Las necesidades de infraestructura vial, ferroviaria y gasífera en el norte santafesino

JULIO CALZADA - DESIRÉ SIGAUDO

En esta nota se detallan algunas de las obras de infraestructura que reclaman las entidades empresarias y representantes de los sectores de la producción, comercio e industria del norte de la provincia de Santa Fe. Nos referimos a obras viales, ferroviarias y de provisión de gas. Los pedidos tienen que ver con los problemas de competitividad que tiene el campo, el comercio, los servicios y las actividades industriales en dicha zona. La localización genera una 'disparidad en las oportunidades para competir' por parte de aquellas empresas que se encuentran radicadas en zonas alejadas de los grandes centros urbanos.

La 'localización' impacta directamente, vía costo de transporte, sobre la competitividad de las empresas de los tres departamentos (9 de Julio, Vera y General Obligado). Este aspecto tiene un efecto altamente negativo, no sólo a través de la mayor incidencia del flete sobre el precio final del producto en comparación con el de empresas radicadas cerca de los grandes centros urbanos, sino también como consecuencia de los inconvenientes que se presentan en el abastecimiento, tanto de los insumos y las materias primas como de los productos finales.

La infraestructura regional presenta un déficit en la red vial, la cual es insuficiente y en un gran porcentaje no presenta un adecuado mantenimiento. Por otra parte, la ausencia de gas natural por redes, representa una gran desventaja para las empresas de la región. La falta de este servicio se manifiesta directamente a través de un marcado diferencial de costos, por cuanto obliga a utilizar otras fuentes de energía de mayor costo relativo, y en algunos casos imposibilita utilizar maquinaria que permitiría una producción más eficiente en términos de tiempo y costos de operación.

A continuación se detallan las obras de infraestructura solicitadas:

Rutas Transversales

Finalización de la Ruta Provincial Nº 31:

Dicha vía atraviesa transversalmente los Bajos Submeridionales, conectando las Rutas Nacionales Nº 11 y 95. Se ubica en el centro de un total de 3.000.000 hectáreas, donde sólo existen dos rutas además de ésta, la RP Nº 32 y la RP Nº 30 (en muy mal estado de transitabilidad). Esta zona se convertiría en un corredor más directo al polo industrial Reconquista-Avellaneda y su Puerto. Por otro lado, permitiría explotar, y de manera eficiente, 2.000.000 de hectáreas en la zona de los Bajos Submeridionales.

Posee una longitud total de 237 km y el asfalto llega solo hasta la localidad de Tartagal, siendo imperiosa la necesidad de su conexión asfaltada con la Ruta 3 en una primera etapa, y hasta la Ruta 95.

Ruta Provincial Nº 39 (tramo Gobernador Crespo–San Cristóbal):

Esta ruta es una de las vías transversales con las que cuenta la provincia de Santa Fe, une los departamentos San Javier, San Justo y San Cristóbal. Del tramo que une Gobernador Crespo (Departamento San Justo) y San Cristóbal (Departamento San Cristóbal) sólo se asfaltó el tramo Gobernador Crespo hasta los puentes. Es un corredor muy importante al cual le faltaría completar la pavimentación en toda su extensión hasta la Ruta Provincial N°2.

Ruta Nacional Nº 98:

Los 147 km. que posee esta ruta se encuentran asfaltados presentando periódicamente importantes deterioros en su carpeta asfáltica (actualmente se están realizando tareas de bacheo). Es importante mencionar que ésta es la única ruta que une transversalmente los tres departamentos del norte santafesino. En realidad un área geográfica de casi 50.000 km2 dispone de una sola ruta que une el Este y Oeste del norte provincial. A través de esta ruta se conectan las zonas productoras de cereales (Este de Santiago del Estero, Norte de Santa Fe y Suroeste de Chaco) con Puerto Reconquista y

las industrias existentes en su zona, y la Ruta 11, una de las principales vías de acceso al complejo industrial oleaginoso de Rosario.

Ruta Nacional Nº 95:

Se encuentra íntegramente asfaltada, sin embargo, presenta un importante estado de deterioro en toda su extensión. Es fundamental su mantenimiento en buen estado por considerarla el único corredor Norte – Sur de la zona Noroeste de Santa Fe.

Ruta Provincial Nº 32:

Es una alternativa a la Ruta 31 debido a la similitud en la localización de su traza para atravesar los Bajos. Su traza es de tierra en toda su extensión (pavimento muy deteriorado en el tramo que une Villa Ocampo-Villa Ana). Al igual que la ruta 31 posee un tramo intransitable por la ausencia total de mantenimiento.

Ruta Provincial Nº 3 (Tramo Vera – Los Amores):

Luego de un período de detención de las obras, ha sido nuevamente licitada y adjudicada, lo que ha permitido reanudar los trabajos en la misma. Se finalizó la pavimentación de 13.5 kilómetros del tramo Intiyaco y Golondrina, en el departamento Vera. Quedando pendiente su llegada a Los Amores.

Ruta Provincial N° 30:

Solamente pavimentado el tramo Ruta 11-Villa Guillermina. Es la vía de comunicación transversal que permite vincular una extensa región de las provincias de Santa Fe, Chaco, Santiago del Estero y gran parte del NEA y NOA. Su desarrollo daría la posibilidad de incrementar la actividad con infraestructura necesaria a Puerto Ocampo y a toda la zona del norte-norte de la provincia de Santa Fe. Esta ruta se convertiría en el motor del tránsito de la producción regional, cuya pavimentación permitiría la integración de comunidades hoy aisladas y olvidadas que tienen una importante producción agropecuaria y, además, permitiría abaratar costos en el transporte, además de descongestionar las rutas de orientación norte-sur que confluyen, fundamentalmente, en los grandes centros urbanos y portuarios como Rosario y Buenos Aires.

Ruta Nacional N° 11:

Presenta un gran deterioro de la cinta asfáltica en toda su traza, y es imperiosa su transformación en autopista, autovía, o al menos en ruta segura por el importante caudal de tráfico, ya que es la única comunicación con Asunción del Paraguay.

Puente Reconquista-Goya

El proyecto del sistema de interconexión vial Reconquista – Goya (Lavalle) tiene una longitud de 42 km sobre el Río Paraná. Dicha obra contribuirá a eliminar la barrera geográfica entre las provincias de Santa Fe y Corrientes impuesta por el río Paraná, mejorando la vinculación entre la región de la Mesopotamia Argentina (provincias de Misiones, Corrientes y Entre Ríos) con el resto del país, agilizando el transporte de mercaderías y personas lo que contribuirá a obtener precios competitivos y superar desequilibrios históricos mediante el desarrollo de la economía regional del noreste argentino.

La Interconexión Vial es asimismo una articulación sumamente importante dentro del sistema multimodal de transporte de la Hidrovía Paraná-Paraguay que, junto con el desarrollo de un sistema portuario, beneficiará los mercados regionales existentes y emergentes, permitiendo desarrollar económicamente a los países involucrados. Al construir un puente sobre el río Paraná que cumpla con el objetivo de materializar una conexión vial, se minimizarían los costos totales de transporte, favoreciendo las conexiones intermodales de la red ferroviaria y portuaria y potenciando el desarrollo regional sustentable con una mejor calidad de vida.



Reactivación de los FFCC de pasajeros y de carga

Se solicita la rehabilitación del ramal del FFCC Belgrano para conectar las localidades desde Santa Fe hasta Resistencia, pasando por San Justo, Calchaquí, Vera e Intiyaco. Se desea revertir la situación para que los trenes vuelvan a transportar cargas y pasajeros, logrando no sólo la comunicación de zonas en que solo ese tipo de transporte llega, sino el abaratamiento de los costos del transporte tanto de personas como de productos.

Gasoducto del NEA (GNEA)

La ausencia de gas natural por redes, representa una gran desventaja para las empresas de la región. La falta de este servicio se manifiesta directamente a través de un marcado diferencial de costos, por cuanto obliga a utilizar otras fuentes de energía de mayor costo relativo, y en algunos casos imposibilita utilizar maquinaria que permitiría una producción más eficiente en términos de tiempo y costos de operación.

Esta obra se encuentra retrasada en el norte del país. Está previsto, cuando finalice, que sea abastecido por el gas natural proveniente del Gasoducto Juana Azurduy que transporta el gas entre los países de Bolivia y Argentina.