Fuerte movimiento de agrograneles en el Gran Rosario en 2017

JULIO CALZADA - ALFREDO SESÉ

Según nuestras estimaciones, habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.990.000 camiones, 184.000 vagones ferroviarios y 4.300 barcazas. A esto debe sumarse cerca de 2.350 buques que cargaron granos, aceites y subproductos y a carga/descarga de mercadería de distinta naturaleza y procedencia.

Las estimaciones referidas al movimiento de granos, aceites y subproductos que llegaron en el año 2017 a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario, ya sea para ser industrializados y/o exportados, muestran un incremento en el ingreso de camiones a dicha área portuaria, de aproximadamente 30.000 camiones adicionales respecto del año anterior. De acuerdo a nuestras estimaciones, en el 2017 habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.990.000 camiones, 184.000 vagones ferroviarios y 4.300 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse la entrada de cerca de 2.350 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 2017 arribaron a las fábricas y Puertos del Gran Rosario cerca de 61 millones de toneladas de granos de origen argentino. Esta mercadería ingresó utilizando camiones, convoyes ferroviarios y barcazas.

Además, ingresaron 1.630.000 tn de granos, 1.690.000 tn de harinas y 790.000 tn de aceites paraguayos y bolivianos en tránsito al exterior, a lo que habría que sumar 1.630.000 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 2017 un 1,3% con relación al año anterior. Fueron cerca de 69 millones de toneladas en el 2017 sobre un total de 86,5 millones. Esto implicó –para el Gran Rosario- un aumento de la mercadería de origen argentino transportada por camión, aunque no habría sucedido lo mismo con el transporte barcacero y ferroviario 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 ADM Agro 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), ADM Agro (El tránsito), Cofco (ex-Nidera), 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 los entregadores de granos, el 79,5% de los camiones arribó a la zona norte del Gran Rosario, mientras que el 20,5% 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 un promedio de carga por vagón de 47 toneladas, ya que a la región ingresan vagones de trocha angosta y ancha, cuya capacidad de carga por unidad difiere. Sobre este supuesto el número de vagones habría alcanzado alcanzó los 184.000.

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 disminuido en 2017 casi un 6% con relación al año 2016.

En lo referido al movimiento barcacero, habrían llegado al Gran Rosario cerca de 6,5 millones de granos, aceites y subproductos de origen nacional y extranjero utilizando este medio de transporte por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Se ha

supuesto en el presente informe un promedio de carga por barcaza de 1.500 tn. En consecuencia, el número de barcazas que habría ingresado al Gran Rosario se situaría en el orden de los 4.330 artefactos. El crecimiento en el número de barcazas en el 2017 ha sido notable: 42% en un año. Recordemos que en el año 2016 habíamos estimado la cantidad de barcazas ingresadas al Gran Rosario en 3.030. Las casi 1.300 barcazas adicionales obedecen al fuerte crecimiento de las cargas arribadas desde Paraguay y Bolivia, tanto para su despacho final de exportación como a los volúmenes de poroto de soja que llegaron bajo el régimen de importación temporaria. Siguen siendo muy exiguas las cargas de cabotaje por el Río Paraná. Las estimamos en 290 mil toneladas.

De acuerdo con nuestras estimaciones, la participación porcentual de cada medio de transporte, para la mercadería argentina que arriba al Gran Rosario, habría sido de aproximadamente 86% para los camiones, 13,5% para el ferrocarril y 0,5% las barcazas.



En los 1.990.000 camiones en el año que habrían arribado 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. 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, según nuestros cálculos, 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 2017 ascendió a 2.352, es decir un 2,8 % menos que el año 2016, que había sido de 2.420 buques. En consecuencia, en el 2017 habrían llegado al Gran Rosario 68 buques de ultramar menos que en el 2016. 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 2.120 buques, lo que implicaría una carga promedio de unas 32.300 toneladas por buque, algo superior al promedio de 31.000 toneladas del año 2016.



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 24% si se compara el año 2017 con 2008 y de casi el 100% si la comparación es con el año 2000.