

"Norte Grande: chinos invertirán u\$s 1.000 millones en el FFCC Belgrano Cargas", *Región Norte Grande*, Argentina, 22 de marzo de 2010.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=15246>

Fecha de consulta: 23/01/2014.



La presidenta Cristina de Kirchner analizó con el titular de la empresa China Nacional Machinery and Equipment Import and Export Corporation (CMEC) , Yang Wansheng, el plan de inversiones en infraestructura para el FFCC Belgrano Cargas.

De esta manera la jefa del Estado avanzó con funcionarios chinos en las condiciones del contrato comercial que se desarrollará con China para mejorar la infraestructura del Belgrano Cargas, que contempla una inversión superior a los 1.000 millones de dólares.

De llegar a buen término las negociaciones con el Gobierno nacional, la inversión implicaría unas 200 mil toneladas de material ferroviario, 3.000 vagones y 100 locomotoras que se incorporarán al sistema.

Hoy el Belgrano Cargas transporta unas 80 mil toneladas mensuales de cereales a puertos, frutos principalmente de Salta y Chaco. Son las formaciones que desde Joaquín V. González (Salta) bajan por Monte Quemado (Santiago del Estero), Aviá Terai (Chaco), Charata, Pinedo, Tostado, San Cristóbal, Santa Fe. Desde Avía Terai hasta el puerto de Barranqueras en la provincia del Chaco.

Otro ramal del Belgrano Cargas también procede desde Salta, pasa por Tucumán, Santiago del Estero y llega a Córdoba, San Francisco hasta Rosario y Buenos Aires, pero su fuerte es el transporte de azúcar y completa cargas con cereales



Durante el encuentro, que se llevó a cabo el jueves pasado, la Presidenta estuvo acompañada por el ministro de Planificación Federal, Julio De Vido; el secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi; el embajador de la República Popular China, Gang Zeng y autoridades de la empresa ferroviaria estatal China.

El Ferrocarril Belgrano Cargas atraviesa 14 provincias y es la gran llave para transportar la producción del noroeste argentino, y a valores altamente competitivos.

La traza original unía Buenos Aires con Chaco, pasando por Santa Fe, y tenía un ramal que pasaba por Santiago del Estero, Tucumán y Salta, llegando hasta Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), y al norte de Chile, por Socompa (Salta).

La privatización del Belgrano Cargas fue una de las que más se demoró en la década del 90, y finalmente fue adjudicada a una sociedad anónima en la que un sindicato de la Unión Ferroviaria (UF) logró la mayoría accionaria con el 51%, junto con una cooperativa de trabajadores Laguna Paiva, propietaria del 49% de las acciones.

Esta última al poco tiempo se retiró por desinteligencias con la UF, y el sindicato liderado por José Pedraza devolvió la concesión ante la imposibilidad de hacerla operativa.

La obra que se encara ahora tiene como objetivo la recuperación de la trocha métrica del tren en más de 1.600 kilómetros en dos secciones: Timbúes (Santa Fe) hasta el norte del puerto de Rosario y para Vía Terai (Chaco), y la otra desde Barranqueras (Chaco) hasta la ciudad de Salta.

En base a las previsiones actuales, la obra será financiada casi en su totalidad, el 85%, por el Banco de Desarrollo chino, a tasa libor, más 1,5% de interés a partir de los acuerdo existentes entre los Gobiernos de ambos países.

En el caso concreto de este acuerdo, forma parte de un convenio firmado en 2004, que permitió la compra de coches para subterráneos de Buenos Aires, para el Ferrocarril San Martín, y ahora para el Belgrano Cargas, informaron fuentes del Ministerio de Planificación.

Las obras de recuperación de la infraestructura ferroviaria del Belgrano Cargas forman parte plan para revalorizar el transporte ferroviario y tienen como propósito permitir que sean viables algunas economías regiones (particularmente del Norte Grande (NEA-NOA), que hoy están postergadas.

El tendido de las nuevas trochas estará a cargo de la Administradora de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y se introducirán innovaciones tecnológicas, tanto en los rieles como en los durmientes, que permitirán el aumento de la capacidad de carga y de la velocidad de circulación del ferrocarril.