

INFRAESTRUCTURA, LA GRAN LIMITANTE PARA EL AGRO

Mercedes Colombres. 2010. La Nación, Sec. 5ª Campo, Bs. As., 27.11.10:5.

www.produccion-animal.com.ar

Volver a: [Orígenes, evolución, estadísticas y análisis de la ganadería](#)

EN LA 7ª JORNADA DEL FORO AGROINDUSTRIAL SE HABLÓ DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA ACOMPAÑAR EL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN

Falta de infraestructura y escasez de energía. Estas son, de acuerdo con los expertos convocados por la 7a. Jornada del Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina, que se realizó el martes, las principales limitantes para el crecimiento de la producción local. "La producción argentina se ha más que triplicado desde inicios de los años noventa, pero la generación de energía e infraestructura básica en caminos y medios de transporte ha crecido muy escasamente", destacó en la apertura de la jornada Ernesto Crinigan, presidente de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires.

"Estamos ante una verdadera amenaza que puede neutralizar el esfuerzo productivo por carencia de logística. Las soluciones deben ser encaradas ya porque este tipo de infraestructura no se arma de un año para el otro y hemos perdido demasiado tiempo", acotó Crinigan.

En este contexto, el Foro anunció que apoyará iniciativas que apunten a la diversificación de la matriz energética y trabajará por la sanción del Programa de Modernización de la Infraestructura de Transporte Terrestre (Promitt), que propone la construcción de una red de autopistas de 13.342 kilómetros libres de peajes y a la rehabilitación de los ferrocarriles. "Esto no se trata solamente del transporte de granos. Con las rutas actuales se mueren miles de personas, o sea, que por ellas tenemos un costo social enorme", destacó Raúl Dente, presidente de la Federación de Acopiadores y vocero del Foro.

"La construcción de una red de autopistas descentraliza e integra el territorio a través de una gradual relocalización de actividades productivas y de población", explicó Osvaldo Ottaviano, director ejecutivo de la Fundación Metas Siglo XXI, que impulsa el Promitt.

El experto destacó que, en materia de infraestructura vial, marítima y ferroviaria, el problema no es la falta de fondos, sino la falta de voluntad política para ejecutar las obras. "Como consecuencia del desvío de los fondos provenientes del impuesto a los combustibles, creado para la construcción de carreteras, los caminos quedan siempre para el año que viene y los fondos se derivan a necesidades más urgentes", señaló Ottaviano. Por esto es que los que disertaron en el Foro pusieron énfasis en la metodología del Promitt, que propone financiar la construcción de autopistas a través de una tasa a los combustibles, a cobrar una vez que se finalicen los caminos, lo que evitará demoras excesivas en la concreción de las obras.

Según alteraron los especialistas presentes, si no se actúa rápido en esta materia, puede haber problemas en la próxima década. Así, de acuerdo con Guillermo Laura, autor del Promitt, y a Daniel Montamat, ex secretario de Energía, si el Gobierno no toma conciencia del problema, "entre 2015 y 2020 colapsarán la infraestructura vial y energética".

En el contexto de los problemas de los caminos, otro de los paneles de la jornada analizó la dependencia del agro con el transporte terrestre y el creciente costo de los fletes.

"El transporte es un nexo imprescindible entre la producción y la exportación y consumo de cereales. El 75% de la producción primaria del país se transporta mediante el camión. Por eso la modernización de la flota y la bodega se constituyen en una de las asignaturas pendientes", destacó Emilio Felcman, de la Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Carga (Fadec).

En este sentido, los expertos presentes destacaron que, con la construcción de nuevas autopistas y la introducción al país de los bitrenes (camiones con mayor capacidad de carga), se puede ahorrar hasta un 37% en el costo de los fletes.

A la hora del cierre, encabezado por el presidente de Confederaciones Rurales Argentinas (CRA), Mario Llambías, y el presidente de la Rural, Hugo Biolcati, se reclamó que el Gobierno tome como bandera la necesidad de desarrollo de más infraestructura. "Necesitamos obras para hacer un país mucho más federal, y poder integrarnos mejor con Paraguay, Brasil y Uruguay. Esto revitalizaría el Mercosur desde un punto de vista productivo, ya que tenemos grandes posibilidades si trabajamos en bloque", reflexionó Llambías.

Volver a: [Orígenes, evolución, estadísticas y análisis de la ganadería](#)