

Economías regionales. El NOA argentino.

Tenía pensado un trabajo sobre las dificultades de las economías regionales, pero como cada una tiene sus particularidades me voy a centrar en la región NOA que no solo es tradicionalmente la más postergada de nuestro país, sino que es la que más conozco en forma personal y directa por estar incluida Salta, mi provincia.

Es una región con enorme potencial productivo pero que por la falta de desarrollo y la consecuente falta de generación de trabajo sigue siendo la gran expulsora de gente a las villas del conurbano bonaerense. En el siglo XIX nuestra región era el gran núcleo de intercambio con el alto Perú norte de Chile, Paraguay y toda la región del centro oeste sudamericano. Políticas centralistas de sucesivos gobiernos y una infraestructura radial hacia el puerto de Buenos Aires nos sacaron de ese centro y nos convirtieron en el patio del fondo de la pampa húmeda.

Hoy una región que incluye a:

-Catamarca: minera, nogalera, olivícola y textil entre otras cosas.

-Jujuy: azucarera, hortícola, minera, tabacalera, textiles, camélidos, papel.

-Santiago del estero: algodónera, cerealera, forestal ganadera, hortícola y oleaginosas.

-Tucumán: con plantas automotrices, azucarera frutícola y cítrica, hortícola textil, metal mecánico.

-Salta: azucarera hortícola, frutícola y cítrica, minera, forestal, oleaginosas, granos y legumbres, tabacalera, vitivinícola y petroquímica y ganadera sigue siendo la más postergada del país y así lo muestran los índices de pobreza, informalidad y desempleo.

Sin duda nuestros grandes problemas son las distancias, los costos de la logística y la falta de inversión que siempre prefiere dirigirse a las zonas más cercanas a los mercados y los puertos.

Para darnos una idea. Hoy pedí cotización a dos empresas grandes de transporte y para transportar granos desde Pichanal, nudo central del norte salteño y con enormes posibilidades productivas e inmensa pobreza. El flete por camión hasta el puerto de Rosario es de \$3000 la tonelada, más iva, mas U\$S400 de gastos portuarios y marítimos , \$50,000 de depósito fiscal, estos últimos valores por contenedor, en un momento en que las cámaras de Rosario están comprando la soja a U\$S240 y el maíz a un tope de U\$S150. Esto nos muestra que ,todo a dólar oficial, solo llegar al puerto nos cuesta entre el 25 y el 30 por ciento de nuestra soja y más del 30 de nuestro maíz. Y todo ello por la atestada ruta 34 y con puertos colmados que generan km de camiones en espera en la época crítica.

Es verdad que algunas cosas parecen mejorar por lo menos en parte. Hace poco llegaron las obras de mejora ferroviaria del Belgrano Cargas desde Rosario hasta Talavera, cerca del límite entre Salta y Chaco, obras con años de demora, y se pudo largar por primera vez formaciones de trenes de más de 60 vagones con todo lo que eso puede significar como reducción de costos, pero al mismo tiempo se paralizaron las obras entre Talavera y Pichanal que contaban con financiamiento chino con lo cual

se aísla a Orán y San Martín grandes productoras de azúcar, biocombustibles, granos legumbres y se postergan las obras complementarias para un mejor tránsito a Jujuy y entre Metán y Tucumán.

Es fundamental seguir avanzando en estas obras de infraestructura ferroviaria, la vial en la ruta 34 y en los accesos a puerto para ambos sistemas. En el caso ferroviario se está avanzando en el acceso directo al puerto de Timbues a través de varios desvíos y una playa ferroviaria con una parrilla de 10 vías.

Pero además la otra forma de bajar estos costos es la elaboración e industrialización en origen de nuestra producción primaria y eso no se podrá lograr sin un claro incentivo a la inversión que de otra manera no llegara nunca a estos confines de la patria. Estímulos impositivos, financieros y reglas claras son imprescindibles para empezar a nivelar este país desbalanceado y si logramos que nuestros trabajadores regresen a sus hogares seguramente nos permitirá enfrentar mejor futuras pandemias. Un ejemplo, el famoso decreto 814 que en ciertas regiones permitía incorporar personal descontando aportes de otros impuestos que hoy está en la nebulosa y debería reafirmarse. O la ley 26093 de biocombustibles, tan importante para nuestros azucareros y productores de granos, que debe ser prorrogada urgente porque la incertidumbre está paralizando inversiones y actividades, ampliando los cupos futuros para equipararlos a otros países del mundo entre ellos nuestro socio estratégico Brasil.

Pero además tenemos que avanzar en otros esquemas de integración apuntando fundamentalmente a los puertos del norte de Chile que son puertos limpios y de gran calado y que deberían ser una base no solo para el comercio con Asia que también atiende Rosario y puertos cercanos, sino fundamentalmente a la costa Occidental de América donde desde Perú, Colombia, al sur de Estados Unidos pasando por todo Centroamérica, existen grandes mercados para nuestra producción, en especial para nuestras legumbres {porotos y garbanzos}. A esos puertos podemos acceder por los pasos de Jama en Jujuy, Sico en Salta, y San Francisco en Catamarca además del ramal ferroviario C14 que a través de Salta nos lleva directamente a los puertos de Antofagasta, Angamos, Mejillones e Iquique y que está operable. Una imagen....Salta está a 1400 Km. de Rosario y a 740 de Antofagasta vía Sico. Por supuesto con una cordillera de por medio que requiere muchas mejoras e inversiones para poder avanzar,

Se está trabajando en el corredor bioceánico que une al sur de Brasil con estos puertos de Chile. Solo falta asfaltar la mitad del tramo paraguayo que está en obra, y alrededor de 140 km. de ripio en el paso a Sico-Jama está en condiciones y Salta con sus propios recursos, pavimento la ruta provincial que une la nacional 34 con el límite con Paraguay en Zanja Honda y es parte de la bioceánica. Seguramente el sur brasileño no dejara de salir al Atlántico pero esta ruta atraviesa y saca del aislamiento a las regiones con más pobreza y más olvidadas de nuestro país y nuestros vecinos

Y en esto no se trata de crear contradicciones sino de romper el aislamiento, los puertos de Rosario y Santa Fe en general y el puerto de Zarate seguirán siendo absolutamente necesarios y en muchos casos de menor costo, pero las alternativas que planteamos nos abrirán mercados y posibilidades que hoy son inimaginables.

Ultimo tema es la necesidad de arreglar dos puentes derrumbados hace años en el ramal c15 que nos lleva a Bolivia, que es gran comprador de harinas aceites y legumbres y que tiene en conexión un sistema ferroviario que funciona y que llega hasta el oriente boliviano y a Corumba en Brasil.

Infraestructura y estímulos a la inversión que compensen nuestras desventajas son la clave. Pero las riquezas potenciales y las perspectivas de crecimiento y equidad justifican cualquier esfuerzo.

*DR MARCELO LOPEZ ARIAS
SENADOR NACIONAL M.C
DIPUTADO NACIONAL M.C*