	13	12	14	11	7	57	3	11	15	10	7	46	5	14	8	18	6	51	3	15	8	8	4	38	1	14	9	5	4	33	1	14	9	5	4	33	3	12	9	4	4	32	5	8	9	4	3	29	4	8	5	4	3	24	1	8	4	4	3	20	1	9	2	6	1	19											
IIla. ENSENADA	14	19	22	21	7	83	3	23	21	15	7	69	4	24	18	13	7	66	5	23	17	10	7	62	2	24	17	8	6	57	5	22	19	4	5	55	7	21	13	5	4	50	5	18	12	5	3	43	4	17	9	5	3	38	3	17	6	6	2	34	3	19	2	5	2	31											
IVa. JUNÍN	5	7	5	8	11	36	2	5	6	7	11	31	1	6	9	2	11	29	0	7	9	3	9	28	3	6	7	6	9	31	1	5	7	4	8	25	0	6	6	4	8	24	2	4	6	6	6	24	1	9	0	6	6	22	2	7	0	6	6	21	0	7	1	6	5	19											
Va. CHIVILCOY	4	9	8	3	9	33	3	9	7	1	9	29	0	10	6	1	9	26	0	11	5	0	9	25	2	9	6	1	8	26	4	8	3	1	8	24	3	7	1	2	7	20	1	6	1	3	6	17	1	6	0	3	6	16	0	6	0	5	4	15	3	3	0	5	4	15											
Vla. SALADILLO	15	10	7	12	5	49	1	10	6	12	5	34	5	5	10	8	5	33	2	6	9	7	4	28	0	7	9	6	4	26	2	7	10	3	4	26	1	6	10	3	4	24	0	10	6	3	4	23	3	9	6	1	4	23	1	9	5	1	4	20	2	10	2	1	4	19											
VIIa. DOLORES	8	8	5	7	0	28	1	7	7	5	0	20	3	7	4	5	0	19	0	7	7	2	0	16	3	5	7	1	0	16	1	5	6	1	0	13	0	7	5	0	0	12	3	4	5	0	0	12	0	7	2	0	0	9	1	7	1	0	0	9	1	6	1	0	0	8											
VIIIa. PEHUAJO	4	8	2	4	8	26	2	7	2	3	8	22	3	4	2	4	7	20	1	4	2	5	6	18	1	2	3	4	5	15	0	2	4	3	5	14	1	2	3	4	4	14	0	2	3	5	3	13	1	2	2	6	2	13	0	3	1	7	1	12	0	4	0	7	1	12											
IXa. AZUL	4	7	6	5	2	24	1	6	8	3	2	20	3	4	8	2	2	19	1	3	8	2	2	16	0	5	6	2	2	15	2	6	3	3	1	15	0	8	2	2	1	13	1	8	1	2	1	13	0	8	1	2	1	12	2	6	1	2	1	12	3	3	2	1	1	10											
Xa. MAR DEL PLATA	10	7	15	7	5	44	3	8	12	8	3	34	2	6	15	5	3	31	2	9	10	6	2	29	0	11	8	5	2	26	1	5	6	4	2	18	4	12	5	5	1	27	0	15	3	4	1	23	5	10	3	4	1	23	3	8	2	5	0	18	3	6	1	5	0	15											
XIa. BAHÍA BLANCA	9	4	7	4	4	28	3	3	5	4	4	19	0	5	5	2	4	16	0	6	4	2	4	16	0	3	7	2	4	16	1	7	2	3	3	16	2	5	2	4	2	15	2	5	1	3	2	13	1	4	2	2	2	11	1	3	2	2	2	10	1	2	2	3	1	9											
XIIa. NECOCHEA	4	7	11	4	7	33	1	8	9	4	7	29	1	10	7	3	7	28	2	11	4	3	6	26	2	9	5	4	5	25	1	11	2	4	5	23	2	9	3	3	5	22	3	7	2	4	4	20	3	5	1	5	3	17	2	3	1	5	3	14	1	2	2	5	2	12											
PERSONAL POR SEGMENTO ETARIO X ZONA X AÑO	93	102	108	94	73		23	102	105	78	71		28	100	100	67	69		17	106	93	50	61		14	100	93	47	56		21	98	77	38	52		24	102	63	39	47		23	95	51	43	39		23	95	32	41	37		17	86	25	45	32		21	77	17	48	25												
Carrera OBRERO				167					149						136						111							103				90				86				82				78				77				73																									
TOTAL PERSONAL AÑO A AÑO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	470							379							364							327							310							286							275							251							228							205							188						
50% DE SEGMENTOS D y E	84							75							68							56							52							45							43							41							39.0							38.5							37						
PERSONAL DE CUADRILLAS X AÑO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	84							75							68							56							52							45							43							41							39.0							38.5							37						
CANTIDAD DE KM. A ATENDER POR CADA AGENTE DE CUADRILLA AÑO X AÑO	420							471							515							632							681							779							815							855							898.8							910.5							960						

35053

**AGENTES QUE ACTUALMENTE CUMPLEN TAREAS DE CUADRILLAS, CHOFERES y/o EQUIPISTAS  
 PROPORCIONALIDAD RESPECTO AL RESTO DEL PERSONAL EN ZONAS  
 Y A LOS KILOMETROS QUE LES CORRESPONDEN ATENDER A CADA UNO**

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034																																																																																																																																				
	<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>93</td><td>102</td><td>108</td><td>94</td><td>&lt; 39</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	93	102	108	94	< 39		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>23</td><td>102</td><td>105</td><td>78</td><td>71</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	23	102	105	78	71		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>28</td><td>100</td><td>100</td><td>67</td><td>69</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	28	100	100	67	69		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>17</td><td>106</td><td>93</td><td>50</td><td>61</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	17	106	93	50	61		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>14</td><td>100</td><td>93</td><td>47</td><td>56</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	14	100	93	47	56		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>21</td><td>98</td><td>77</td><td>38</td><td>52</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	21	98	77	38	52		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>24</td><td>102</td><td>63</td><td>39</td><td>47</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	24	102	63	39	47		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>23</td><td>95</td><td>51</td><td>43</td><td>39</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	23	95	51	43	39		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>23</td><td>95</td><td>32</td><td>41</td><td>37</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	23	95	32	41	37		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>17</td><td>86</td><td>25</td><td>45</td><td>32</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	17	86	25	45	32		<table border="1"> <tr><td>&gt; 60</td><td>55-59</td><td>50-54</td><td>40-49</td><td>D</td><td>E</td></tr> <tr><td>21</td><td>77</td><td>17</td><td>48</td><td>25</td><td></td></tr> </table>	> 60	55-59	50-54	40-49	D	E	21	77	17	48	25	
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
93	102	108	94	< 39																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
23	102	105	78	71																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
28	100	100	67	69																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
17	106	93	50	61																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
14	100	93	47	56																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
21	98	77	38	52																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
24	102	63	39	47																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
23	95	51	43	39																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
23	95	32	41	37																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
17	86	25	45	32																																																																																																																																											
> 60	55-59	50-54	40-49	D	E																																																																																																																																										
21	77	17	48	25																																																																																																																																											
PERSONAL POR SEGMENTO ETARIO X ZONA X AÑO Carrera OBRERO	167	149	136	111	103	90	86	82	78	77	73																																																																																																																																				
TOTAL PERSONAL AÑO A AÑO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	470	379	364	327	310	286	275	251	228	205	188																																																																																																																																				
50 % DE SEGMENTOS D y E																																																																																																																																															
PERSONAL CARRERA OBRERO X AÑO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	84	75	68	56	52	45	43	41	39.0	38.5	37																																																																																																																																				
CANTIDAD DE KM. A ATENDER POR CADA AGENTE CARRERA OBRERO AÑO X AÑO	420	471	515	632	681	779	815	855	898.8	910.5	960																																																																																																																																				

**EFFECTUANDOSE LOS INGRESOS PLANIFICADOS**

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
TOTAL PERSONAL AÑO A AÑO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	497	570	626	693	751	802	838	875	900	931	958
50 % DE SEGMENTOS D y E											
PERSONAL CARRERA OBRERO X AÑO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	193	287	369	445	512	580	635	735	733	776	817
CANTIDAD DE KM. A ATENDER POR CADA AGENTE DE CUADRILLA AÑO X AÑO	182	122	95	79	68	60	55	47.69	47.82	45	43

# RECUROS HUMANOS DE LOS 12 DEPARTAMENTOS ZONAS VIALES D.V.B.A.

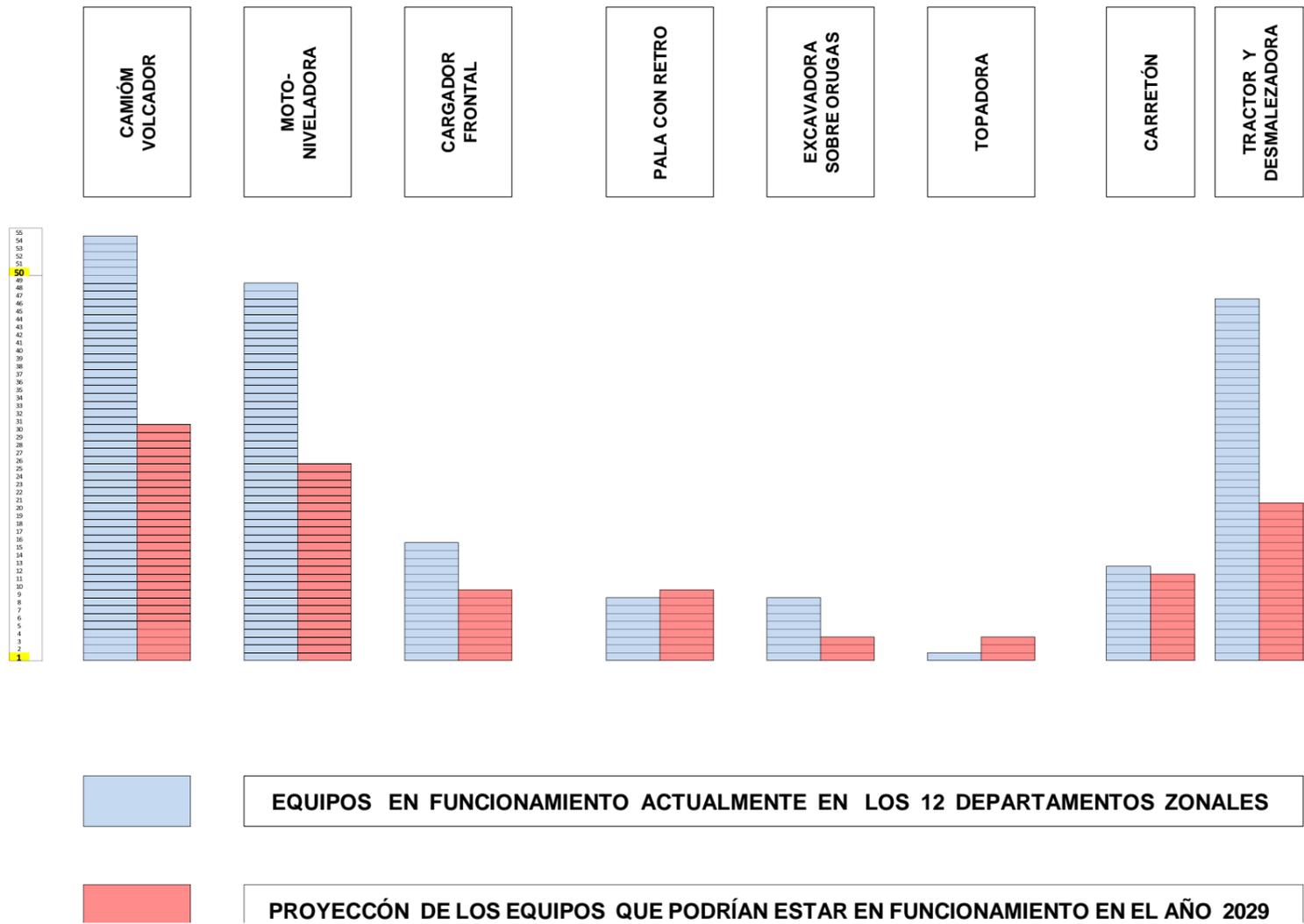
DISTINTOS ESCENARIOS SOBRE LA CONDICIÓN DE OPERATIVIDAD ENTRE ELLOS

AÑO	2024	2034	2034
TOTAL PERSONAL DE TODAS LAS CARRERAS 12 DEPARTAMENTOS	470	188	958
PERSONAL CARRERA OBRERO EN LOS 12 DEPARTAMENTOS	84	37	817
CANTIDAD DE KM. A ATENDER POR CADA AGENTE CARRERA OBRERO EN CADA CONTEXTO	420	960	43
	↓	↓	↓
	CONDICIÓN ACTUAL	SIN POLITICA PROSPECTIVA DE MANTENIMIENTO OPERATIVO	EJECUTANDOSE INGRESOS PLANIFICANDOS

**EQUIPOS EN FUNCIONAMIENTO POR DEPARTAMENTO ZONA VIAL EN LA ACTUALIDAD y PROYECCIÓN PROBABLE AL AÑO 2029 DE NO REALIZARSE ADQUISICIONES**

	<i>Mes de julio Año 2024</i>								TOTAL DE EQUIPOS POR ZONAS	<i>Proyección Año 2029</i>								TOTAL DE EQUIPOS POR ZONAS
	CAMIÓN VOLCADOR	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA S/ ORUGA	TOPADORA	CARRETÓN	TRACTOR Y DESMALEZADORA		CAMIÓN VOLCADOR	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA S/ ORUGA	TOPADORA	CARRETÓN	TRACTOR Y DESMALEZADORA	
ZONA Ia. Arrecifes	5	6	1	1	1	0	1	8	23	3	3	1	1			1	3	12
ZONA Ila. Morón	5	3	1	1	1	0	1	6	18	3	3	1	1			1	2	11
ZONA Ilaa. Ensenada	12	6	4	2	1	0	1	6	32	6	3	2	2	1	1	1	3	19
ZONA IVa. Junín	3	5	0	1	1	0	1	3	14	1	2		1			1	1	6
ZONA Va. Chivilcoy	5	7	1	0	1	0	1	5	20	3	3	1	1			1	2	11
ZONA VIa. Saladillo	5	4	1	0	1	0	1	3	15	2	2	1		1		1	1	8
ZONA VIIa. Dolores	3	1	0	0	0	0	1	3	8	1					1		1	3
ZONA VIIIa. Pehuajo	3	4	1	1	1	0	1	1	12	2	2	1	1	1		1	1	9
ZONA IXa. Azul	6	3	1	1	1	1	1	4	18	4	2	1	1		1	1	2	12
ZONA Xa. Mar del Plata	0	3	2	0	0	0	1	1	7		2	1				1	1	5
ZONA XIa. Bahía Blanca	5	3	2	0	0	0	1	4	15	3	1	1				1	2	8
ZONA XIIa. Necochea	2	3	1	1	0	0	1	3	11	2	2		1			1	1	7
<b>Total de Equipos en Funcionando para Toda la Red Vial</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>47</b>	<b>193</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>111</b>
<b>Kilometros a atender por cada Equipo</b>	649	730	2,337	4,382	4,382	35,053	2,921	746		1,168	1,402	3,505	3,895	11,684	11,684	3,187	1,753	

**41 % MENOS**



**EQUIPOS EN FUNCIONAMIENTO POR DEPARTAMENTO ZONA VIAL EN LA ACTUALIDAD y PLANIFICACIÓN DE ADQUISICIONES EN EL AÑO 2029**

	Mes de julio Año 2024								TOTAL DE EQUIPOS POR ZONAS
	CAMIÓN VOLCADOR	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA S/OBRERA	TOPADORA	CARRIETÓN ARRASTRE	TRACTOR	
ZONA Ia. Arrecifes	5	6	1	1	1	0	1	8	23
ZONA IIa. Morón	5	3	1	1	1	0	1	6	18
ZONA IIIa. Ensenada	12	6	4	2	1	0	1	6	32
ZONA IVa. Junín	3	5	0	1	1	0	1	3	14
ZONA Va. Chivilcoy	5	7	1	0	1	0	1	5	20
ZONA VIa. Saladillo	5	4	1	0	1	0	1	3	15
ZONA VIIa. Dolores	3	1	0	0	0	0	1	3	8
ZONA VIIIa. Pehuajo	3	4	1	1	1	0	1	1	12
ZONA IXa. Azul	6	3	1	1	1	1	1	4	18
ZONA Xa. Mar del Plata	0	3	2	0	0	0	1	1	7
ZONA XIa. B. Blanca	5	3	2	0	0	0	1	4	15
ZONA XIIa. Necochea	2	3	1	1	0	0	1	3	11
<b>Total de Equipos en Funcionamiento para Toda la Red Vial</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>47</b>	<b>193</b>

**Total de Equipos en Funcionando para Toda la Red Vial** **193**

**Kilometros a atender por cada Equipo** **649 730 2,337 4,382 4,382 35,053 2,921 746**

ADQUISICIÓN DE EQUIPOS AÑO 2025														
CAMIÓN VOLCADOR	CAMIÓN TRACTOR	BATEA	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA S/OBRERA	TOPADORA	CARRIETÓN ARRASTRE	CARRIETÓN PNEUMOT	TRACTOR	TRACTOR NO	DESMALEZADORA	DISCO VIAL	TOTAL DE EQUIPOS A ADQUIRIR POR ZONAS
				1	1	1								3
1					1									2
						1	1							2
1				1						1	1	1		5
	1	1			1	1			1					5
				1		1				1	1	1		5
				1	1	1				1	1	1		6
1										1	1	1		4
	1	1	1						1	1	1	1		7
1			1		1					1	1	1		6
1			1		1	1	1							5
1	1	1	1	1		1			1	1	1	1		10
INCORPORACIONES														
6	3	3	5	5	6	6	2	0	3	0	7	7	7	60
54	0	0	48	15	8	8	1	12	0	47	0	0	0	
60	3	3	53	20	14	14	3	15	54	7	7	7	253	

**Kilometros a atender por cada Equipo** **584 11,684 661 1,753 2,504 2,504 11,684 2,337 649**

ADQUISICIÓN DE EQUIPOS AÑO 2026														
CAMIÓN VOLCADOR	CAMIÓN TRACTOR	BATEA	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA S/OBRERA	TOPADORA	CARRIETÓN ARRASTRE	CARRIETÓN PNEUMOT	TRACTOR	TRACTOR NO	DESMALEZADORA	DISCO VIAL	TOTAL DE EQUIPOS A ADQUIRIR POR ZONAS
1	1	1		1					1		1	1	1	8
				1		1					1	1	1	5
					1						1	1	1	4
1				1	1									3
				1			1				1	1	1	5
					1									1
1			1	1	1		1		1					4
1	1	1	1	1		1			1					7
						1								1
1			1	1		1								4
	1	1	1		1				1		1	1	1	8
1			1		1									4
INCORPORACIONES														
6	3	3	5	5	6	6	2	0	3	0	5	5	5	54
66	6	6	58	25	20	20	5	18	59	12	12	307		

**Kilometros a atender por cada Equipo** **531 5,842 604 1,402 1,753 1,753 7,011 1,947 594**

ZONA Ia. - Arrecifes
ZONA IIa. - Morón
ZONA IIIa. - Ensenada
ZONA IVa. - Junín
ZONA Va. - Chivilcoy
ZONA VIa. - Saladillo
ZONA VIIa. - Dolores
ZONA VIIIa. - Pehuajo
ZONA IXa. - Azul
ZONA Xa. - Mar del Plata
ZONA XIa. - Bahía Blanca
ZONA XIIa. - Necochea

**Total de Equipos en Funcionando para Toda la Red Vial**

**Kilometros a atender por cada Equipo**

ADQUISICIÓN DE EQUIPOS AÑO 2027														
CAMIÓN VOLCADOR	CAMIÓN TRACTOR	BATEA	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA S/OBRERA	TOPADORA	CARRIETÓN ARRASTRE	CARRIETÓN PNEUMOT	TRACTOR	TRACTOR NO	DESMALEZADORA	DISCO VIAL	TOTAL DE EQUIPOS A ADQUIRIR POR ZONAS
2														2
	1	1	1						1					4
2	1	1							1	1	1			7
	1	1	1	1					1	1	1			7
2					1									3
			1							1	1			3
2						1				1	1			3
2			1	1	1									5
					1					1	1			3
2										1	1			5
										1	1			3
INCORPORACIONES														
12	3	3	4	4	4	0	0	0	3	0	7	7	0	47
78	9	9	62	29	24	20	5	18	66	19	12	342		

**Kilometros a atender por cada Equipo** **449 3,895 565 1,209 1,461 1,753 7,011 1,947 531**

ADQUISICIÓN DE EQUIPOS AÑO 2028														
CAMIÓN VOLCADOR	CAMIÓN TRACTOR	BATEA	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA S/OBRERA	TOPADORA	CARRIETÓN ARRASTRE	CARRIETÓN PNEUMOT	TRACTOR	TRACTOR NO	DESMALEZADORA	DISCO VIAL	TOTAL DE EQUIPOS A ADQUIRIR POR ZONAS
			1							1	1			3
2										1	1			4
			1											1
2														2
										1	1			2
2	1	1							1					5
	1	1	1						1	1	1			6
2														2
										1	1			2
2	1	1	1						1					6
			1											1
2			1											3
INCORPORACIONES														
12	3	3	6	0	0	0	0	0	3	0	5	5	0	37
389	2,921	515	1,209	1,461	1,753	7,011	1,947	531						

**Kilometros a atender por cada Equipo** **389 2,921 515 1,209 1,461 1,753 7,011 1,947 531**

**EQUIPOS ACTUALES y PROPUESTA DE ADQUISICIONES**

**EQUIPOS EN FUNCIONAMIENTO POR DEPARTAMENTO ZONA VIAL y TODA D.V.B.A. EN LA ACTUALIDAD**

**EQUIPOS A INGRESAR POR PLANIFICACIÓN DE ADQUISICIONES ENTRE 2025 - 2028 - TOTALIDAD DE EQUIPOS**

**Equipos al Mes de julio Año 2024**

	CAMIÓN	VOLCADOR	CAMIÓN TRACTOR	BATEA	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA ORUGA	S/	TOPADORA	CARRIÓN ARRASTRE	CARRIÓN P/ DESMOT	TRACTOR	TRACTOR N/G	DESMALAZADORA	DISCO VIAL	TOTAL DE EQUIPOS POR ZONAS
ZONA Ia. - Arrecifes	5				6	1	1	1	0	1			8				23
ZONA IIa. - Morón	5				3	1	1	1	0	1			6				18
ZONA IIIa. - Ensenada	12				6	4	2	1	0	1			6				32
ZONA IVa. - Junín	3				5	0	1	1	0	1			3				14
ZONA Va. - Chivilcoy	5				7	1	0	1	0	1			5				20
ZONA VIa. - Saladillo	5				4	1	0	1	0	1			3				15
ZONA VIIa. - Dolores	3				1	0	0	0	0	1			3				8
ZONA VIIIa. - Pehuajo	3				4	1	1	1	0	1			1				12
ZONA IXa. - Azul	6				3	1	1	1	1	1			4				18
ZONA Xa. - Mar del Plata	0				3	2	0	0	0	1			1				7
ZONA XIa. - Bahía Blanca	5				3	2	0	0	0	1			4				15
ZONA XIIa. - Necochea	2				3	1	1	0	0	1			3				11
<b>Total de Equipos en Funcionamiento para Toda la Red Vial</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>193</b>

**Adquisiciones Propuestas entre los años 2025 y 2028**

	CAMIÓN	VOLCADOR	CAMIÓN TRACTOR	BATEA	MOTONIVELADORA	CARGADOR FRONTAL	PALA CON RETRO	EXCAVADORA ORUGA	S/	TOPADORA	CARRIÓN ARRASTRE	CARRIÓN P/ DESMOT	TRACTOR	TRACTOR N/G	DESMALAZADORA	DISCO VIAL	TOTAL DE EQUIPOS A ADQUIRIR POR ZONAS
	36		12	12	20	14	10	12	4	0	12	0	24	24	12		192
	36		12	12	20	14	10	12	4	0	12	0	24	24	12		192

**PARQUE DE EQUIPOS EXISTENTE, MAS LA SUMA DE LAS ADQUISICIONES PROPUESTAS**

<b>Kilometros a atender por cada Equipo</b>	649	0	0	730	2,337	4,382	4,382	35,053	2,921	0	746	0	0	0
---	-----	---	---	-----	-------	-------	-------	--------	-------	---	-----	---	---	---

90	12	12	68	29	18	20	5	12	12	47	24	24	12	385
								24	71					
389	2,921	515	1,209	1,947	1,753	7,011	1,461	494	1,461	2,921				

**PLANIFICACIÓN ADQUISICIÓN DE EQUIPOS A LA D.V.B.A. - 2025 - 2028**

INCREMENTO DEL PARQUE DE EQUIPOS, REALIZANDOSE LAS COMPRAS ENTRE LOS AÑOS 2025 y 2028 PARA LOS 12 DEPARTAMENTOS ZONAS VIALES

