

Vialidad provincial: mayor inversión y mantenimiento en las rutas claves del sur mendocino

05/11/2025



La Dirección Provincial de Vialidad (DPV) se encuentra ejecutando obras fundamentales en el corredor este-sur del departamento, con importantes avances en las Rutas Provinciales 171 y 153. El ingeniero Juan Antoniocci, jefe de Obras por Contrato de la DPV, brindó detalles sobre la inversión, la metodología de trabajo, los plazos de finalización y el desafío que representa el control de cargas para la durabilidad del pavimento.

El tramo en ejecución de la Ruta 171 (Monte Comán – Real del Padre), con una extensión de aproximadamente 20 kilómetros, presenta un avance significativo. «Tenemos un avance del 55% de obra, con una fecha estimada de finalización a fines de febrero del año próximo», comentó Antoniucci a FM Vos 94.5.

La inversión total en este tramo asciende a 6.850 millones de pesos, de los cuales ya se han ejecutado 3.600 millones. La principal tarea es el reclamado total, una técnica moderna y sostenible. **«La 171 es objeto de un reclamado total, que consiste en levantar y mezclar toda la carpeta asfáltica y parte de la base granular con nuevo material para luego compactarla, lo que permite el reúso completo del material existente»**, explicó el entrevistado.

Antoniucci comentó que esta metodología evita la contaminación generada por la disposición de material antiguo y mejora la base de soporte de la calzada. El nuevo pavimento se coloca con una carpeta de 5 centímetros de espesor.

Al ser consultado sobre la resistencia de las calzadas ante el tránsito pesado, el ingeniero se mostró confiado en la base rehabilitada. «La ruta, principalmente la 171, estaba muy deteriorada, pero no estaba deformada. Cuando la ruta no se deforma es porque la base ha resistido las cargas. Estamos mejorándola y no creo que tengamos ese problema», señaló.

Ruta 153: Dos tramos con distinta ejecución

La obra en la Ruta 153 se divide en dos tramos con características de intervención diferenciadas. «El tramo 1 (Catitas a Ñacuñán), con 86 kilómetros de extensión y una inversión de 15.600 millones de pesos, presenta un avance del 40 por ciento y se entregaría a finales de mayo del año que viene. En este tramo, que está en buen estado, se colocó una carpeta de 3 centímetros sobre lo existente con un asfalto modificado», informó el ingeniero Antoniucci.

«En este sector, donde la base estaba en mejor estado, se

realizaron trabajos de bacheo profundo puntualizados solo donde el deterioro había alcanzado la base estabilizada. El uso de asfalto modificado permite un menor espesor de la carpeta superficial», aclaró.

«El tramo 2 (Ñacuñán a Monte Comán), de 60 kilómetros, cuenta con una inversión de 10.800 millones de pesos y lleva un avance del 30 por ciento. Su finalización está prevista para finales de abril del año próximo», añadió.



Vida útil y mantenimiento de las obras

Sobre la durabilidad de las obras, el ingeniero Antoniucci estimó que el pavimento asfáltico se calcula para una vida útil de aproximadamente 20 años, pero recalcó la necesidad de mantenimiento constante. **«El pavimento, el asfalto, se calcula más o menos aproximadamente a los 20 años. Pero siempre hay que hacerle mantenimientos periódicos. Si se ataca a tiempo fisuras o baches, dura mucho»**, aseguró.

En cuanto al mantenimiento posterior a la finalización, indicó que, tras el período de garantía de un año de la empresa contratista, la responsabilidad recae en la DPV, a través de su área operativa o mediante licitaciones específicas de

batcheo.

El desafío del exceso de cargas

Un factor que atenta directamente contra la durabilidad del asfalto es el incumplimiento de las normativas de peso por parte del transporte de gran porte.

Aunque el diseño estructural de las rutas se basa en la normativa de cargas, el paso constante de vehículos con sobrepeso es el principal causante del deterioro prematuro de las calzadas.

Para finalizar, Antoniocci mencionó la reciente finalización de una alcantarilla muy necesaria en la calle Los Álamos de San Rafael, atendiendo un problema grave de infraestructura en la calzada.