Transporte

Récord de ingreso de maíz al Gran Rosario en el año 2017

ALFREDO SESÉ - EMILCE TERRÉ

Durante el año 2017 habrían ingresado a las terminales situadas entre Arroyo Seco y Timbúes, en lo que se conoce como Up River del Paraná, cerca de 623.000 camiones con el objetivo de descargar maíz, el mayor volumen en al menos quince años. Sumando todos los granos, se trata en total de 1,9 millones de camiones, destacándose el aumento en la participación relativa de los cereales en relación a la soja durante los últimos dos años.

Durante el año 2017 habrían ingresado a las terminales situadas entre Arroyo Seco y Timbúes, en lo que se conoce como *Up River* del Paraná, cerca de 623.000 camiones con el objetivo de descargar maíz, el mayor volumen en al menos quince años.

Cada uno de esos camiones carga un promedio de 28 toneladas y las unidades vehiculares que ingresaron a planta antes de las 07:00 am de cada día fueron -aproximadamente 311.600 vehículos. Asumimos que en promedio a lo largo del año el registro de ingreso de camiones antes de las 7.00 horas asciende a un 50% del total diario. En consecuencia, los 623.000 camiones habrían transportado al Gran Rosario cerca de 17 millones de toneladas de maíz. Esta mercadería habría ingresado a nuestra zona desde distintos puntos del país con el fin de despacharse al exterior a través de las plantas o puertos ubicados a la vera del Río Paraná.

El maíz, por su parte, representó el 33% de los ingresos de mercadería al Gran Rosario en 2017, su mayor participación en el total en al menos 15 años. Un máximo histórico.

En el caso del trigo mantuvo en el 2017 la buena performance del año anterior con el ingreso de casi 252.000 camiones contra los 245.000 del año anterior. De esta forma en el 2017 se habrían transportado algo más de 7 millones de toneladas hacia el Gran Rosario.

En soja, se verifica una baja. Habrían ingresado en el 2017 unos 968.000 camiones, cuando en el 2016 habrían entrado cerca de 1.185.000 vehículos. Podrían haber ingresado cerca de 27 millones de tn de poroto de soja.

Es preciso tener presente que la baja de camiones con poroto de soja obedece a un aspecto estructural. Desde la eliminación de los derechos de exportación y restricciones a las exportaciones en el mes de diciembre de 2015 se observa un incremento a nivel nacional en el área sembrada con trigo, maíz y girasol y una leve caída en soja. En líneas generales podríamos decir que el área sembrada con trigo aumentó casi 1 millones de hectáreas (ha), la de maíz aproximadamente 1,2 millones de ha y la de girasol cerca de 300 mil. Todo esto como consecuencia de las medidas adoptadas. Este es el motivo principal del mayor ingreso de camiones con maíz y trigo en el Gran Rosario: hay una mayor producción de cereales. Este aspecto es estructuralmente positivo porque favorece la sostenibilidad ambiental de la agricultura extensiva de nuestro país al permitir una mayor rotación de los campos con cereales, una menor utilización relativa de las oleaginosas y un mejor control de las malezas y enfermedades.

Si se comparan el ingreso de 1,9 millones de camiones del año 2017 con los registros del año anterior, se observa una caída del 10% en el total de grano arribado, aunque aún se encuentra un 7% por encima del promedio de los tres años anteriores.



Un cambio destacable de los últimos tres años es el aumento en la participación relativa de los cereales en relación a la soja. En el año 2015, de un total de 1,7 millones de camiones, el 62% cargaba soja mientras que apenas el 6% traía trigo y un 28% maíz. En el 2017, los camiones con soja representaron un 51% del total de ingresos, mientras que el maíz alcanzó un 33% y el trigo un 13%.



Respecto a la participación por zona, en el año 2017 el 79,5% de los camiones que ingresaron a descargar grano lo hicieron a las terminales de la zona Norte del Gran Rosario, ubicadas hasta la localidad de Timbúes, mientras que el 20,5% restante tuvo como destino las localidades desde Rosario hacia el sur, hasta Arroyo Seco. Entre las localidades del *Up River*, el mayor flujo de camiones (cerca del 30%) va a Puerto General San Martín, un 26% a San Lorenzo-Ricardone y un 23% a Timbúes, tal como puede verse en el gráfico adjunto.

