



La problemática ferroviaria en el Gran Rosario

Julio Calzada y Alfredo Sesé

En una nota del Informativo Semanal (N° 1673) del 29 de agosto del corriente año, presentábamos nuestras estimaciones del movimiento de granos, aceites y subproductos que llegan anualmente a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario -en la República Argentina- para ser industrializados y/o exportados. Las cifras son realmente llamativas y de gran significación: en el 2013 habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.500.000 camiones, 170.000 vagones ferroviarios y casi 4.000 barcas. A este movimiento de transporte debe adicionarse la entrada de cerca de 2.200 buques que ingresan al Gran Rosario a buscar granos, aceites y subproductos y a cargar y descargar mercadería de distinta naturaleza y procedencia: fertilizantes, azúcar, etc.

En dicho informe habíamos consignado que por los puertos del Gran Rosario en el año 2013 (terminales "Up River Paraná") se 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. En lo que respecta a los embarques de harinas, subproductos y aceites vegetales, 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.

Finalmente, en lo referido a despachos al exterior de aceites vegetales, nuestro país embarcó en el año 2013 un total de 5.185.547 toneladas, teniendo los Puertos del Gran Rosario una importante participación en el total de aceites despachados. Remitieron al exterior -en el año 2013- cerca de 4.786.042 toneladas, casi el 92% del total de aceites vegetales despachados desde puertos argentinos.

Todos estos datos nos permitieron oportunamente estimar que durante el año 2013 habrían arribado 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 barcas. También habría llegado al Gran Rosario, granos, harinas y subproductos de origen boliviano y paraguay 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.

Yendo a la problemática de los ferrocarriles, se estima 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 suponemos 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 la citada carga.

La participación del ferrocarril en el total de cargas granarias que llegan al Gran Rosario, evidentemente, luce como muy baja. La cifra de 8,6 millones de toneladas sobre un total de 50 millones es una cifra que puede y debe aumentarse. Para ello, se necesitan obras de infraestructura que permitan modificar la matriz de transporte en la zona, aumentando el uso de ferrocarril. La producción del Noroeste Argentino y del Noreste argentino que debe llegar a las terminales portuarias





del Gran Rosario necesita imperiosamente hacerlo por ferrocarril y barcaza, ya que los costos de transporte son cruciales para definir la viabilidad o no de determinados cultivos en esas zonas.

Lo expuesto no debe verse como una posición en contra del camión. Es necesario mirar hacia adelante con un enfoque puesto en el mediano y largo plazo. La Fundación INAI (Instituto para las Negociaciones Agrícolas Internacionales) recientemente procedió a actualizar el denominado "Escenario de Referencia Agroindustrial Mundial y Argentino al año 2023 (ERAMA 2023)", un estudio que permite identificar las principales tendencias para los próximos 10 años para el campo y la agroindustria argentina.

El ERAMA predice que en un "escenario continuación" -es decir de continuar las actuales políticas macroeconómicas y agrícolas en nuestro país y si persistieran condiciones meteorológicas normales y no hubiera cambios en el contexto internacional- la producción de granos en Argentina aumentaría de un nivel de aproximadamente 105,7 millones de toneladas en 2013/2014 a 127,9 millones de toneladas para 2023/2024. Esto implica un aumento del 2,2% anual y un crecimiento de 22 millones de toneladas adicionales en el término de 10 años.

Con este aumento en la producción de granos -factible de alcanzar- no debería existir conflicto en los próximos años entre el camión y el ferrocarril. Todos podrían operar en un sistema coordinado y operado eficientemente, con costos de transporte razonables que no desalienten la producción agrícola.

Además, la modificación de la matriz de transporte con una mayor participación del modo ferroviario, no implica que todas las terminales portuarias del Gran Rosario puedan aprovecharlo ya que no todas cuentan con acceso ferroviario. Algunos puertos de la zona seguirán sin poder recibir cargas por ferrocarril si no se realizan obras adicionales de interconexión o cambios dentro de la propia terminal. A los fines divulgativos, en el cuadro N° 1 se exponen las Terminales portuarias del Gran Rosario que cuentan actualmente con acceso ferroviario y aquellas que no lo tienen.

Cuadro N°1: Terminales portuarias del Gran Rosario en la República Argentina que cuentan con acceso ferroviario

Terminal Portuaria del Gran Rosario (Puertos Up River)	Ubicación sobre Río Paraná	Cargas que opera la Terminal	¿Cuenta con acceso ferroviario?	Tipo de trocha ferroviaria	¿Opera Barcazas?
Renova	Km 464,7 R Coronda, Timbúes (SF)	G-S-A	NO		NO
LDC Timbues	km 464 R Coronda, Timbúes (SF)	G-S-A	NO		SI
Noble Grain	km 462 R Paraná, Timbúes (SF)	G-S-A	NO		SI
Profertil	km 458,2 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	Fertilizantes	NO		
Minera Bajo La Alumbraera	km 456,8 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	Minerales	SI	Trocha ancha	NO
Terminal 6	km 456 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	G-S-A	SI	Trocha ancha/angosta	SI
Alto Paraná	km 455 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	Aceites	NO		NO
	km 454.5 R Paraná, Puerto San				





Cargill Puerto Quebracho	Martín (SF)	G-S-A	NO		SI
T.F.A. (Ex-Mosaic)	km 454,2 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	Fertilizantes	NO		
Nidera	km 451 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	G-S-A	SI	Trocha ancha/angosta	NO
Toepfer International - El Tránsito	km 449,5 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	G-S-A	NO		NO
Bunge - Muelles Pampa y Dempa	km 448,5 - 449 R Paraná, Puerto San Martín (SF)	G-S-A	SI	Trocha ancha/angosta	NO
A.C.A. San Lorenzo	km 446,2 R Paraná, San Lorenzo (SF)	G-S-A	SI	Trocha ancha/angosta	SI
Vicentín	km 442 R Paraná, San Lorenzo (SF)	G-S-A	SI	Trocha angosta	SI
San Benito	km 441,8 R Paraná, San Lorenzo (SF)	G-S-A	SI	Trocha angosta	NO
Terminal Puerto Rosario (TPR)	km 423 R Paraná, Rosario (SF)	Terminal Multipropósito	SI	Trocha ancha/angosta	SI
Serv. Portuarios (Ex-Unidades VI y VII)	km 415 R Paraná, Rosario (SF)	G-S	SI	Trocha ancha/angosta	SI
Cargill VGG	km 408 R Paraná, Va. Gob. Gálvez (SF)	G-S-A	SI	Acceso por Punta Alvear	--
Cargill Punta Alvear	km 406 R Paraná, Punta Alvear (SF)	G-S-A	SI	Trocha ancha	SI
LDC General Lagos	km 402 R Paraná, General Lagos (SF)	G-S-A	SI	Trocha ancha	SI
Toepfer International - Arroyo Seco	km 400 R Paraná, Arroyo Seco, (SF)	G-S	NO		NO
Fuente: Relevamiento realizado por la Comisión de Transporte e Infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario. (G): Granos; (S): Subproductos, (A): Aceites					

La Bolsa de Comercio de Rosario ha impulsado desde hace varios años diversas obras ferroviarias. Hay tres de ellas que se consideran de alta prioridad para el Gran Rosario:

- Vía doble entre Rosario y San Lorenzo (en construcción y pendiente de finalización).
- La denominada "variante Cerana", en Puerto San Martín.
- Desvío Alvear: curva de empalme vías FEPSA - NCA.

Otras obras ferroviarias para el Gran Rosario son las siguientes:

- Construcción de curvas empalme Cabán 8 en la ciudad de Rosario.
- Modificación parrilla de vías en Patio Parada. Ciudad de Rosario





- Traslado Instalación Cargas a Estación Ludueña.
- Levantamiento de instalaciones Balanza Nueva.
- Levantamiento de instalaciones Patio Cadenas.
- Acceso Sur Puerto Rosario de trocha angosta.
- Traslado Instalaciones de carga Ferrocarril Belgrano Cargas de Central Córdoba a Nuevo Alberdi.
- Acceso con trocha angosta a terminales portuarias zona sur.
- Enlace con una vía de trocha ancha entre ramal de línea San Martín (altura Soldini) con ramal FEPSA hacia lado Villa Diego y obras complementarias.

Es necesario reconocer los avances que ha realizado el Gobierno Nacional en la rehabilitación de la infraestructura de la línea Belgrano. En los últimos años ha llamado a licitación para rehabilitar diversos tramos de la conexión Salta - Barranqueras - Gran Rosario.

