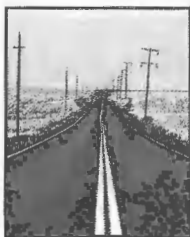


INICIATIVA |

# Infraestructura con impronta productiva

Entidades del campo, la industria y las finanzas propusieron al Gobierno una serie de obras urgentes por US\$ 1650 millones para evitar el colapso logístico



Cuarenta y dos entidades productivas del campo, la industria y las finanzas presentaron un plan nacional de infraestructura para el transporte de cargas, que demandaría una inversión de unos 1650 millones de dólares para la construcción y mejoramiento de rutas nacionales y autopistas, extensión de tramos de la red ferroviaria y dragados y balizamiento de las hidrovías Paraná-Paraguay y Uruguay.

El plan, denominado "Infraestructura del transporte de cargas en la República Argentina", fue elaborado por el Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina, que agrupa a entidades ruralistas, bolsas de cereales y de comercio de todo el país, asociaciones de bancos y cámaras de industrias relacionadas con manufacturas alimenticias de- rivedas del campo.

"Ya adelantamos al ministro (Julio) De Vido los detalles y se mostró interesado. Nos dijo que esto va a ser tenido muy en cuenta porque significa crear puestos de trabajo, inversiones y actividades positivas para la economía", afirmó Luciano Miguens, titular de la Sociedad Rural Argentina, una de las entidades integrantes del foro.

Durante la presentación del trabajo, semanas atrás en la Bolsa de Cereales de Buenos Aires, Miguens recalcó que la Argentina tuvo en 2004 una cosecha de más de 83 millones de toneladas, y advirtió que "esta-

nos muy cerca de los 100 millones de toneladas, y necesitamos garantizar que se pueda transportar una producción de esa magnitud".

El trabajo, según coincidieron los dirigentes, apunta a respaldar el fenómeno exportador que tiene a la producción agropecuaria como principal motor, y toma como base trabajos anteriores efectuados por la Cámara Argentina de la Construcción (CAC), la Asociación Argentina de Carreteras y la Cámara Argentina de Consultores.

Entre los ejes principales del proyecto se busca la consoli-

dación de los corredores bioceánicos (sentido de circulación Este-Oeste), la consolidación de los corredores viales generales (sentido Norte-Sur), una mejora arterial en la red vial provincial y caminos rurales, y la consolidación y desarrollo del transporte fluvial y marítimo (hidrovías).

El plan busca disminuir la relación espacio-tiempo-costos, y enfatiza que "la reducción de los costos de transporte debe transformarse en una verdadera política de Estado y un objetivo esencial para el desarrollo económico del país".

En materia de transporte vial, el

proyecto considera de "alta prioridad" lo que define como corredores bioceánicos Norte, con \$ 257.550.000 de obras; Central, con una inversión estimada en \$ 982.800.000, la mayor inversión del programa; y Patagónico, con \$ 255.790.000.

Asimismo, se reclaman obras trascendentes como la finalización de la autopista Rosario-Córdoba, el proyecto de circunvalación ferroviario en torno de la zona de Rosario y la rehabilitación del "Corredor Vertical Número 2", que incluye de norte a sur a las rutas nacionales 9, 34, 35, 36 y 3, uniendo las ciudades de La Quiaca (Jujuy) con Ríos Gallegos (Santa Cruz) y mediante cruces en ferry, con Ushuaia (Tierra del Fuego). Esta obra ascendería a \$ 93.700.000.

En cuanto a la hidrovía, el plan reclama una profundización del calado, llevando a 28 pies de profundidad el tramo Santa Fe-Puerto San Martín (actualmente de 22 pies), y a 36 pies el tramo Puerto San Martín-Océano Atlántico (hoy de 32 pies), para permitir operar a buques de mayor porte (ver recuadro).

En la actualidad, debido a que los buques no pueden cargar más de 43.000 toneladas, aproximadamente, muchos envíos se hacen por el puerto brasileño de Paranaguá. La profundización permitiría una carga de por lo menos 60.000 toneladas, lo que ahorraría el flete de traslado a Brasil.

El trabajo prevé como fuentes de financiamiento fondos ya existentes como el Impuesto a los gases y el Impuesto a la Transferencia de Combustibles (ITC), entre otros recursos, pero no contempla utilizar para esto las retenciones al campo. "No queremos hablar de las retenciones, porque aplicarlas a este tipo de planes es justificar su existencia, y nosotros queremos su eliminación", afirmó Miguens.

En 2004, el impuesto a los gas recaudó \$ 1740 millones, de los cuales solo un 36% se destinó a obras viales. Por el ITC se recaudaron unos \$ 3000 millones pero apenas el 7% fue para obras de infraestructura, según se destacó en la presentación del proyecto.

## Autorizan obras en la hidrovía

Las obras para el dragado y señalización del río Paraná, entre el canal de Punta Indio y el puerto de Santa Fe, recibieron luz verde de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, que ordenó el inicio de los trabajos en ese tramo, de importancia decisiva en el tránsito de buques en la hidrovía Paraná-Paraguay.

La salida con mayor calado desde el puerto santafesino hasta el océano Atlántico permitirá a los navíos de gran porte una carga aproximada de unos 50.000 toneladas, lo que evitará que buena parte de la producción agrícola de esta zona tenga que embarcarse por Brasil, como ocurre actualmente. Así, las obras harán sentir sus efectos beneficiosos para unos 40 terminales portuarios de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos. La zona concentra más del 70% de los embarques de origen agrícola de nuestro país.

Los trabajos se realizarán en el contexto del acuerdo suscrito entre el Ministerio de Planificación Federal y la empresa concesionaria Hidrovía SA y su desarrollo demandará dos etapas de ejecución. La primera etapa incluirá el mejoramiento de la ruta navegable Troncal hasta 34 pies de calado desde el Atlántico hasta puerto San Martín, actualmente de 32 pies, y llevará a 25 pies la profundidad del tramo desde ese amaradero hasta el puerto de Santa Fe, hoy de 22 pies. La culminación de las mejoras está prevista para comienzos de 2006.

En una segunda etapa, la concesionaria realizará el mejoramiento del calado a 36 pies desde el océano hasta Puerto San Martín y a 28 pies desde este último hasta el puerto de Santa Fe.

PRIORIDADES

- Red vial considerada de alta prioridad en el corredor bioceánico norte junto con inversiones en el ferrocarril Belgrano Cargas (\$ 257.550.000)
- Finalización de la autopista Rosario-Córdoba.
- Corredor ferroviario proyecto Circunvalar del área metropolitana del Gran Rosario.
- Red vial nacional y provincial del corredor bioceánico central, considerada de alta prioridad (\$ 982.800.000)
- Concreción de la autopista Santa Fe-Córdoba, sobre la ruta nacional N° 13.
- Red vial nacional y provincial en el corredor patagónico, considerada de alta prioridad (\$ 255.790.000)
- Rehabilitación de la red vial "Corredor

- Vertical Número 2". Abarca rutas nacionales N° 9, 34, 35, 36 y 3. Tramo La Quiaca-Ríos Gallegos-Ushuaia.
- Hidrovía Paraná-Paraguay. Profundización del canal navegable troncal desde el puerto de Santa Fe hasta el mar. Aún sin estimación de costos.
- Hidrovía Paraná-Paraguay, Dragado y balizamiento del tramo Comandante Senta Fe (\$ 90.000.000)
- Profundización del canal navegable troncal de la hidrovía del río Uruguay. Aún sin estimación de costos.
- Ejecución de las inversiones necesarias para el óptimo funcionamiento del ferrocarril Belgrano Cargas.
- Mejoramiento de la red vial de caminos naturales.

PROFUNDIZACIÓN

Textos Expotrade

ACOPLADOS

# SANCHEZ

S.A.

Tel. (0223) 482-4831 - Tel. Bs. As. (011) 15 5048-6682 | 15 5008-4456  
 acoplados@sanchez.com.ar

PUBLIQUE SU AVISO

## Transporte & Logística

Para más información:

(011) 4779-5300

tyl@expotrade.com.ar

AURELIA CAMIONES

IVECO Aurelia

TORTUGUITAS: Pasaje Los Hornos 155 - Pcia. de Bs. As. • E-mail: carlos@tortuguitas.com.ar • Tel.: (03327) 444100  
 RETIRO - PTO. MADERO: Av. José M. Quintana 1407 (1104) - Cda. Fed. • E-mail: repuestros@retiroptomadero.com.ar • Tel. / Fax: 4315-3033 / 3313  
 JUNÍN: Ruta 85 y Ruta 7 km 257 (4606) - Pcia. de Bs. As. • E-mail: agenciapromocion@retiroptomadero.com.ar • Tel.: (02362) 420066 / 81 / 91