Fuerte crecimiento logístico en el 2016 para transporte de agrograneles en el Gran Rosario

JULIO CALZADA – ALFREDO SESÉ

Sigue creciendo el embarque de granos, subproductos y aceites vegetales al exterior, que ha sido del 41% si se compara el año 2016 con 2006 y del 96% si la comparación es con el año 2000. Paralelamente, los datos del movimiento de transporte de agrograneles en el Gran Rosario del año 2016 muestran que habrían ingresado con granos a dicha área: 1.960.000 camiones (ida solamente), 210.000 vagones ferroviarios, 3.000 barcazas y 2.420 buques. Habrían ingresado unos 300 mil camiones y 250 buques más que en el 2015. Urge la ejecución de obras viales y ferroviarias en la zona.

Las estimaciones referidas al movimiento de granos, aceites y subproductos que llegaron en el año 2016 a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario, ya sea para ser industrializados y/o exportados, muestran un importante incremento en el ingreso de camiones a dicha área portuaria, de aproximadamente 300.000 camiones adicionales respecto del año anterior. De acuerdo a nuestras estimaciones, en el 2016 habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.960.000 camiones, 210.000 vagones ferroviarios y 3.000 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse la entrada de cerca de 2.400 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.

Partiendo de las cifras de embarques al exterior a través de los buques de ultramar, estimamos que durante el año 2016 arribaron a las fábricas y Puertos del Gran Rosario cerca de 65 millones de toneladas de granos de origen argentino. Esta mercadería ingresó utilizando camiones, convoyes ferroviarios y barcazas.

Además, ingresaron 903.029 toneladas de granos, 1.735.546 toneladas de harinas y 726.216 toneladas de aceites paraguayos y bolivianos en tránsito al exterior, a lo que habría que sumar 852.000 toneladas de importación temporaria de granos. En este caso se trata de mercadería ingresada en barcazas por la Hidrovía Paraná-Paraguay con destino a las terminales portuarias del Gran Rosario.

Según las cifras del Ministerio de Agroindustria, los embarques de granos, subproductos y aceites al exterior por las terminales portuarias del Gran Rosario aumentaron en el 2016 casi un 11% con relación al año anterior. Fueron cerca de 67 millones de toneladas en el 2016 sobre un total de 86 millones. Esto implicó –para el Gran Rosario- un aumento de la mercadería de origen argentino transportada por camión y ferrocarril, aunque no habría sucedido lo mismo con el transporte barcacero de mercadería argentina.

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. 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 desde Rosario hasta Arroyo Seco. Tal es el caso de Servicios Portuarios S.A. que opera la Unidad VI y VII, Cargill en Villa Gobernador Gálvez y Punta Alvear, Dreyfus en General Lagos 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 las localizadas en las ciudades de San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes. Ellas son Molinos (San Benito), Vicentín y ACA en la ciudad de San Lorenzo; Bunge (muelles Pampa y Dempa), Toepfer (El tránsito), Nidera (ahora Cofco), Cargill, y Terminal 6 S.A. en Puerto General San Martín; Dreyfus, Cofco y Renova S.A., en Timbúes.

De acuerdo con los datos que brindan Williams Entregas y Cerealnet, el 78% de los camiones arribó a la zona norte del Gran Rosario, mientras que el 22% restante lo hizo en el sur. Lamentablemente no se cuenta con similar información para conocer las zonas de destino del transporte ferroviario.

Con relación al flujo ferroviario hacia el Gran Rosario, se ha supuesto que cada vagón puede llegar a cargar unas 50 toneladas de granos. Probablemente este sea un supuesto que sobreestime la carga por vagón, por lo que el número de 210.000 vagones podría ser algo mayor, aunque no significativamente.

De acuerdo con la información que elabora la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) el transporte de granos, subproductos agrícolas y aceites en todo el sistema ferroviario argentino, habría crecido en 2016 casi un 9% con relación al año 2015.

De acuerdo con nuestras estimaciones, la participación porcentual de cada medio de transporte, para la mercadería argentina que arriba al Gran Rosario, sería de aproximadamente 83,5% para los camiones, 16% para el ferrocarril y 0,5% las barcazas.



Como lo hacemos habitualmente, reiteramos a nuestros lectores que se solicita tomar con precaución nuestras estimaciones, ya que trabajamos con una marcada carencia de información estadística. Esto podría hacer cambiar, por ejemplo, nuestras estimaciones de flujo camionero. Por ejemplo, en nuestra estimación de 1.960.000 camiones en el año que arribarían al Gran Rosario, no estamos considerando otros movimientos de camiones tales como los que transportan biodiesel a las refinerías de petróleo o aquellos que llevan aceites vegetales a plantas de biodiesel. Consideramos –con alto grado de certeza- que esta cifra de 2 millones de camiones se condice con la realidad del tránsito vial en el área metropolitana del Gran Rosario para el negocio de granos, aceites y subproductos. Recordamos además que circulan por el Gran Rosario otros camiones con combustibles, fertilizantes, contenedores y otras cargas que no han sido considerados en nuestro cómputo.

Por último, el ingreso de buques a las terminales portuarias de la zona sur del Gran Rosario (Rosario a Arroyo Seco) y norte (San Lorenzo a Timbúes) durante el año 2016 ascendió a 2.420, es decir un 11,6 % más que el año 2015, que había sido de 2.169 buques. En consecuencia, en el 2016 habrían llegado al Gran Rosario 251 buques de ultramar más que en el 2015. Se incluyen los buques de ultramar que ingresan a dichos puertos pero se excluyen los artefactos navales que realizan viajes de cabotaje y a las propias barcazas. Asimismo, en ese total se computa el ingreso del buque a cada terminal, por lo tanto se cuenta por dos cuando el mismo buque (durante el mismo viaje) carga en dos terminales del Up River Paraná. 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.

Teniendo en cuenta lo señalado en la última parte del párrafo anterior, si se estima que el 90% de los buques ingresados lo hicieron para cargar granos, subproductos y aceites vegetales, habrían ingresado con ese fin unos 2.180 buques, lo que implicaría una carga promedio de unas 31.000 toneladas por buque.

Como vemos, sigue creciendo la cantidad de mercadería embarcada al exterior a través de las terminales portuarias del Gran Rosario. Para tener una idea de la enorme magnitud de dicho aumento, puede señalarse que ha sido del 41% si se compara el año 2016 con 2006 y del 96% si la comparación es con el año 2000.

En este contexto, con algunas excepciones, no ha habido modificaciones de importancia en la capacidad y la calidad de la infraestructura vial y ferroviaria de la zona. Por ello, como siempre destacamos, es de gran necesidad y urgencia la pronta ejecución de obras de infraestructura vial y ferroviaria que necesita la zona y que se han ido demorando a lo largo del tiempo.