

TRANSPORTE I

La linda, frente a un difícil camino

En Salta, el sector se debate entre la competencia desleal de pares extranjeros, la falta de capacidad de almacenaje y la añoranza del ferrocarril

Por Carlos F. Pastrana
Pura La Nación

SALTA.—La distancia a los puertos, que encarece el flete, la necesidad de reactivar el ferrocarril, la falta de sitios de almacenaje y la ausencia de crédito para reemplazar equipos son temas que preocupan a productores y transportistas locales que se ven también afectados por la competencia de camiones brasileños y bolivianos. Quienes circulan hacia el Norte por Jujuy y en el departamento San Martín deben hacer frente a los cortes de ruta de los plateros, que demoran la marcha, a veces, durante varios días.

El camión reemplazó puntualmente al tren para el transporte de la producción y hay demandas gubernamentales y de los productores para reactivar el Belgrano Cargas, que no termina de concretar su reactivación.

La presidenta de la Cámara del Transporte General, Internacional y de Carga Peligrosa (C-Trans), Adriana Baroa, señaló la situación desigual del transporte de carga con relación al de pasajeros al puntualizar que los ómnibus adquieren el gasoil a 0,82 pesos el litro contra 1,50 pesos que pagan los camioneros. A eso debe sumarse el subsidio mensual por unidad de 2700 pesos y el hecho de que no

pagan peaje mientras la rebaja de Ruta YPF para el gasoil es inferior en el Norte respecto del Sur. De allí surge la propuesta de regionalizar los costos de manera que se atiendan estas diferencias.

En la provincia, hay alrededor de un centenar de empresas de transporte, un 80 por ciento de ellas son de tipo familiar y demandan una permanente capacitación, ya que el desconocimiento de normas provoca el secuestro de los equipos y multas severas. "Queremos cambiar el concepto de fletar por el de empresa de transporte", destacó Bravo.

Minerales

Además, comentó que para el transporte de boratos —cerca de cien mil toneladas— hay contratos con compañías brasileñas que envían sus equipos restando fuentes de trabajo. En el Norte, además, camiones cisternas de Bolivia ingresan con menos exigencias de seguridad que las unidades nacionales para importar combustible de Campo Durán, cerca de la frontera, y como es válida la habilitación internacional compiten con ventaja sobre los locales.

A propósito del transporte de minerales, el secretario de Minería de la provincia, Ricardo Alonso, recordó la importancia de reactivar el ferrocarril Belgrano, en proceso de licitación, ya que ac-

tualmente toda la carga se traslada por camiones con desventajas comparativas.

El presidente de la Cámara de Comercio Exterior de Salta, Fernando Triquel, puso de relieve "la fuerte suba de los insumos" de la Terminal Ferroviaria del Pacífico, que constituyó una compañía de transporte y logística con Sagemar de Chile. Sostuvo que el parque de vehículos alcanza para la demanda del mercado pero que si creciera la producción en forma sostenida comenzarían a surgir los problemas. La carga fiscal, cuestionó en un 52% del costo —incluyendo tributos nacionales, provinciales y municipales y aportes sociales—, incluyó negativamente en la rentabilidad de las empresas y en la posibilidad de renovar sus flotas.

Desde el punto de vista de los productores, el presidente de ProGrano, Roberto Cha, recordó la insuficiencia de capacidad de almacenaje. En Salta hay lugar para 340.000 toneladas, pero se espera una cosecha superior al millón de toneladas.



La ruta 51 se pierde en el magnético paisaje nortero

CONTENCION

El secretario del Sindicato de Camioneros de Salta, Jorge Guaymá, afirmó que ante los plateros que dificultan el tránsito en la provincia su gremio procura dar contención a los conductores que se ven afectados en su trabajo.

Por su parte, el titular de la Cámara Regional de la Producción, Francisco Leonzi, cuestionó las retenciones a las exportaciones que afectan también las economías regionales con desventajas por el mayor flete, mientras que Fernando Farfury, director de dicha institución, puntualizó que este año no habría problemas con el transporte porque hubo una sensible merma de la producción de soja por problemas climáticos. "Pero si se logran las cosechas que puede dar la región no habría medios suficientes para transportarlas", agregó.

En la industria del citrus, se procura racionalizar la inversión en fletes, cuyo costo oscila entre los 30 a 45 dólares por tonelada. Si se tiene en cuenta la distancia de 1600 kilómetros hasta Buenos Aires, las empresas suelen demorar un camión a la espera de poder ir y volver con carga, según contó el empresario Tadeo García.

En soja, poroto y maíz los números del flete cierran; no así en maíz y girasol, que deben venderse en la zona. Hubo una compensación regional de 500 kilómetros en las décadas del 70 y el 80, pero durante la administración del ex presidente Carlos Menem se eliminó todo tipo de subsidio y este apoyo a las provincias más alejadas desapareció.

En general, las contrataciones con tiempo aseguran los equipos pero cuando se superponen las cosechas con otras regiones se hace difícil una contratación inmediata. Todos los referentes consultados consideraron necesaria la habilitación de créditos de fomento y disminuir la carga impositiva.

El estado de las rutas y la seguridad, sin mayores inconvenientes

La provincia no tiene problemas de seguridad, son escasas las denuncias de robo o asaltos a camiones en las rutas con operativos policiales de cerreo que permiten en la mayoría de los casos esclarecer los hechos. La inquietud surge por los viajes a los puertos del Sur, lo que exige seguros y desde C-Trans (la Cámara del Transporte General, Internacional y de Carga Peligrosa) destacaron la celeridad del sistema de

vigilancia satelital cuyos costos pueden absorber también los peajes locales. El estado de los caminos no es problema. La ruta nacional 34, que cruza la provincia de Norte a Sur, se encuentra en buen estado, y no presenta mayores dificultades salvo las interrupciones por crecidas estivales en el noroeste departamento San Martín. La ruta nacional 16, que va desde la ciudad 34 hacia Chaco, presenta deterioros en el sector de

Santiago del Estero. La ruta 51, que llega al límite con Chile en el Paso de Sico, es mantenida por viabilidad provincial. Para la producción de soja, las rutas provinciales 5, paralela a lo largo del departamento Anta a la ruta 34, está siendo repavimentada en tramos y se construye un puente para reemplazar un badén; y la 30, de Las Lajas a Coronel Orleros, es objeto de mejoras.

OBRAS

IRONADOR

CAMIONES Y VEHICULOS ESPECIALES

Alquiler y Venta

Lineas relativas: 4726-7778 - Fax: 4726-7779
E-Mail: expres@ironador1.com www.ironador1.com

LEVANTA VUELO



□ Como consecuencia del incremento en la cantidad de pasajeros y cargas durante 2004 (97,1% y 133%, respectivamente), Líneas Aéreas del Estado (LAE) está evaluando la compra —mediante el sistema de leasing— de nuevos aparatos Embraer 120 (foto) y 145, de fabricación brasileña. Por ese motivo, el titular de la Fuerza Aérea (controlante de la compañía), brigadier Eduardo Schiaffino, viajó recientemente a Rio de Janeiro.