



2014: 1,5 millón de camiones, 173.000 vagones ferroviarios y casi 3.200 barcazas en el Gran Rosario - 10 de Abril de 2015

 Transporte

# 2014: 1,5 millón de camiones, 173.000 vagones ferroviarios y casi 3.200 barcazas en el Gran Rosario

Julio Calzada y Alfredo Sesé

Las estimaciones referidas al movimiento de granos, aceites y subproductos que llegaron en el año 2014 a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario para ser industrializados y/o exportados no muestran variaciones significativas respecto del año 2013, salvo en lo referido al movimiento de buques y barcazas. De acuerdo a nuestras estimaciones, en el 2014 habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.497.000 camiones, 173.000 vagones ferroviarios y 3.200 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse la entrada de cerca de 2.084 buques que ingresan al Gran Rosario a buscar granos, aceites y subproductos y a cargar y descargar mercadería de distinta naturaleza y procedencia: fertilizantes, contenedores, minerales etc.

En anteriores informativos semanales de la BCR del corriente año habíamos analizado las magnitudes que habían alcanzado los embarques de granos, aceites y subproductos de la República Argentina durante el año 2014 y los despachos desde los Puertos del Gran Rosario (denominados también Puertos "Up River Paraná"),

Esas cifras de embarques nos permiten estimar que durante el año 2014 arribaron a las fábricas y Puertos del Gran Rosario una cifra casi similar a la registrada en el año 2013: aproximadamente 51,1 millones de toneladas de granos de origen argentino. Esta mercadería ingresó utilizando camiones, convoyes ferroviarios y barcazas.





2014: 1,5 millón de camiones, 173.000 vagones ferroviarios y casi 3.200 barcazas en el Gran Rosario - 10 de Abril de 2015

<b>Cuadro N° 1: Puertos y fábricas aceiteras del Gran Rosario. Movimiento estimado de transporte de granos, aceites y subproductos en 2014</b>		
<b>Rubro</b>	<b>Año 2014</b>	
<b>Mercadería argentina arribada al Gran Rosario</b>		
Granos por distintos modos de transporte (vial, ferroviario e hidroviario)	51.141.816	Toneladas
<b>Mercadería de origen extranjero</b>		
Granos por la hidrovía Paraná-Paraguay (en barcaza)	2.887.873	Toneladas
Subproductos por la hidrovía Paraná-Paraguay	952.378	Toneladas
Aceites vegetales por la hidrovía Paraná-Paraguay	546.572	Toneladas
<b>Total mercadería origen argentino y extranjera que ingresó por distintos modos de transporte</b>	<b>55.528.639</b>	<b>Toneladas</b>
Granos argentinos arribada al Gran Rosario por ferrocarril	8.694.109	Toneladas
Granos argentinos arribada al Gran Rosario por barcaza (por Río Paraná)	511.418	Toneladas
Granos, aceites y subproductos origen nacional y extranjero arribada al Gran Rosario por barcaza (por Río Paraná)	4.898.241	Toneladas
Granos argentinos arribados por camión	41.936.289	Toneladas
<b>Unidades de transporte que ingresaron a puertos y fábricas del Gran Rosario</b>		
<b>Total de camiones (estimado)</b>	<b>1.497.725</b>	<b>Vehículos pesados con capacidad de carga estimada en 28 tn.</b>
Camiones que ingresaron a la zona norte del Gran Rosario (estimado)	1.153.942	Vehículos pesados con capacidad de carga estimada en 28 tn.
Camiones que ingresaron a la zona sur del Gran Rosario (estimado)	336.784	Vehículos pesados con capacidad de carga estimada en 28 tn.
<b>Vagones ferroviarios (estimado)</b>	<b>173.882</b>	<b>Vagones con capacidad de carga estimada en 50 tn.</b>
<b>Barcazas que con mercadería de origen nacional y extranjero (estimado)</b>	<b>3.265</b>	<b>Barcazas con capacidad de carga estimada en 1.500 tn.</b>
<b>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.</b>	<b>2.084</b>	<b>Buques de ultramar</b>

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario con información de MINAGRI y otras fuentes.

También habría llegado al Gran Rosario, granos, harinas y subproductos de origen boliviano y paraguayo por un total de 4.386.823 toneladas. Aquí es importante detenerse. En el año 2013, la mercadería que había llegado desde estos países hermanos había ascendido a 5.458.063 toneladas. Esto significa que en el año 2014 ingreso casi 1 millón de toneladas menos de estos productos que en el 2013. Es probable que parte de esta mercadería haya sido despachada desde Terminales portuarias uruguayas (Nueva Palmira) o por red vial a los Puertos de Brasil.

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 2014 a 55,5 millones de toneladas, casi 800.000 toneladas menos que en el año 2013.





2014: 1,5 millón de camiones, 173.000 vagones ferroviarios y casi 3.200 barcasas en el Gran Rosario - 10 de Abril de 2015

Como muestra el Cuadro N°1, estimamos que un 17% de las 51,1 millones de toneladas de granos de origen argentino habrían arribado al Gran Rosario utilizando la red ferroviaria. Se trata de aproximadamente unas 8,7 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 el que habitualmente utilizamos en nuestras estimaciones.

De esas 51,1 millones de toneladas de mercadería de origen argentino, habrían llegado al Gran Rosario en el año 2014 por barcaza (vía Río Paraná) cerca de 511.000 toneladas de granos. Esto representa aproximadamente -al igual que nuestra estimación del año 2013- el 1% del total de granos argentinos ingresados al "Up river Paraná",

Finalmente, de esas 51,1 millones de toneladas de granos argentinos que habrían accedido a las fábricas del Gran Rosario en el año 2014, por red vial entraron aproximadamente unas 41,9 millones de toneladas. Esto representa aproximadamente el 82% del total de granos de origen argentino que accedieron a nuestra zona. Estimando que aproximadamente cada camión carga 28 toneladas de granos, el total de vehículos pesados que habría ingresado al Gran Rosario durante el año 2014 por las rutas nacionales A012, 33, 34, 9, 11 y otras rutas provinciales sería de 1.497.700 camiones. En el año 2013 nuestras estimaciones se acercaban a 1.490.700. Esto significa que habrían ingresado en el 2014 cerca de 7.000 camiones más que en el año 2013.

Estos camiones entran y luego salen de las terminales portuarias y fábricas para retornar a sus puntos iniciales de procedencia. Es por ello 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 -como lo hicimos con el año 2013- 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 éjido 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 de la "Zona Norte del Gran Rosario" son todas las situadas hacia el norte de la ciudad de Rosario y comprende los puertos localizados en los éjididos urbanos de las ciudades de San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes. Ellas son 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 nuestras estimaciones, en el año 2014 el 77,4% de los camiones se habrían dirigido a las fábricas y puertos de la zona norte del Gran Rosario, en tanto que el 22,6% restante tuvieron como destino la zona sur. En el año anterior, 2013, el 74,4% de los camiones se había dirigido a las fábricas y puertos de la zona norte del Gran Rosario, en tanto que el 25,6% restante fueron hacia la zona sur. Esto indicaría que el flujo de camiones a las terminales portuarias del norte tiende a crecer en desmedro de los puertos del sur de Rosario. Creemos que esta mayor atracción de las terminales del norte se produce -principalmente- por la puesta en marcha de la nueva Planta de RENOVA S.A. en Timbues, la cual en el 2014 triplicó sus despachos al exterior de harina de soja respecto del año 2013. Pasó de 1 millón de toneladas de pellets de soja en el año 2013 a 3 millones de toneladas al año siguiente. De esta forma, Renova se convirtió en el 2014 en la segunda terminal portuaria nacional en importancia en materia de despachos de subproductos.







2014: 1,5 millón de camiones, 173.000 vagones ferroviarios y casi 3.200 barcazas en el Gran Rosario - 10 de Abril de 2015

Las estimaciones sobre los camiones que se dirigen hacia el norte y sur del Gran Rosario surgen de la información sobre 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 siempre utilizamos 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](http://www.cerealnet.com.ar)).

En consecuencia, cerca de 1.154.000 camiones se habrían dirigido el año pasado hacia la zona norte del Gran Rosario y unos 336.000 vehículos pesados habrían tenido como destino los puertos y fábricas de la zona sur rosarina.

Miremos ahora el posible flujo ferroviario hacia el Gran Rosario. Si se supone que cada vagón puede llegar a cargar -en promedio- 50 toneladas de granos, unos 173.800 vagones ferroviarios habrían entrado al Gran Rosario en el 2013 para traer las 8,6 millones de toneladas de granos que analizáramos más arriba.

Solicitamos a los lectores tomar con precaución nuestras estimaciones, ya que trabajamos en el marco de una evidente falta de información estadística y utilizando supuestos basados en opiniones de calificados expertos. Por ejemplo, hay cargas de aceites y subproductos que llegan al Gran Rosario por red ferroviaria. Esto podría hacer reducir nuestras estimaciones de flujo camionero. Pero como en nuestra estimación de 1,5 millones de camiones en el año (que circularían solamente de ida) por el Gran Rosario no estamos considerando el movimiento de camiones que transportan biodiesel, consideramos -con alto grado de certeza- que esta cifra está por debajo de lo que marca la realidad actual del tránsito vial en el área metropolitana del Gran Rosario para el negocio de granos, aceites y subproductos. Además circulan por el Gran Rosario otros camiones con combustibles, fertilizantes y otras cargas que no han sido considerados en nuestro cómputo.

Evaluemos ahora la cantidad de barcazas que habrían entrado al "up river Paraná" en el último año 2014. El transporte internacional de granos, harinas y aceites por barcazas fue de 4.386.000 toneladas. El transporte de cabotaje de granos habría ascendido a 511.000 toneladas. En consecuencia, la mercadería total que se transportó por la Hidrovía Paraná-Paraguay al Gran Rosario en el año 2014 habría estado cerca de las 4,9 millones de toneladas. Si consideramos que -en promedio- una barcaza puede transportar cerca de 1.500 toneladas, la cantidad de barcazas que habría llegado el Gran Rosario ascendería a 3.265 barcazas en el 2014. En el 2013, la cantidad de barcazas que habíamos estimado estaba cerca de las cuatro mil. Esta caída en el tránsito barcacero obedece a que cerca de 1 millón de toneladas menos de mercadería se transportó por la Hidrovía Paraná-Paraguay con destino a las terminales portuarias del Gran Rosario.

Por último, el ingreso de buques a las terminales portuarias de la zona de Rosario (Rosario a Arroyo Seco) y San Lorenzo (San Lorenzo a Timbúes) durante el año 2014 ascendió a 2.084, es decir un 3,8% menos que el año 2013. Ese número incluye a todos los buques de ultramar que ingresan a dichos puertos, es decir que excluyen a los que realizan viajes de cabotaje y a las barcazas. Asimismo, en ese total se computa al ingreso del buque a cada terminal, por lo tanto se cuenta una vez en cada puerto a aquel buque que ingresa a ambos destinos durante el mismo viaje, cuando carga en dos o más terminales. También cabe señalar que el total de buques ingresados incluye a aquellos que vienen a cargar o descargar otro tipo de cargas que no son granos, subproductos y aceites, tal como minerales, carga general, contenedores, etc.

Una reflexión final que siempre repetimos: 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. Resulta fundamental la





2014: 1,5 millón de camiones, 173.000 vagones ferroviarios y casi 3.200 barcazas en el Gran Rosario - 10 de Abril de 2015

pronta ejecución de obras de infraestructura vial y ferroviaria que necesita la zona y que se han ido demorando a lo largo del tiempo. Se trata de una asignatura pendiente que alguna vez deberá saldarse.

