Gran Rosario con 1,5 millón de camiones, 4 mil barcazas y 170 mill vagones con granos en 2013

Julio Calzada y Alfredo Sesé

Las estimaciones del movimiento de granos, aceites y subproductos que llegan anualmente a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario para ser industrializados y/o exportados, muestra cifras realmente impresionantes y que amerita -sin dudas- la atención y el seguimiento por parte de las autoridades nacionales y provinciales del sector transporte. De acuerdo a nuestras estimaciones, en el 2013 habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.500.000 camiones, 170.000 vagones ferroviarios y casi 4.000 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse la entrada de cerca de 2.200 buques que entran al Gran Rosario a buscar granos, aceites y subproductos y a cargar y descargar mercadería de distinta naturaleza y procedencia: fertilizantes, azúcar, etc.

Pero analicemos con detenimiento las estimaciones que nos llevan a estas cifras. En anteriores informativos semanales de la BCR del mes de mayo del corriente año, dábamos cuenta de las magnitudes que habían alcanzado los embarques de granos, aceites y subproductos de la República Argentina durante el año 2013. Allí pudimos observar que nuestro país embarcó en el año 2013 -desde todos sus puertos- aproximadamente 39,9 millones de toneladas de granos. El año anterior, 2012, los despachos habían sido superiores a los del 2013, ya que habían ascendido a 41.710.680 toneladas, registrándose una caída interanual del 4,4 %.

Los puertos del Gran Rosario en el año 2013 (denominados también en el presente trabajo Puertos "Up River Paraná") remitieron al exterior granos por un total 25.407.874 toneladas, lo cual representó el 63,6% del total de los granos despachados desde puertos argentinos. Ese total incluye los granos de origen paraguayo y boliviano que descienden por el Río Paraná en barcazas a los puertos del "Up River Paraná". Se trata de un volumen significativo, que en el año 2013 totalizó casi 4,1 millones de toneladas.

Con respecto a los embarques argentinos de harinas, subproductos y aceites vegetales, Argentina embarcó al exterior en el año 2013 -desde todos sus puertos- aproximadamente 25.998.895 toneladas de harinas y subproductos. El año anterior, 2012, los despachos habían sido levemente superiores a los del 2013, ya que habían ascendido a 26.418.880 toneladas. De esta forma se registró en el 2013 una caída interanual -en el total nacional- del 1,6%. Los puertos del Gran Rosario ("Up River Paraná") remitieron al exterior -en el año 2013- un total 24.694.129 toneladas de harinas y subproductos. Esto representa el 95% del total de los despachos desde puertos argentinos en dicho año. Recordemos que en este total se incluyen subproductos de origen paraguayo y boliviano que ascendieron a 1.018.699 toneladas.

En lo referido a despachos al exterior de aceites vegetales, nuestro país embarcó en el año 2013 un total de 5.185.547 toneladas. Esta cifra surge de sumar todos los aceites vegetales: algodón, girasol, soja, maní, cártamo, maíz y colza. El año anterior, 2012, los despachos nacionales habían sido algo inferiores: 4.992.285 toneladas, registrando en el 2013 una leve suba del 3,8%. Los Puertos del Gran Rosario ("Up River Paraná") tuvieron una importante participación en el total de aceites despachados. Remitieron al exterior -en el año 2013- cerca de 4.786.042 toneladas, lo cual representa el 92% del total de aceites vegetales despachados desde puertos argentinos. Este total también incluye aceites de origen paraguayo y boliviano por 340.000 toneladas.

Todos estos datos nos permiten estimar que durante el año 2013 arribaron a las fábricas y Puertos del Gran Rosario aproximadamente 51 millones de toneladas de granos de origen argentino. Esta mercadería ingresó utilizando camiones, convoyes ferroviarios y barcazas. También habría llegado al Gran Rosario, granos, harinas y subproductos de origen boliviano y paraguayo por un total de 5.458.000 toneladas. En consecuencia, la llegada total de mercadería de distintas procedencias a los Puertos y fábricas del Gran Rosario para su industrialización y/o exportación habría ascendido en el año 2013 a 56,3 millones de toneladas.

Como muestra el Cuadro N°1, estimamos que un 17% de las 50 millones de toneladas de granos de origen argentino habrían arribado al Gran Rosario utilizando la red ferroviaria. Se trata de aproximadamente unas 8,6 millones de toneladas de granos. Si bien no existe información oficial desagregada de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación de Transporte) respecto de los granos que arriban en convoyes ferroviarios al Gran Rosario, este porcentaje del 17% es coherente con estimaciones propias que hemos realizado en años anteriores .

Por otra parte, estimamos que de esas 51 millones de toneladas de mercadería de origen argentino, habrían llegado al Gran Rosario en el año 2013 por barcaza (vía Río Paraná) unas 509.000 toneladas de granos. Esto representa aproximadamente el 1% del total de granos argentinos ingresados al "Up river Paraná".

Finalmente, y reiterando la cifra para que no haya dudas, de esas 51 millones de toneladas de granos argentinos que habrían accedido a las fábricas del Gran Rosario en el año 2013, por red vial entraron aproximadamente unas 41,7 millones

de toneladas. Esto representa aproximadamente el 82% del total de granos de origen argentino que accedieron a nuestra área geográfica.

Estimando que aproximadamente cada camión carga 28 toneladas de granos, el total de vehículos pesados que habría ingresado al Gran Rosario durante el año 2013 por las rutas nacionales A012, 33, 34, 9, 11 y otras rutas provinciales sería de 1.490.000 camiones. Recordemos que estas unidades, lógicamente, entran y luego salen de las terminales portuarias y fábricas para retornar a sus puntos iniciales de procedencia. De manera tal que la cantidad total de viajes sobre el área geográfica del Gran Rosario realizado por vehículos pesados para el transporte de granos estaría en el orden de los 3 millones en el año.

Analicemos ahora la cantidad total de camiones que podrían haber ingresado a la zona norte y sur del Gran Rosario, a fin de evaluar los flujos de transporte hacia estas áreas. Aclaremos que desde el punto de vista metodológico, las terminales clasificadas en la categoría "Zona Sur del Gran Rosario" son aquellas localizadas sobre el Río Paraná hacia el sur de la propia ciudad de Rosario y también sobre dicho ejido urbano. Tal es el caso de Servicios Portuarios S.A. que opera la Unidad VI y VII, Dreyfus en General Lagos, Cargill en Punta Alvear y Villa Gobernador Gálvez y Toepfer en Arroyo Seco

Las categorizadas como "Zona Norte del Gran Rosario" son todas las situadas hacia el norte de la ciudad de Rosario y comprende los puertos localizados en los ejidos urbanos de las ciudades de San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes. Son las siguientes fábricas y puertos: ACA, Vicentín y Molinos (San Benito) en la ciudad de San Lorenzo; Bunge (muelles Pampa y Dempa), Toepfer (El tránsito), Nidera, Cargill, y Terminal 6 S.A. en Puerto General San Martín; Dreyfus, Noble y Renova S.A. en Timbúes.

De acuerdo a estimaciones propias realizadas, el 74,4% de los camiones en el año 2013 se habrían dirigido a las fábricas y puertos de la zona norte del Gran Rosario, en tanto que el 25,6% restante tuvieron como destino la zona sur. Esta conclusión surge de analizar la entrada de camiones con trigo, maíz, sorgo, soja y otros granos a las playas de los puertos y fábricas aceiteras, hasta las 6 de la mañana. Las fuentes de información que utiliza la Bolsa de Comercio de Rosario para estas estadísticas de ingreso diario de camiones son esencialmente dos: a) de lunes a viernes, se procesa la información publicada por la firma Williams Entregas S.A., la cual opera como entregador de cereales y b) los días sábado, se utiliza la información de Cerealnet (www.cerealnet.com.ar). Este último es un sitio en el cual se vuelca y concentra toda la información inherente a la entrega de cereales y oleaginosos, como así también los movimientos de camiones/vagones con mercadería descargada en puertos y fábricas de todo el país.

En consecuencia, cerca de 1.109.000 camiones se habrían dirigido el año pasado hacia la zona norte del Gran Rosario y unos 381.000 vehículos pesados habrían tenido como destino los puertos y fábricas de la zona sur rosarina.

Considerando ahora el transporte ferroviario hacia el Gran Rosario, si se supone que cada vagón puede llegar a cargar -en promedio- 50 toneladas de granos, unos 173.000 vagones ferroviarios habrían entrado al Gran Rosario en el 2013 para traer las 8,6 millones de toneladas de granos que analizáramos más arriba.

Evaluemos ahora la cantidad de barcazas que habrían entrado al "up river Paraná" en el año 2013. El transporte internacional de granos, harinas y aceites por barcazas fue de 5,4 millones de toneladas. El transporte de cabotaje de granos habría ascendido a 509.000 toneladas. En consecuencia, la mercadería total que se transportó por la hidrovía Paraná-Paraguay al Gran Rosario en el año 2013 habría estado cerca de las 6 millones de toneladas. Si consideramos que -en promedio- una barcaza puede transportar cerca de 1.500 toneladas, la cantidad de barcazas que habrían llegado el Gran Rosario habrían estado cerca de las 4 mil (3.978 en el año según nuestras estimaciones).

Las magnitudes de estas cifras sorprenden. De allí que en informes no oficiales se sostiene que el Gran Rosario es uno de los nodos de transporte más importantes de la República Argentina y que concentra cerca del 30% del movimiento nacional de cargas del país. Incluso informes del Banco Mundial han destacado su importancia y han alertado sobre los problemas de congestión en este "hub" de productos agrícolas. De allí la necesidad de atender los requerimientos de obras de infraestructura vial y ferroviaria que necesita la zona y que se han ido demorando a lo largo del tiempo.