

"El campo pide autopistas y trenes para ahorrar u\$s500 millones en fletes", *Región Norte Grande*, Argentina, 24 de noviembre de 2010.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=17041>

Fecha de consulta: 27/01/2014.



Un estudio privado en el Foro de la Cadena Agroindustrial (FCI), solicita mejoras para el traslado de productos en camión y reinversión en materia ferroviaria, sin la intervención monetaria ni de gestión del Estado. las obras son imprescindibles para transportar 150 millones de toneladas en 2020.

El FCI, que agrupa a empresas agropecuarias de insumos, servicios, industrialización, comercialización y transporte, reclamó ayer la implementación de un plan nacional que permita construir 13.342 kilómetros de autopistas sin peaje directo y la rehabilitación de los ferrocarriles para transportar las 150 millones de toneladas de granos que espera producir en 2020.

El campo es el mayor transportador de cargas del país y es responsable del 75% del material trasladado por ferrocarril. Un trabajo de diagnóstico encargado por el Foro indica que, con el conjunto de las obras planteadas, con financiamiento cero del Estado, el productor podría ahorrarse unos u\$s 491 millones en fletes en 2020.

El presidente de la Bolsa de Cereales, Ernesto Crinigan, inició la jornada de presentación del trabajo y dijo que la propuesta es “desarrollar una red de autopistas inteligentes, a riesgo privado, sin afectar el presupuesto público, y libres de peajes, financiado por un impuesto a los combustibles que será ampliamente compensado por el ahorro en los gastos de transporte”. El esquema contempla la baja del impuesto actual sobre los combustibles, que será eliminado en forma gradual.

“Hoy, con el impuesto a los combustibles se paga anticipadamente el servicio de carreteras, sin ninguna contraprestación, contra promesas que después no se concretan”, acusa el diagnóstico y amplía que producto de esta recaudación se manejan u\$s 4.000 millones,

“suficientes para pagar al contado 2.000 kilómetros de autopistas. En diez años podrían haberse habilitado 20.000 kilómetros, pero ni siquiera pudo terminarse la autopista Rosario-Córdoba”.

La propuesta de obras viales del Foro coincide con el ‘Programa de Modernización de la Infraestructura del Transporte Terrestre (Promitt) plasmado en un proyecto de ley que tiene estado parlamentario en la Cámara de Diputados hasta fines de 2011 y cuenta con el apoyo de ocho bloques, según explica el trabajo.

Respecto de los ferrocarriles, el diagnóstico expone que, en 1930, transportaban más de 34 millones de toneladas de granos, mientras que en 1992 ese volumen había caído a 9,7 millones. Actualmente, esa cantidad oscila entre las 20 y las 25 millones de toneladas.

Para mejorar la participación de los trenes, que hoy trasladan sólo el 5% de las cargas interurbanas de la Argentina, el Foro propone tres ejes de trabajo: los corredores Bioceánico Norte Grande (Capricornio), Central y de la Patagonia para vincular los centros productivos nacionales con puertos argentinos y también de Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil.

Por último, los empresarios del sector plantean conformar una Comisión de Trabajo conjunto entre los ministerios de Planificación, que lidera Julio de Vido y de Economía, al mando de Amado Boudou para analizar la situación de la infraestructura de transporte y proponer cambios para aumentar la inversión privada en el sector.