por Carla Rizzotto



El camino que falta

La discusión por aplicar una tasa al transporte de carga en las vías rurales de Río Negro vuelve a poner sobre la mesa un problema que excede a una intendencia: cómo financiar, gestionar y adaptar una red de caminería que quedó atrás frente a las nuevas necesidades productivas. La Asociación Rural del Uruguay, la Federación Rural y la Sociedad de Productores Forestales rechazan nuevos cobros y proponen una solución de alcance nacional.



Fuente: Presidencia

En el medio rural, un camino no es solo un camino. Es la vía por la que sale la producción, entran los insumos y se conectan localidades que muchas veces no tienen otra alternativa. Mantener esa red cuesta dinero y, desde hace décadas, la pregunta es quién debe ponerlo y cómo. Esa discusión volvió a instalarse en Río Negro, donde la intendencia incluyó en su presupuesto 2026-2030 un artículo que habilita el cobro de "un precio por el uso de caminos públicos vecinales departamentales" a quienes "transporten cargas en vehículos de porte tal que generen o puedan generar deterioros".

Así reza el artículo 164 aprobado por 16 de un total de 31 ediles en marzo pasado en la Junta Departamental. Lo recaudado, continúa, "se destinará al mantenimiento y mejora" de esos caminos. El apartado faculta al Ejecutivo departamental a reglamentar el comienzo de este sistema, sus tarifas y el modo de pago.

Si bien existe una disposición aprobada, esta aún no ha sido reglamentada, por lo que el cobro todavía no se ha implementado. Más allá de eso, tanto la Sociedad de Productores Forestales (SPF) como la Asociación Rural del Uruguay (ARU) y la Federación Rural (FR), expresaron su rechazo y disconformidad apenas tomaron conocimiento de la medida. Además de considerarla "absolutamente inconveniente", asegura el gerente general de la SPF, Miguel Helou, esta transmite "una señal equivocada al sector productivo".

"Una medida de este tipo puede generar mucho daño y frenar la inversión". Miguel Helou, SPF



Gentileza: SPF

Gerente general de la Sociedad de Productores Forestales, Miguel Helou.

La Intendencia de Río Negro incluyó en su presupuesto un cobro para vehículos de carga que dañen los caminos vecinales. La disposición aún no ha sido reglamentada ni implementada.

En marzo pasado, representantes de las tres gremiales mantuvieron una reunión con el intendente rionegrino, Carlos Levratto, para plantear su postura. Además de manifestar su rechazo al cobro, se mostraron dispuestos a colaborar para mantener y optimizar la red de caminería rural, pero sin que ello suponga una mayor carga impositiva para la producción.

Helou explica que "este tipo de precio o gravamen adicional presenta visos de inconstitucionalidad", tal como sucedió con iniciativas similares anteriores en otras intendencias como la de Paysandú y Cerro Largo, que no llegaron a aplicarse. El gerente general de la SPF también señala que con "la actual y significativa contribución tributaria –impuesto al patrimonio, impuesto a la renta empresarial, impuesto sobre la renta personal de los trabajadores, contribuciones rurales e impuesto de Primaria, entre otros gravámenes– ya se aportan recursos para estos fines".



INTERAGROVIAL
PAYSANDÚ - RUTA 3 KM. 368,5 / TEL: 4723 0934
TACUAREMBÓ - RUTA 5 KM. 385 /TEL: 4633 9558
WWW.INTERAGROVIAL.COM.UY

JOHN DEERE

Bitrenes y tritrenes permiten trasladar más carga y, al distribuir mejor el peso, reducir el impacto sobre la infraestructura vial.

TAREA CONJUNTA

Sumado a los compromisos legales, en el sector forestal está extendido el sistema de convenios mediante el cual las compañías trabajan de forma coordinada con las intendencias de los departamentos donde operan. “Las empresas informan con anticipación dónde van a trabajar, en qué momento lo harán, cuál es el estado de los caminos, y los acondicionan para la operación. Una vez que se retiran, los restauran para dejarlos en condiciones normales de circulación. Eso supone inversiones de varios millones de dólares al año por parte del sector en el acondicionamiento y mantenimiento de las caminerias utilizadas en sus operaciones”, afirma Helou.

Si bien el peso de la actividad sobre el transporte varía según el departamento, en aquellos de perfil mayoritariamente forestal como Paysandú, Río Negro, Rivera y Tacuarembó, el sector puede llegar a representar hasta el 40% de la carga movilizada, explica el gerente de la SPF. Sin embargo, ese volumen no se traduce de manera proporcional en el uso de la caminería rural, ya que buena parte de la carga se



Fuente: UPM

transporta por rutas nacionales. “Aún en los departamentos de mayor actividad forestal, las operaciones del sector utilizan una fracción relativamente acotada de la red de caminería rural del orden del 10 al 15%”, acota Helou, por lo que el impacto del sector sobre este tipo de infraestructura vial suele ser menor de lo que se presume.

Por otro lado, el funcionario señala que el aumento del tránsito de carga debe interpretarse como un indicador de crecimiento económico, no como una justificación para crear nuevos gravámenes. “Tenemos más camiones en las rutas y en los caminos vecinales porque hay más producción, más trabajo, más inversión y más empleo”, afirma Helou. Esa mayor actividad genera recursos para el Estado a través de los tributos que paga el sector productivo, por lo que corresponde que parte de ellos se destinen al mantenimiento de la infraestructura vial. “Lo que planteamos es un círculo virtuoso; no un camino de presión sobre la producción, que no hace más que retacear el uso de algo tan básico como la red vial a quienes más lo necesitan”, considera.

Las gremiales proponen identificar los principales corredores de carga y evaluar cuáles deberían pasar de la órbita departamental a la nacional.



Fotografía: José Ignacio Gastañaga



Fuente: MTOP

Este tipo de decisiones, añade el directivo forestal, puede desalentar futuras inversiones. Según explica, hoy en día los inversores se enteran rápidamente de medidas de esta naturaleza y las tienen en cuenta a la hora de evaluar proyectos a largo plazo. De ahí que una resolución de alcance local es capaz de "generar mucho daño y frenar la inversión".

El sector forestal puede representar hasta el 40% de la carga movilizada en algunos departamentos, pero utiliza normalmente entre 10% y 15% de la caminería rural.

DERRIBANDO MITOS

El impacto del transporte sobre la caminería no depende tanto del tipo de carga como de la distribución del peso sobre los ejes de los vehículos. Según explica el gerente general de la SPF, Miguel Helou, el deterioro de los caminos está directamente relacionado con la carga por eje, por lo que los camiones con mayor cantidad de ejes generan un menor desgaste de la infraestructura. "Una configuración con más ejes permite distribuir mejor la carga y reducir la carga por eje, que es una de las variables determinantes en el deterioro del pavimento", afirma.

En ese sentido, defiende la incorporación de bitrenes y tritrenes no solo por las ganancias de eficiencia logística, sino también porque contribuyen a preservar la red vial. "No solo permiten mover más carga por camión, sino que reducen notablemente el peso por eje y, por lo tanto, el deterioro de los caminos", sostiene Helou.

EL QUID DEL ASUNTO

El argumento de Levratto, compartido por algunos jefes departamentales del país en el Congreso de Intendentes, es que los recursos municipales suelen ser insuficientes para mantener la caminería rural. El directivo de la ARU, Jacques Boutmy, disiente con este planteo al sostener que el problema no responde a la falta de recursos, sino a deficiencias de gestión en los gobiernos departamentales.

"Hay un enorme problema de gestión en las intendencias que nadie atiende", afirma el ingeniero agrónomo. Cita como ejemplo el caso de Río Negro, donde trabajan 1.600 funcionarios, unos 500 más que en Rivera, departamento que tiene una población y una dimensión mayores. Entonces, la creación de nuevas tasas termina siendo "lo más fácil" frente a los desequilibrios financieros.

Boutmy no responsabiliza exclusivamente a las intendencias por el deterioro de los caminos vecinales; sabe perfectamente que se trata de un problema estructural arrastrado desde hace décadas.

La red de caminería rural quedó desfasada frente a los cambios en la producción y el aumento de las cargas.



Por lo tanto, afirma que es necesaria una solución integral y definitiva, la cual debe abordarse en una mesa de trabajo conformada por las gremiales de productores, las intendencias y el gobierno central para definir una política formal de mantenimiento de la caminería rural.

Una de las alternativas que plantean la ARU, la FR y la SPF es rediseñar la red de infraestructura vial de modo de adaptarla a los cambios que experimentó el agro en las últimas décadas. Para ello proponen identificar los principales corredores de carga pesada y evaluar el traspaso de los que absorben mayor tránsito a la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dado que concentran buena parte de la circulación vinculada a la producción.

Ya hay antecedentes de experiencias exitosas en esa línea, según anticipa la vicepresidenta de la Federación Rural, Mercedes Silva. Se aplicó en Tacuarembó con la Ruta 59,

“Hay que buscar soluciones de fondo, no tapar agujeros, y encarar la caminería como un problema nacional”. Jacques Boutmy, ARU



Gentileza: Jacques Boutmy

Directivo de la Asociación Rural del Uruguay, Jacques Boutmy.

¿CUÁNTO DINERO APORTA LA FORESTACIÓN?

340 millones de dólares aporta el sector forestal anualmente a los ingresos públicos de forma directa (incluyendo impuestos y contribuciones a la seguridad social). Esta cifra sube a 715 millones de dólares si se consideran los impactos indirectos e inducidos, según el informe *Contribución del complejo forestal a la economía uruguaya* realizado por Exante a fines de 2025.

que fue incorporada a la red nacional y luego asfaltada en gran parte de su extensión. “Eso se hizo y quedaron muy bien las obras”, admite la directiva.

Sin embargo, el traslado de ciertos ejes viales al ámbito nacional debe acompañarse de un mayor esfuerzo de las intendencias sobre la caminería interna que permanece bajo su responsabilidad, advierte. A modo de ejemplo menciona el camino que une Paso de los Toros con la Represa de Rincón del Bonete, cuyo mantenimiento quedó a cargo de la intendencia, y actualmente “es una vergüenza”. Para Silva, el ahorro generado al dejar de ocuparse de ciertos caminos tiene que volcarse en los que sí quedan dentro de la jurisdicción municipal.

Otro punto clave, afirma Silva, es priorizar obras de mayor calidad y durabilidad en lugar de intervenciones transitorias que solo “emparchan” las vías sin resolver el problema de fondo.



Por eso cuestiona la eliminación de los mecanismos de contralor que antes ejercía el gobierno central sobre la certificación de las obras. “Recursos hay; el problema es que, si no se usan en forma eficiente, siempre van a ser escasos”, expresa quien brega por la transparencia de los fondos que el Gobierno Nacional transfiere a las intendencias para la caminería rural. “Además de la calidad, deberíamos conocer dónde se invierten esos recursos y cómo se ejecutan”, exige.

A su entender, resulta injusto que quienes viven y producen en el medio rural sigan enfrentando, en pleno 2026, dificultades de conectividad similares a las de décadas atrás. De allí parte para diagnosticar que la caminería rural “puede y debe mejorar”.

La discusión por el cobro en Río Negro es apenas una arista de un problema mayor: la producción cambió y la caminería rural precisa una política que defina qué red vial necesita hoy el país, cómo se financia y quién debe hacerse cargo. Para las gremiales productivas, la respuesta pasa por trabajar junto con las autoridades para construir una solución de largo plazo.

“Recursos hay; el problema es que si no se usan en forma eficiente siempre van a ser escasos”. Mercedes Silva, FR



Gentileza: Mercedes Silva

Vicepresidenta de la Federación Rural, Mercedes Silva.

Desde el sector productivo se plantea la necesidad de una política nacional de caminería que defina prioridades, responsabilidades y criterios de inversión.