Transporte

¿Cómo vienen las obras de infraestructura del Gran Rosario?

JULIO CALZADA - CARINA FRATINI - ALFREDO SESÉ

El presente informe da cuenta del estado de situación de las obras viales y ferroviarias de mayor importancia para el complejo industrial oleaginoso del Gran Rosario. La Bolsa de Comercio de Rosario, desde hace décadas, viene impulsando la realización de obras de infraestructura vial y ferroviaria en el Gran Rosario y la Hidrovía Paraná- Paraguay. Se analizan las obras que se ejecutarían en el nuevo sistema de participación público- privada (PPP) que implementado recientemente mediante Ley Nacional N° 27.328.

La Bolsa de Comercio de Rosario, desde hace décadas, trabaja activamente apoyando la realización de obras de infraestructura vial y ferroviaria en el Gran Rosario y la Hidrovía Paraná- Paraguay. Impulsa mejoras en la infraestructura, servicios, equipos de transporte y marcos regulatorios para facilitar y asegurar la llegada de los granos a las terminales portuarias y fábricas aceiteras localizadas en el Gran Rosario. Se trata de un tema estratégico, ya que desde allí se despacha el 80% de las exportaciones de granos, harinas, aceites y biodiesel de la República Argentina.

El gran déficit de infraestructura que presenta el Gran Rosario afecta el crecimiento y desarrollo económico y social de toda la zona. Rutas sobrecargadas de vehículos pesados en una difícil convivencia con ciudadanos y vehículos particulares en los ejidos urbanos, menoscaban la seguridad vial y la calidad de vida de las personas, a la vez que vuelven más costosos los envíos de granos. Por ello, es fundamental la ejecución de obras de infraestructura vial, ferroviaria e hidroviarias que generen una mayor fluidez en el transporte, menores tiempos de viaje, aumento en la seguridad, menores costos logísticos y un incremento en la competitividad del complejo industrial y portuario oleaginoso.

A continuación analizaremos el estado de situación a inicios del año 2018 de las obras viales y ferroviarias de mayor importancia para el complejo oleaginoso del Gran Rosario.

Ruta Nacional A012// Nueva Ruta Nacional N°11// Autopista Rosario-Buenos Aires. El Nuevo corredor vial E del sistema de participación público-privada

Está previsto que las obras viales que se citan en el título se ejecuten a través de un nuevo sistema de participación público- privada (PPP) que Argentina implementó recientemente mediante la sanción de la Ley Nacional N° 27.328. Los contratos de PPP pueden ser celebrados entre el sector público nacional (en carácter de contratante) y sujetos del sector privado (en carácter de contratistas) con el objeto de desarrollar y ejecutar proyectos en diversos campos, tales como infraestructura, vivienda, actividades y servicios, inversión productiva, investigación aplicada y/o innovación tecnológica.

La PPP intenta alentar a la inversión privada para que participe en diversos proyectos impulsados por el Estado. Es una herramienta que busca una cooperación equilibrada, equitativa y previsible entre el sector privado y el público para ejecutar los proyectos. Busca brindar la seguridad jurídica requerida y necesaria para atraer estas inversiones. Está previsto que el diseño de los contratos tenga la flexibilidad necesaria para adaptar su estructura a las exigencias particulares de cada proyecto y a las de su financiamiento, de acuerdo a las mejores prácticas internacionales existentes en la materia.

Para implementar este sistema de PPP el Gobierno Nacional ha definido un conjunto de obras, las cuales han sido agrupadas en un total de 13 corredores viales con dos emprendimientos de mega puentes. Los contratos PPP serán licitados en los próximos meses. En el cuadro N°1 se detallan todos los corredores viales definidos en el sistema PPP y las rutas donde se ejecutarán diversas obras de ampliación de capacidad o refacción/mantenimiento.



Las obras viales de mayor interés para el complejo industrial oleaginoso del Gran Rosario están incorporadas en los corredores E y F. En el cuadro N°2 pueden observarse las rutas y tramos que integran dichos corredores.



Según destaca Vialidad Nacional, el corredor E posee dos características de suma importancia para el tránsito vial. En primer lugar, el tramo de la Ruta Nacional N° 9 incluido en este corredor, es el más transitado del país, conectando a las ciudades más pobladas de Argentina (Buenos Aires a Rosario). El volumen y tipo de tránsito que circula es importante tanto en vehículos pesados como livianos. La existencia de terminales automotrices, industria de acería, terminales portuarias, fábricas aceiteras, establecimiento agropecuarios/ganaderos y otros emprendimientos industriales, comerciales y de servicios; lo transforman en una arteria de trascendental importancia para la economía del país. Además, integran este corredor 'E' la Nueva Ruta Nacional N° 11, la A-008, la A-012, fundamentales como vías de llegada al complejo industrial oleaginoso más importante del mundo ubicado en nuestra zona.

Por estas razones, el corredor E fue incluido por el Gobierno Nacional en la priorización de obras de la etapa I del cronograma general de licitación PPP, junto a otros cinco corredores viales denominados A, B, C, F y SUR, todos ellos integrados por Rutas Nacionales de alto tránsito. El resto de los corredores forman parte de las etapas II y III del proyecto. Todos deberían estar licitados antes de enero 2019.

Según informa DNV, la etapa I (corredores E y F) se abrirá a presentación de ofertas en el mes de febrero próximo para la posterior toma de posesión en el mes de abril.
En una primera etapa (año 2018-2021) se estarían ejecutando las siguientes obras del corredor E, las cuales son importantes para el complejo oleaginoso del Gran Rosario:

- **RN N° 9:** Construcción de tercer Carril en la Autopista Buenos Aires-Rosario entre Zárate y Baradero.
- **RN N° 9:** Construcción de tercer Carril en la Autopista Buenos Aires-Rosario entre San Nicolás y Rosario.
- **Obra de Conexión de Acceso al Aeropuerto de Rosario:** Implica la construcción de dos calzadas de 3,65 m de ancho cada una con una longitud total de 16 km.
- **RN A012:** Construcción de Autopista entre la RN N° 9 y la RN N° 11. Consiste en la construcción de una nueva Calzada de 7,30 m de ancho (2 Carriles) con una longitud total de 68 Km. Plazo de obra: 3/4 años. Incluye los intercambiadores y puentes.
- **Nueva Ruta Nacional N° 11 (o variante de la RN N° 11) (1V11)**: Nueva autopista por la traza del actual camino de la Cremería, la RP 10 y la Av. Estanislao López hasta Timbúes para conectar con la Ruta Nacional 11. Se busca llevar el flujo de camiones desde la A012 (oeste y sur de Rosario) y desde la RP 10 (noroeste) hacia los peines de acceso de las terminales de San Martín y Timbúes. Con esta obra se intenta no mezclar camiones con la actividad de residencia y urbana de estos municipios.

El proyecto y ejecución de la obra de la RN A 012 fue dividido en 5 secciones, dos que están aprobados y tres en tramitación. Es una de las obras viales prioritarias para el Gobierno Nacional. Espera tener el proyecto ejecutivo para fines de año y comenzar la obra a principios de 2019, con un plazo de ejecución de entre 3 y 4 años. Los frentes de obra comenzarían en las cabeceras norte y sur de dicha ruta nacional.

Con relación a la construcción de una nueva autopista en la RN 34, entre Rosario y Sunchales cuya extensión será de 240Km, la misma se encuentra incluida en el corredor vial I de PPP. Actualmente se avanza con la construcción de la misma en el tramo que va desde la intersección de la RN 34 con la RN 19 hasta llegar a Sunchales. Este tramo pasa por las adyacencias de la ciudad de Rafaela.

Ruta Nacional N°33. El Nuevo corredor vial F del sistema de participación público-privada

El corredor F, definido en el Plan Vial, comprende rutas de suma importancia como son la RN N° 33 (Rufino- Gran Rosario) y la Autopista Rosario-Córdoba. Entre el año 2018 y 2021 se avanzaría en la construcción de la autopista de la RN N° 33 desde Rufino a Rosario (161 km de longitud) y en la reparación de losas en la Autopista Rosario-Córdoba.

La nueva autopista de la Ruta Nacional N° 33 es una obra de suma importancia para el sector agroindustrial, dado que tiene un gran volumen de tránsito pesado en época de cosecha que se dirige al complejo portuario del Gran Rosario, sumado a la constante movilidad de las personas desde las ciudades del sur de la provincia de Santa Fe con destino a Rosario.
El ahorro de tiempos y costos de tránsito que significará la obra de la autopista Rufino-Rosario muestra la importancia de su ejecución. En este caso, se estima una reducción de costos del 46% para el tránsito liviano y del 20% para el transporte por camión, mientras se espera que el tiempo promedio de traslado a lo largo del tramo completo de autopista se reduzca en más de 2 horas para autos y 1 hora para camiones. El tramo San Eduardo – Rufino fue licitado por DNV y no se incluye en el esquema PPP.

Una ruta importante para el traslado de mercadería desde el norte del país al Gran Rosario es la Ruta Nacional N°11 en el tramo Resistencia-Santa Fe. Este tramo no está incluido en los corredores del nuevo programa de PPP. Sería importante priorizar su ejecución.

Pavimentación y ordenación de las calles de acceso a las terminales portuarias de Timbúes y San Martín (peines)

Este proyecto está a cargo del Gobierno de la provincia de Santa Fe. Mediante Decreto N° 2202 del 27 de julio de 2017, el Poder Ejecutivo provincial aprobó la Licitación Pública del 'Proyecto Ejecutivo de las obras de pavimentación de caminos de acceso a las terminales industriales y portuarias situadas en las localidades de Puerto General San Martín y Timbúes'. Dicho trabajo fue adjudicado al consorcio Cornero Venezia Consultores de Ingeniería S.A. e Ing. Totiscarelli y Asociados por un monto de aproximadamente $ 3 millones. Este trabajo requiere de una ajustada coordinación con los proyectos de obras viales a cargo de los corredores viales (PPP) como con la futura ejecución de obras ferroviarias. La firma consultora se encuentra trabajando actualmente en este contrato.

OBRAS FERROVIARIAS EN EL GRAN ROSARIO

Estudios de preinversión para la construcción de una playa ferroviaria, empalme y puente en la localidad de Oliveros, Provincia de Santa Fe

La ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) efectuó en el año 2017 el llamado a Licitación Pública Nacional Nº LP21/2017 para la contratación de los servicios de consultoría para la recopilación de antecedentes de factibilidad, análisis socio-ambiental y económico y elaboración de proyecto ejecutivo para la construcción de una playa ferroviaria, empalme y puente en la localidad de Oliveros, Provincia de Santa Fe. Este contrato fue adjudicado a la firma Latinoconsult S.A. por 8,7 millones de pesos más IVA. La firma consultora se encuentra trabajando actualmente en estas tareas de asistencia técnica. Esta obra está incluida dentro del proyecto de accesos ferroviarios a las terminales portuarias de Timbúes, en el norte del Gran Rosario, el cual se expone seguidamente.

Acceso Ferroviario a las terminales portuarias de Timbúes en el Gran Rosario

En el marco del plan de recuperación del Ferrocarril Belgrano Cargas para transportar cargas desde el Norte Argentino y hacia el Gran Rosario, el Gobierno Nacional se encuentra trabajando en un paquete de obras ferroviarias con el objetivo de mejorar los accesos a las terminales portuarias de la zona. Durante el 2017, se vienen formulando los proyectos ejecutivos para el nuevo acceso ferroviario a los puertos de Timbúes, en el norte del Gran Rosario. Como resultado de estos estudios ya fue determinada la ubicación de la futura traza ferroviaria y los terrenos necesarios que deben ser expropiados para poder comenzar su construcción.

Las obras para el acceso a los puertos de Timbúes contemplan la construcción de 9 kilómetros de vía y un nuevo puente sobre el Río Carcarañá. Las nuevas vías confluirán en la futura playa ferroviaria que se construirá en las adyacencias de la localidad de Oliveros, la cual se citó en punto anterior. Esta conexión permitirá que la traza del Ferrocarril Belgrano Cargas que llega desde Joaquín V. Gonzalez (Salta) previo paso por Avia Terai (Chaco) se conecte con las terminales del norte del Gran Rosario.

Esta obra generará beneficios como la reducción de costos logísticos, la disminución de accidentes por descarrilo en zonas pobladas, menor contaminación y la reducción de pasos a nivel mejorando la trama social y urbana. Del mismo modo, se busca generar eficiencia en el acceso a los puertos para optimizar la capacidad de carga y descarga en las terminales. El proyecto es liderado por Trenes Argentinos Infraestructura y la Subsecretaria de Cargas y Logística de la Secretaría de Planificación del Ministerio de Transporte de la Nación.

Con el objetivo de iniciar las obras de construcción, el Estado Nacional elevará al Gobierno de la Provincia de Santa Fe el requerimiento formal de inicio del trámite legislativo para la declaración de interés público y ley de expropiación de los terrenos necesarios para las obras proyectadas.

Accesos ferroviarios a los puertos al norte del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe

El 9 de agosto del 2017 la ADIF hizo un llamado a Licitación Pública Nacional Nº LP22/2017, para la contratación de servicios de consultoría para la recopilación de antecedentes de factibilidad, análisis socio-ambiental y económico y elaboración de proyecto ejecutivo para la construcción de mejoras en los accesos ferroviarios a los puertos al norte del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe. El Plazo de Ejecución de este estudio de asistencia técnica es de 425 días corridos.
Los trabajos de consultoría requieren de una coordinación conjunta Nación-Provincia, debido a que la definición de una traza condiciona las otras obras, teniendo en cuenta las características propias de las obras ferroviarias y las necesidades, características y localización de los lugares de descarga de las terminales industriales y portuarias.

El Gobierno Nacional ha presentado el detalle de oferentes en esta licitación pero aún no se ha adjudicado este trabajo a ninguna firma consultora.

Accesos ferroviarios a los puertos del sur del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe

En el mes de agosto del 2017, ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) publicó el detalle de los oferentes que participaron de la Licitación Pública Nacional Nº LP20/2017, para la contratación de los servicios de consultoría para la recopilación de antecedentes de factibilidad, análisis socio-ambiental y económico y elaboración de proyecto ejecutivo para la construcción de mejoras en los accesos ferroviarios a los puertos al sur del Área Metropolitana de Rosario, Provincia de Santa Fe. El plazo de ejecución de este trabajo es de 180 días corridos. Al igual que en el caso anterior, el Gobierno Nacional ha presentado el detalle de oferentes en esta licitación pero aún no se ha adjudicado oficialmente a ninguna firma consultora.

Contratación de servicios de consultoría para la reestructuración del Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina. El debate sobre el 'Open Access'

El Gobierno Nacional, a través de ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias), ha llevado a cabo la Licitación Pública Nacional Nº LP27/2017, para la contratación de los servicios de consultoría para la reestructuración del Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina. La adjudicación recayó sobre la firma Bain & Company Argentina SRL por un total de 9,2 millones de pesos. Esta empresa trabaja actualmente en el desarrollo de los términos de referencia del contrato.

La República Argentina inició un proceso de transformación de los ferrocarriles, en particular los servicios de carga, mediante la sanción de la Ley Nacional Nº 27.132, la cual no ha sido aún reglamentada. En dicha ley se establecen nuevas políticas donde: a) El Estado Nacional se hace cargo de la infraestructura nueva, para su actualización; b) Se incluyen bajo responsabilidad estatal los gastos de mantenimiento de la infraestructura existente; c) Se resalta la necesidad y se invita a participar al sector privado, que estaría a cargo de la operación del sistema y del equipamiento en material rodante e instalaciones complementarias, como talleres, zonas de transferencias de carga, entre otras, con su financiamiento.

Nuestra entidad promueve e impulsa que en el proceso de reglamentación de la Ley N° 27.132 contemple y propicie los siguientes cursos de acción:

- La modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas, conocido por su nombre en inglés como 'open access".
- Que en la organización del sistema exista la separación vertical, es decir que haya separación de niveles funcionales tanto en la infraestructura de vías como en la operación de trenes. Por ejemplo, que ADIF (Estado Nacional) administre por sí o a través de terceros la infraestructura y la circulación ferroviaria. Y que todas aquellas empresas que quieran realizar la actividad de transporte ferroviario de cargas pasen a ser operadores, con un tratamiento equitativo a fin de que haya igualdad en el trato comercial con cada una de estas firmas.
- Que haya un plazo de transición, para que tanto los concesionarios privados como las empresas estatales actualmente participantes, se transformen en operadores.
- Que haya competencia leal y equitativa para el acceso al material rodante existente por parte de todos los operadores, sin desmedro de la incorporación de nuevo material. Por otra parte sería importante que exista participación de los operadores en la definición de los programas de mantenimiento e inversiones.
- Que la determinación de cánones de circulación de trenes no afecten la competencia intra e intermodal y que haya un control cruzado de los valores del canon que se establezcan, por parte de la autoridad de la aplicación.

El Gobierno Nacional, con los servicios de la firma consultora citada, definirá el futuro esquema de funcionamiento del Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina.

La renovación de la infraestructura de vías del Ferrocarril Belgrano Cargas desde el Norte Argentino y hasta el Gran Rosario

El gobierno nacional está llevando a cabo un amplio plan de mejoras en la línea Belgrano del Sistema Ferroviario de Cargas desde Joaquín V. Gonzalez- Avia Terai hasta llegar al Gran Rosario. Dicho plan prevé la renovación de vías y la incorporación de nuevas locomotoras y vagones. Todas estas acciones tienen por objetivo revertir un largo proceso de deterioro de esta importante línea ferroviaria que, con su tendido, cubre provincias del norte y noroeste de nuestro país.

Se está trabajando actualmente en la renovación de 1.593 kilómetros de vías de la Línea Belgrano del Sistema Ferroviario de Cargas, en un plazo de 38 meses y con una inversión estimada en U$S 2.900 millones. Para ello, se prevé contar con financiamiento proveniente de tres partes: CMEC (China Machinery Engineering Corporation), CAF-Banco de Desarrollo de América latina y el Tesoro Nacional.

Este proyecto fue analizado en una nota del Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario N° 1825 de fecha 15 de setiembre de 2017. La nota titulada 'Renovación de la infraestructura de vías del Ferrocarril Belgrano Cargas' está disponible en nuestra página WEB.

