

ES COPIA



ANEXOS NOTA STVYARA 7175

ANTECEDENTES Y ANEXOS PRESENTACION CONGRESO NACIONAL

DECLARACION EMERGENCIA VIAL

*ORGANISMO INALIENABLE Y
ESTRATEGICO*

REDISTRIBUCION SISVIAL

REHABILITACION OBRA PÚBLICA

GIRO FONDOS NECESARIOS

PASE A PLANTA PERMANENTE

ES COPIA



ANEXO I

- **DESFINANCIAMIENTO VIALIDAD NACIONAL**

ES COPIA

Fuentes de Financiamiento:

FUENTES DE FINANCIAMIENTO DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD	
F11 - TESORO NACIONAL	FINANCIA GASTOS OPERATIVOS - SUELDOS - SERVICIOS - COMPRAS, etc.
F12 - RECURSOS PROPIOS	VARIOS
F13 - RECURSOS AFECTACION ESPECÍFICA (IMPUESTO PAIS)	FINANCIA LA EJECUCION DE OBRAS PUBLICAS
F14 - TRANSFERENCIAS INTERNAS (SISVIAL)	
F15 - CRÉDITO EXTERNO	

Estado de Situación Presupuestaria al mes de abril 2024:

Fuente	Tipo de Gasto	Crédito Vigente	Devengado Consumido	Pagado	% pago	
11	Gastos en Personal	71.492.709.776	39.767.704.108	38.323.677.914	54%	
11	Tesoro Nacional	Bienes de Consumo	20.952.857.342	1.335.788.497	947.393.183	5%
11	Tesoro Nacional	Servicios no Personales	28.239.424.118	1.980.871.928	1.021.409.956	4%
22	Crédito Externo	Servicios no Personales	2.237.179.975	148.414.976	13.478.442	1%
11	Tesoro Nacional	Bienes de Uso - Obras	34.141.651.998	802.282.003	0	0%
12	Recursos Propios	Bienes de Uso - Obras	918.465.000	117.636.871	0	0%
13	Imp. País	Bienes de Uso - Obras	67.933.829.933	4.302.838.538	4.222.838.256	6%
14	SISVIAL	Bienes de Uso - Obras	123.895.192.925	19.196.947.813	0	0%
22	Crédito Externo	Bienes de Uso - Obras	20.850.321.806	5.533.138.781	3.629.384.903	17%
11	Tesoro Nacional	Transferencias	25.372.798.125	0	0	0%
13	Imp. País	Transferencias	49.562.983.493	0	0	0%
14	SISVIAL	Transferencias	25.822.932.098	0	0	0%
22	Crédito Externo	Transferencias	2.076.502.627	0	0	0%
12	Recursos Propios	Cancelación Deudas	2.378.589.851	422.777.686	61.689.173	3%
TOTAL		475.875.439.067	73.608.401.201	67.416.819.640		

ES COPIA

IMPUESTO PAÍS: (FF13)

La Fuente de Financiamiento 13 se nutre de un porcentaje de lo recaudado por el Impuesto País, de acuerdo a lo recientemente establecido por el Decreto 193/2024:

“...ARTÍCULO 2°.- La asignación específica del TREINTA POR CIENTO (30 %) establecida en el inciso b) del artículo 42 de la Ley N° 27.541 de Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el Marco de la Emergencia Pública y sus modificaciones será distribuida de la siguiente manera:

a. Al FONDO DE INTEGRACIÓN SOCIO URBANA (FISU), creado por el Decreto N° 819 del 5 de diciembre de 2019 en el marco de la Ley N° 27.453 de Régimen de Regulación Dominial para la Integración Socio Urbana y sus modificatorias, para el financiamiento de obras de vivienda social: el UNO POR CIENTO (1 %).

b. A obras de infraestructura económica: el NOVENTA Y CUATRO POR CIENTO (94%).

c. Al fomento del turismo nacional: el CINCO POR CIENTO (5%)... ”.

De este fondo se transfirió solo el 6%.

SISVIAL: (FF14)

La Fuente de Financiamiento 14 se nutre con lo recaudado por el Impuesto al Gas-Oil, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 976/2001.

“Art. 3° — Establécese en todo el territorio de la Nación, con afectación específica al desarrollo de los proyectos de infraestructura y/o a la eliminación o reducción de los peajes existentes en los términos del artículo 1°, apartado II, inciso c) de la Ley N° 25.414 y de manera que incida en una sola de las etapas de su circulación, una tasa sobre la transferencia a título oneroso o gratuito, o importación, de gasoil o cualquier otro combustible líquido que lo sustituya en el futuro, cuyo valor será de PESOS CERO COMA CERO CINCO (\$ 0,05) por litro, denominada Tasa sobre el Gasoil. “

Con relación a la FF 14 (SISVIAL) no pudo ni siquiera replicarse ya que la recepción de esos fondos es cero (0).



ANEXO I-A

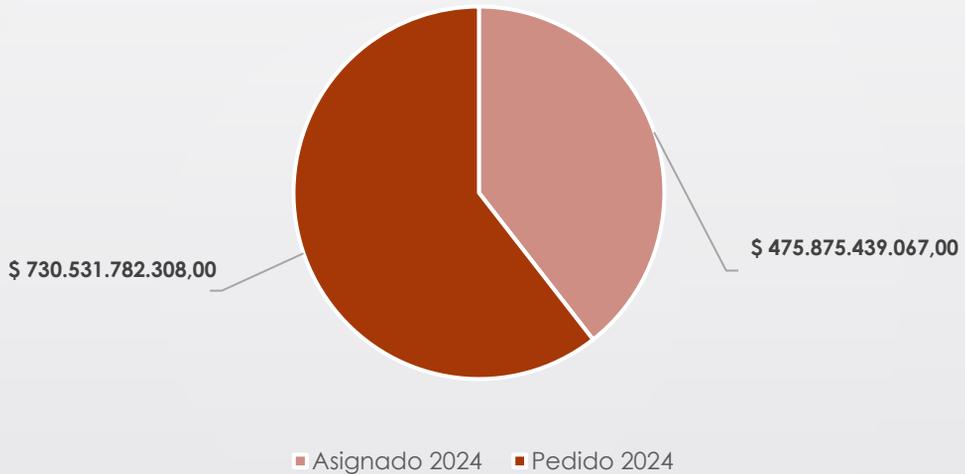
- **DETALLE PRESUPUESTO Y SOLICITUD
PARA FUNCIONAMIENTO OPERATIVO Y
SERVICIOS**

ES COPIA

DETALLE PRESUPUESTO Y SOLICITUD PARA URGENTE FUNCIONAMIENTO OPERATIVO Y PAGO DE SERVICIOS

Presupuesto 2023	\$ 475.875.439.067
Asignado 2024	\$ 475.875.439.067
Solicitado 2024	\$ 730.531.782.308

Presupuesto dnv asignado/pedido 2024



Presupuesto 2024 = **-0,35**

Solicitud Urgente Mensual	Total a Diciembre 2024
\$ 7.000.000.000	\$ 49.000.000.000

ES COPIA



DESFINANCIAMIENTO

- **DETALLE CUOTA DISTRITOS JURISDICCIONALES
MARZO 2024**



ANEXO II

- **TAREAS DESARROLLADAS POR LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

TAREAS DESARROLLADAS POR LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

- Bacheos de Calzada y Banquina Pavimentada
- Tareas de Emergencia (entre otras climáticas)
- Control de Pesos y Dimensiones
- Conservación de Obras de Arte
- Realización y colocación de Señales.
- Pegado de tachas reflectivas
- Mantenimiento de Sistemas de Iluminación
- Medición estado de la calzada
- Estadísticas de tránsito (contadores)
- Mantenimiento de la Red de Caminos Consolidados y Enripiados
- Registro accidentología vial, censos, etc.
- Reparación y Reposición de alambrados
- Construcción defensas en zonas de puentes carreteros en cauces de ríos y arroyos
- Limpieza de la zona de camino
- Perfilado de Banquinas y Taludes
- Limpieza y Perfilado de Cunetas y desagües en general
- Sellado de Grietas y Fisuras tipo puente
- Corte de Pasto y Malezas, incluye corte manual
- Limpieza de señales Verticales
- Operativos de seguridad
- Conservación de equipos propiedad de la Repartición
- Mantenimiento, Reparación y Limpieza de Barandas metálicas
- Reposición de Barandas Metálicas
- Limpieza de la Calzada de rodamiento
- Pintado de Puentes
- Desbosque y Destronque
- Colocación de Mojones
- Ejecución de Lechadas y Microcapas
- Limpiar, Ordenar y Despejar el tramo asignado en ruta tomado los recaudos necesarios para garantizar la seguridad vial de los usuarios
- Mantenimiento de cunetas, banquinas, calzada y la reconstrucción de caminos naturales
- Despeje de nieve en rutas o pasos fronterizos
- Mantenimiento y conservación de rutas, caminos y puentes; atendiendo las recomendaciones de uso de los equipos
- Controlar el estado de los equipos y maquinaria y de las herramientas a utilizar
- Efectuar el arreglo Mecánico y/o eléctrico del Equipamiento
- Efectuar relevamientos periódicos que requiera la superioridad
- Asistencia administrativa u operativa que asigne la superioridad
- Desmalezamiento con herramientas manuales y maquinarias
- Preparado armado de gaviones para contención de puentes y alcantarillas y limpieza de las mismas
- Tareas de Banderillero



ANEXO III

SITUACIONES CRÍTICAS POR FALTA DE FINANCIAMIENTO

- ***MANTENIMIENTO INVERNAL***

MANTENIMIENTO INVERNAL

DISTRITO	RUTAS NACIONALES	KM	MAQUINISTAS Y OPERARIOS	OPTIMO	DIF
TIERRA DEL FUEGO	3; complementarias "a"; "b"; "i" y "j"	640,82	19	45	-26
SANTA CRUZ	3; 40; 281; 288 y 293	2.502,91	40	175	-135
CHUBUT	3; 25; 26; 40; 259; 260 y 1s40	1.486,43	49	104	-55
RIO NEGRO	23; 40 y 1s40	783,69	51	55	-4
NEUQUÉN	22; 40; 231; 237 Y 242	1.277,44	31	89	-58
MENDOZA	7; 40; 145; 146 y 188	1.118,14	49	78	-29
Total de Km a Intervenir por la DNV para el Mantenimiento Invernal		7809	239	547	-308



ANEXO III-A

- **PUENTE CARRETERO SANTO TOMÉ –
SANTA FE S/RUTA 11**

PUENTE CARRETERO SANTA FE- SANTO TOMÉ S/RUTA 11

DETALLE GESTIÓN

Como consecuencia del seguimiento que venía realizando el área correspondiente en el ámbito el 7° Distrito Santa Fe de la Dirección Nacional de Vialidad, en las vigas afectadas del Puente Carretero y luego de verificar un descenso diario acumulativo, el día 28 de marzo (jueves santo), en conjunto con la Gerencia Ejecutiva de Operación y Mantenimiento se tomó la decisión de interrumpir el tránsito para todo tipo de vehículos sobre el citado puente.

Ese mismo día el Distrito organizó una reunión multisectorial con autoridades de ambos municipios y del Gobierno de la Provincia, donde se comunicó el cierre del puente y la colocación sobre la estructura de un Puente Metálico tipo Bailey apoyado sobre las Pilas, para descargar la viga afectada. Este puente se habilitaría para transporte de pasajeros y emergencias. El cierre del Puente se hizo efectivo a las cero horas del día 29 de marzo (viernes santo).

A partir de ese momento se pusieron en marcha todas las acciones necesarias para instrumentar el corte y por otro lado la movilización del personal técnico para el armado del puente metálico, destacándose que el personal afectado, realizó las tareas en horario nocturno.

El día Lunes 1° de Abril (feriado puente), comenzó la concentración del personal del Grupo de Emergencias en el Campamento Colón (ENTRE RÍOS) y se inició el recuento y clasificación de materiales necesarios.

El día Martes 2: (Feriado - Día del Veterano y de los Caídos en la Guerra de Malvinas) se inició la carga de materiales y puesta a punto de los equipos que participarían del armado del puente metálico.

Día Miércoles 3: comenzó la movilización hacia la Ciudad de Santa Fe, arribando a la Sede del Distrito a las 18 hs.

Día Jueves 4: empezó el montaje del Puente Metálico sobre el Puente Carretero.

Día Viernes 5: finalizó el armado del Puente Metálico tipo Bailey y se colocaron las media New Jersey para contención de las rampas de acceso al Puente Metálico. Paralelamente personal de Conservación preparaba las mezclas que se utilizarían en las rampas.

Día Sábado 6: comenzó la construcción de las rampas, e interrupción de trabajos al mediodía por lluvias.

Día Domingo 7: continuación de los trabajos en las rampas.

Día Lunes 8: culminación de las rampas con una carpeta de mezcla caliente (facilitada por la DPV) de 8 cm de espesor. Prueba de carga con un colectivo urbano.

Día Martes 9: a las 4.00 am habilitación del puente metálico para transporte de pasajeros y emergencias.

Inspecciones diarias y mejoras al señalamiento. Situación que se mantendrá hasta que se ejecuten las obras de reparación contratadas recientemente.

Por Resolución RESOL-2024-102-APN-DNV#MINF de fecha 28 de marzo 2024 se adjudicó a la firma Construcciones CIC S.A. el trabajo de reparación de las vigas afectadas. Por Orden de Compra 46-0014-OC24 (12/04/2024) se perfeccionó el contrato con la Firma CIC S.A.

Actualmente se encuentra en etapa de aprobación la documentación técnica de la solución propuesta, a partir de la cual comenzarán los trabajos sobre el Puente Carretero, solo cabe esperar que estén los fondos disponibles para el cumplimiento del contrato.



ANEXO III-B

- ***PUESTOS DE CONTROL DE PESOS Y
DIMENSIONES***

PUESTOS DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES

La Dirección Nacional de Vialidad tiene 71 puestos de control en la red vial nacional distribuidos en todos los Distritos del país, de los cuales son 99 las balanzas o plataformas de pesar camiones que anualmente deben ser homologadas por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), para conservar su condición operativa legal.

A la fecha, se encuentran operativos, sólo el 44% de los mencionados puestos de control.

Los motivos de la NO operatividad son:

- No cuentan con las Fuerzas policiales para su seguridad dado que los contratos de adicionales de la fuerza policial cesaron por falta de pago.
- Imposibilidad de concurrencia de los operadores de balanzas de la DNV por falta de financiamiento.
- Falta de legalidad metrológica de las balanzas de la DNV ante el INTI.

Atento que los Puestos de Control se encuentran, cerrados, sin personal de esta DNV ni de la fuerza policial existe la preocupación de que los mismos sean vandalizados, sumadas las nuevas disposiciones de reducción del personal de limpieza y de seguridad careciendo de presencia alguna para su protección.

Dos ejemplos claros son los siguientes:

- Existen gastos menores que, a la fecha, resultan imposibles de afrontar en la actual situación para obtener la Verificación Periódica ante el INTI de las balanzas, de Río Grande (provincia de Tierra del Fuego), vencida en enero 2024, donde se necesita \$ 600.000 para abonar los gastos aduaneros y barcaza de cruce del camión transportador de las pesas patrón, pero ni el distrito jurisdiccional ni esta Casa Central dispone de dicho monto.
- Ya existe un Puesto de Control (URUTAU) sobre la RN N°16 en Santiago del Estero, el cual por falta de presencia policial y/o de la Repartición fue vandalizado causando pérdidas y daños significativos.

Es importante destacar que, la falta de recursos y ante el desfinanciamiento de la DNV traerá como consecuencia el cierre de los puestos de Control, a medida que se vayan produciendo los vencimientos legales de cada uno de ellos.

Es dable destacar del tema bajo análisis, que resulta indispensable mencionar que cada gira de verificación, necesita 30 días aproximadamente para su concreción, en lo que respecta a las autorizaciones por parte del INTI, y las logísticas internas propias de la DNV, con lo cual, esta situación a la fecha, estaría siendo crítica, habida cuenta de la falta de autorización para realizar las giras y las correspondientes asignaciones presupuestarias.

Como un ejemplo sinóptico, se destaca que, para los meses de mayo y junio, se prevén la caída legal de 26 balanzas. Entre julio y agosto, otras 23 balanzas perderán su condición legal y deberán ser cerrados.

Par una mejor ilustración, se indica que el control de pesos y dimensiones en la DNV, implica el desarrollo de las tareas y funciones de 412 Agentes, entre los 310 que se dedican enteramente a los controles, 86 son los que trabajan en el otorgamiento de los permisos de tránsito y 26 quienes intervienen en las reparaciones, calibraciones y homologaciones legales de los mismos.

Finalmente, se debe decir que los puestos de control tienen por objetivo preservar la vida útil del paquete estructural de las rutas nacionales y de las obras de arte mayores y menores de la red vial nacional, a través de la fiscalización de los pesos y medidas establecidos por la Ley de tránsito N° 24.449, sus Decretos reglamentarios y modificatorios.

ES COPIA



ANEXO III-C

- **SEÑALAMIENTO**

SEÑALAMIENTO

El señalamiento horizontal y vertical en carreteras y autopistas es esencial por varias razones fundamentales:

Seguridad vial: El señalamiento horizontal, como las líneas divisorias de carriles, las flechas de dirección y los límites de velocidad, ayuda a los conductores a comprender la disposición de la carretera y las normas de tráfico, reduciendo así la probabilidad de accidentes y colisiones.

Orientación y navegación: Las señales verticales, como los letreros de salida, las indicaciones de distancia y los letreros de información, proporcionan a los conductores la información necesaria para navegar de manera segura y eficiente, especialmente en áreas desconocidas o en condiciones climáticas adversas.

Prevención de errores de conducción: Los marcadores y las señales en el pavimento alertan a los conductores sobre cambios en la carretera, como curvas pronunciadas, cruces peatonales y zonas de obras, lo que les permite ajustar su velocidad y comportamiento de conducción para evitar errores y accidentes.

Facilitación del flujo de tráfico: Un buen diseño de señalización puede mejorar la fluidez del tráfico al proporcionar a los conductores la información necesaria para realizar maniobras seguras y eficientes, como adelantar, cambiar de carril y salir de la carretera.

Cumplimiento de normativas: La señalización adecuada ayuda a garantizar el cumplimiento de las leyes de tránsito al informar a los conductores sobre límites de velocidad, restricciones de carga, áreas de estacionamiento y otras regulaciones viales, lo que contribuye a un ambiente de conducción más seguro y ordenado.

Actualmente la Red que la DNV atiende por administración casi 30,000Km) tiene instaladas 330.000 m² de señales verticales. Se reponen aproximadamente por año el 10 % del total instalado (deterioro en el tiempo, vandalismo, robos, accidentes). Los principales materiales que se consumen son chapas de acero galvanizado de 2 mm de espesor y láminas reflectivas autoadhesivas. Estos materiales se compran en forma centralizada una vez al año resultando una inversión anual en dólares de: Láminas reflectivas U\$S 3.300.000 y Chapas U\$S 3.800.000. a esto deben sumarse insumos que los Distritos compran localmente (postes, bulonería, pintura, cuchillas de corte, etc.).

Para la confección de señales cada Distrito Jurisdiccional cuenta con talleres de señalamiento donde se arman las señales y se preparan los postes sostén, estos talleres cuentan con personal especializado para esta tarea. Cada taller de señalamiento cuenta con un plotter de corte de última generación para el corte de las láminas reflectivas. Además, cada Distrito posee un camión de señalamiento diseñado especialmente para ser utilizado en la colocación de señales.

La función del señalamiento vertical es: Prevenir – Reglamentar – Informar. Cuando no se repone una señal preventiva casi seguro habrá un accidente por cuanto el usuario no es advertido de lo que viene más adelante. La falta de una señal reglamentaria es probable que origine un accidente por uso incorrecto del diseño de la vía (por ejemplo, no disminuir la velocidad ante determinados eventos). La falta de señales informativas, originan desorientación del usuario, mayor tiempo de viaje.

Debe decirse claramente: **una falta de inversión en materiales de señalamiento traerá aparejado que los Distritos jurisdiccionales agoten rápidamente su stock de materiales y no puedan reponer las señales faltantes.** Es decir, la falta de señales ORIGINARÁ ACCIDENTES.



ANEXO III-D

- **TAREAS DE EMERGENCIA POR CORTE DE RUTAS**

TAREAS DE EMERGENCIA POR CORTE DE RUTAS

La DNV cuenta con una División que se encarga exclusivamente de atender situaciones de emergencia por cortes de ruta originados por el colapso o riesgo de alcantarillas y puentes. Cuenta para ello con equipos destinados a ello: Grúas, Camiones de gran porte, Camionetas, Casillas Rodante, etc. Este equipo tiene base en el Campamento Colón (Entre Ríos). Tanto en este Campamento como en otros distribuidos estratégicamente Vialidad Nacional tiene acopiados puentes metálicos de armado rápido (tipo Bailey). El equipo de Vialidad Nacional cuenta con una vasta experiencia real en la intervención de situaciones de emergencia aún superior al Ejército Argentino.

Es indispensable para el funcionamiento de este Equipo tener los equipos en buen estado de mantenimiento mecánico, contar con disponibilidad de combustible en todo momento y para el personal actuante que se habiliten los anticipos de gastos en tiempo y forma.

Los Puentes Metálicos sufren desgastes que hacen que con el tiempo deban ser reemplazados actualmente se tenía prevista una compra por U\$S 25.000.000, proyectada para el ejercicio 2025.

Paralelamente los Distritos Jurisdiccionales atienden situaciones de Emergencia con Personal y Equipos propios para situaciones de cortes por: deslaves de laderas, cortes por lluvias extraordinarias o similares. Por citar un ejemplo el Corte de la Ruta Nacional N° 3 en Comodoro Rivadavia por efecto de una marejada fue resuelto íntegramente por personal y equipos de la DNV., o como dijimos en al Puente Carretero Santo Tomé – Santa Fe.

Cabe señalar que Vialidad Nacional cómo integrante del SINAGIR colabora, con equipos y personal, en situaciones de emergencias que afectan la integridad de las personas y sus bienes. Últimamente se intervino en los Incendios en el Sur y en la Tormenta Extraordinaria en la Ciudad de Bahía Blanca. También es normal que la DNV colabore en el traslado de mercaderías ante situaciones de catástrofe.



ANEXO IV

- **SINTESIS Y DEFINICIONES TAREAS
CORTO/MEDIANO PLAZO – NUEVA
MATRIZ VIAL**

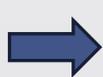
SINTESIS Y DEFINICIONES TAREAS CORTO/MEDIANO PLAZO – NUEVA MATRIZ VIAL

- **Relevamiento y Diagnóstico del Estado de las Estructuras**
- **Realización del Proyecto de las Obras de Mantenimiento y/o Rehabilitación**
- **Ejecución de las Obras de Mantenimiento y/o rehabilitación**

 *Ampliación de capacidad: duplicación de calzadas existentes o construcción de autovías/autopistas por trazas nuevas (variantes)*

 *Ruta Mejorada: incluye repavimentación, pavimentación de banquetas y terceros carriles para sobrepaso colocados estratégicamente. Ensanche de obras de arte de ser necesario*

 *Pavimentación: obra nueva que incluye construcción de obra básica y pavimentación de calzadas naturales*

 *Grandes Puentes: 2 nuevos puentes sobre el río Paraná. Chaco-Corrientes y Santa Fe-Paraná*

 *Túneles en la Cordillera de Los andes: adecuación de los túneles Caracoles y Cristo Redentor, incluyendo galerías de vinculación peatonal y vehicular*

 *Rehabilitación y Mantenimiento de la Red Vial: para gestionar la conservación de la red, se toman en cuenta dos elementos claves, el estado de las calzadas y el tránsito que utiliza las mismas. En base a eso se definen los distintos sistemas de gestión.*

GRANDES PUENTES



	PUENTE	UBICACIÓN
1	TANCREDO NEVES	PUERTO IGUAZÚ (MISIONES) – FOZ DO IGUAZÚ (BRASIL)
2	SAN ROQUE GONZALES DE SANTA CRUZ	POSADAS (MISIONES) – ENCARNACIÓN (PARAGUAY)
3	SAN IGNACIO DE LOYOLA	CLORINDA (FORMOSA) – ASUNCIÓN (PARAGUAY)
4	GRAL. MANUEL BELGRANO	RESISTENCIA (CHACO) – CORRIENTES (CORRIENTES)
5	SANTO TOMÉ – SAO BORJA	SANTO TOME (CORRIENTES) – SAO BORJA (BRASIL)
6	PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	PASO DE LOS LIBRES (CORRIENTES) – URUGUAYANA (BRASIL)
7	GENERAL ARTIGAS	COLÓN (ENTRE RÍOS) – PAYSANDÚ (URUGUAY)
8	LIBERTADOR SAN MARTÍN	GUALEGUAYCHÚ (ENTRE RÍOS). FRAY BENTOS (URUGUAY)
9	ROSARIO - VICTORIA	ROSARIO (SANTA FE) – VICTORIA (ENTRE RÍOS)
10	ZARATE BRAZO LARGO	ZÁRATE (BUENOS AIRES) – BRAZO LARGO (ENTRE RÍOS)

PUENTES – TÚNELES Y PASOS FRONTERIZOS



Puentes, Túneles y Pasos

NECESIDAD DE PROYECTOS EJECUTIVOS





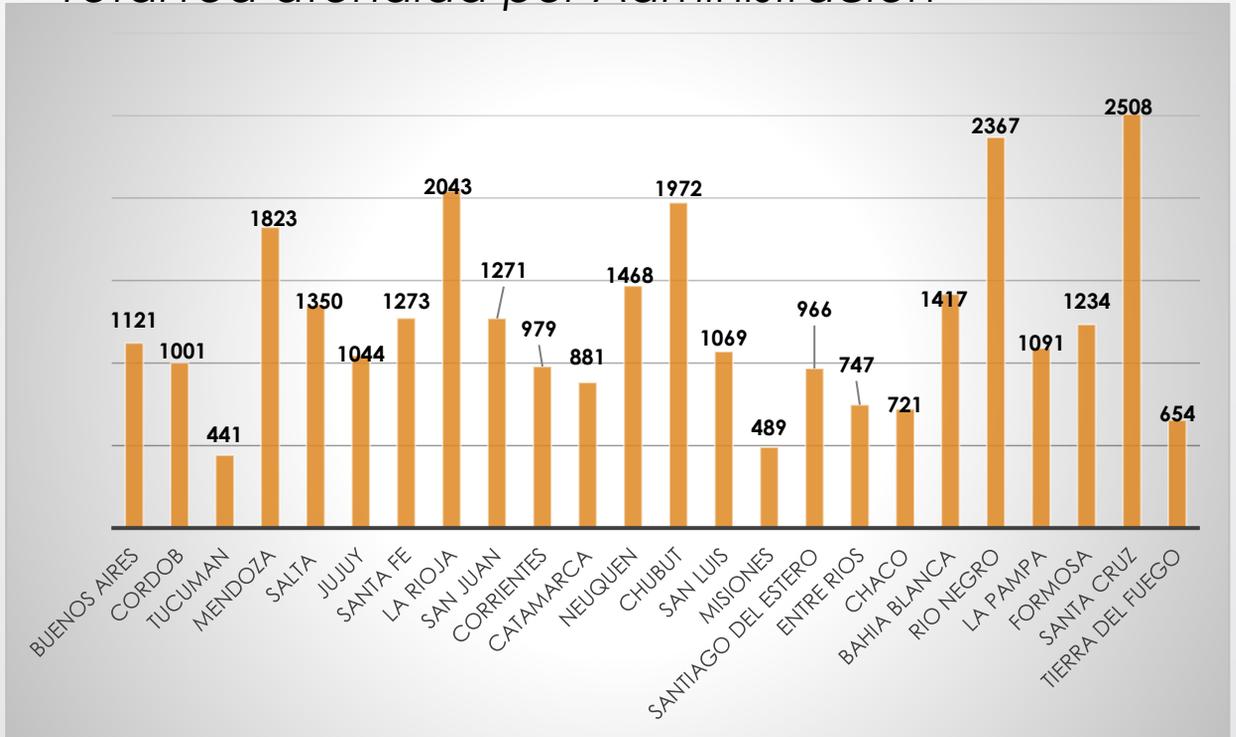
ANEXO V

- **TOTAL DE LA RED NACIONAL DE CAMINOS**
- **DISTRITOS Y DELEGACIONES**
- **CAMPAMENTOS Y SUBCAMPAMENTOS**
- **BALANZAS**

TOTAL DE LA RED NACIONAL DE CAMINOS

TOTAL RED VIALIDAD NACIONAL 40.231,01 KM
TOTAL RED POR ADMINISTRACIÓN 29.925,00 KM

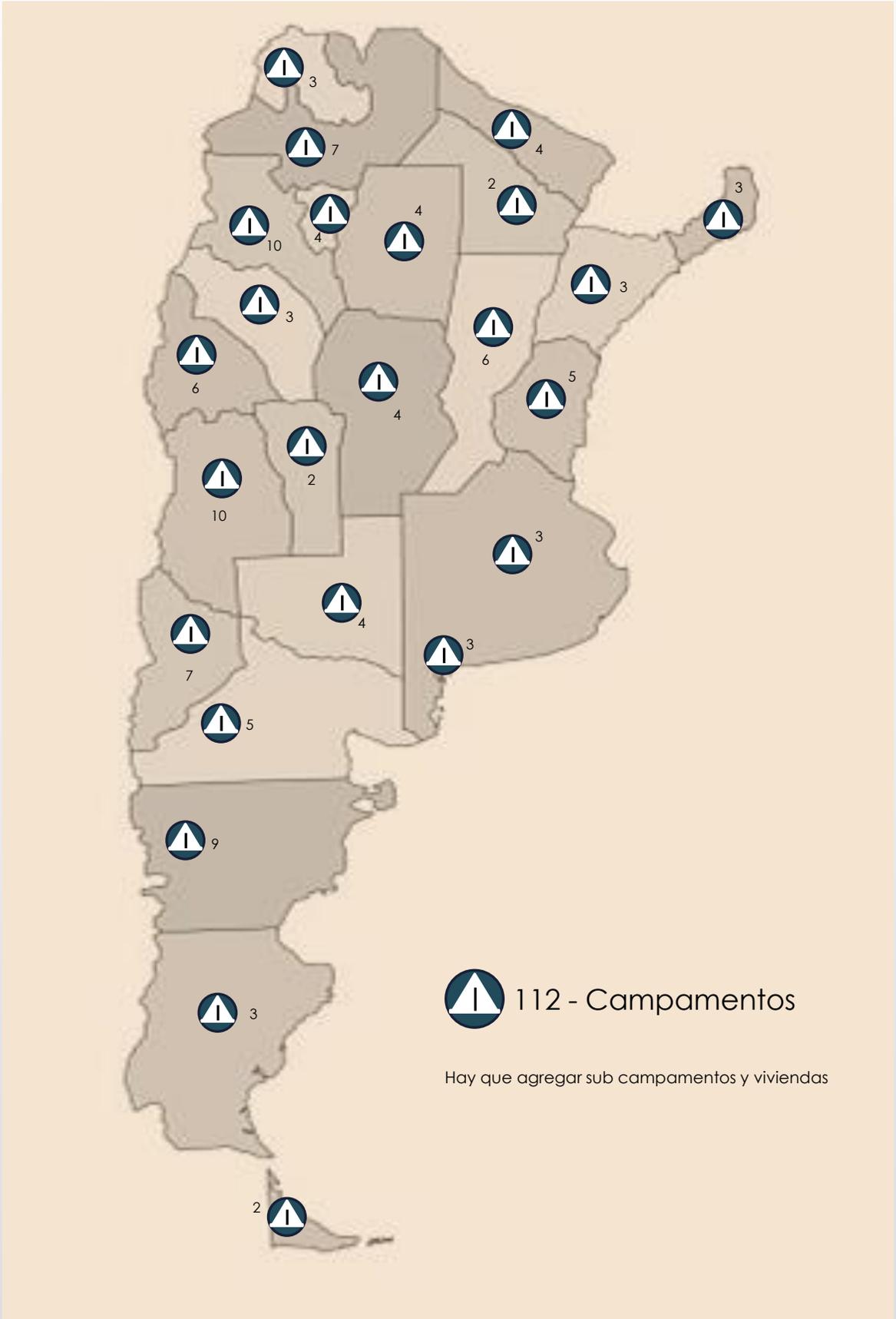
Total red atendida por Administración



DISTRITOS Y DELEGACIONES



CAMPAMENTOS



BALANZAS – CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES

