Claves para reconfigurar el sistema de transporte de cargas y logística de Argentina en 6 años: el modo vial (Nota N°1)

JULIO CALZADA - ALFREDO SESÈ

En materia de transporte y logística para las cargas granarias, Argentina se enfrenta en los próximos 6 años con la posibilidad de instrumentar cambios estructurales profundos y fundamentales en todos sus modos de transporte: vial, ferroviario y fluviomarítimo. Estos cambios podrían impactar positivamente en una reducción en los costos de transporte y logística para los productores agropecuarios argentinos con una mejora en sus márgenes brutos y netos. Dependerá de las decisiones que se tomen y del éxito en la implementación de las nuevas políticas, regulaciones e infraestructura para que esto pueda llegar a concretarse.

Nadie puede predecir el futuro. Y las dificultades actuales de la economía argentina pueden afectar –sin dudas- a los futuros resultados de este proceso. Pero en los 6 años que se vienen se podrían generar cambios de una magnitud pocas veces vista en la historia argentina del transporte de cargas. Quizás haya que remontarse a la implementación de los nuevos ferrocarriles en la Argentina agroexportadora de 1860, o a la pavimentación de rutas nacionales a partir de 1930, o al proceso de estatización de ferrocarriles en 1948 o a los inicios de la década del 90 con el proceso de privatizaciones y concesiones en el transporte, etc.; para encontrar un momento tan decisivo de cambio en la historia nacional del transporte de cargas como se prevé puede llegar a suceder en los próximos 6 años. Reiteramos, habrá que ver si esto efectivamente se termina concretando.

En esta nota del informativo semanal de la BCR y en las próximas iremos abordando lo que puede llegar a suceder en este proceso. En los próximos seis años podrían presentarse las siguientes situaciones:

a) Implementación final del sistema de Participación Público-Privada en los corredores viales que transportan granos a los nodos portuarios principales de Argentina: Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén. Es el tema que abordaremos en esta nota.
b) Finalización de las concesiones ferroviarias para el transporte de cargas y la implementación del sistema 'Open Access'.
c) Finalización de la concesión del dragado y balizamiento del canal navegable troncal del Río Paraná desde el Gran Rosario al Océano y desde Confluencia al Gran Rosario. Recordemos que del primer tramo (Gran Rosario- Océano) salen el 80% de las exportaciones nacionales de granos, harinas y aceites (unas 72 millones de toneladas/año).
d) La implementación de bitrenes y camiones escalables que podrían llegar a permitir –de manera paulatina- aumentar la capacidad de cargas de granos en el modo vial y reducir los costos de transporte.
e) La posible solución a la problemática de los elevados costos para transportar granos desde el Norte Argentino a los Puertos del Gran Rosario y zona central del país. Todo esto vía 'Open Access' y rehabilitación del Belgrano Cargas en el tramo Joaquín V. Gonzalez (Salta)- Avia Terai- Gran Rosario.
f) La posible avance del transporte de cabotaje de granos en el Río Paraná hacia el Gran Rosario, potenciando los puertos chaqueños, correntinos y de la Provincia de Entre Ríos.
g) La mayor participación del modo ferroviario en cargas granarias mediante nuevas obras de acceso a las terminales portuarias.
h) La búsqueda de un esquema institucional, económico y financiero que brinde solución a la permanente problemática de rehabilitación de los caminos de la red terciaria (caminos rurales).

Estos puntos constituyen la agenda clave de transporte y logística para el agro argentino en los próximos 6 años y debería ser objeto de seguimiento por parte de todas las entidades del sector. Como dijimos anteriormente, en esta nota abordaremos el primer punto: la Implementación del sistema de Participación Público-Privada en los corredores viales que transportan granos a los nodos portuarios principales de Argentina: Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén y sus dificultades actuales

El Plan Nacional Vial y el sistema de Participación Público Privada para los corredores viales

El Gobierno Nacional que asumió en diciembre del año 2015 implementó un Plan Nacional Vial con el objetivo de mejorar la infraestructura vial de la red nacional. En este sentido, apuntó a construir, en el mediano plazo, 2.800 km de

autopistas nuevas e incorporar 4.000 km de rutas seguras que permitirán mejorar la accesibilidad, contribuir a la seguridad vial y, al mismo tiempo, reducir los costos logísticos.

Según información oficial que consta en el Presupuesto Año 2019 enviado al Congreso Nacional (Setiembre 2018), desde el inicio de la gestión se finalizaron 356 km de autopistas nuevas y 1.552 km se encuentran en ejecución. Asimismo, se realizaron pavimentaciones y reparaciones en más de 5.096 km de la Red Vial Nacional, y otros 14.000 km se encuentran en ejecución.

Una de las decisiones más relevantes que adoptó el Gobierno Nacional fue la siguiente: los principales corredores viales de la República Argentina serán rehabilitados y operados a través de un nuevo sistema de Participación Pública Privada (PPP). Para ello, en el año 2016 Argentina sancionó la Ley Nacional N° 27.328 y su Decreto Reglamentario N° 118/2017. Se trata de contratos de PPP que pueden ser celebrados entre órganos que integran el sector público nacional (en carácter de contratante) y sujetos privados (contratistas) con el objeto de desarrollar proyectos en los campos de infraestructura, vivienda, actividades y servicios, inversión productiva, investigación aplicada y/o innovación tecnológica.

El sistema busca alentar a la inversión privada para que participe en diversos proyectos impulsados por el Estado. Es una herramienta que tiene como objetivo lograr una cooperación equilibrada, equitativa y previsible entre el sector privado y el público para ejecutar estos emprendimientos.

A nivel vial, el Gobierno Nacional ha decidido utilizar al nuevo sistema de PPP en la ejecución de proyectos de ampliación de capacidad en rutas nacionales y obras de repavimentación. Para ello ha establecido un total de 13 corredores viales y dos 'megapuentes'. En el cuadro N°1 se exponen los corredores viales comprendidos en el nuevo sistema, las rutas nacionales comprendidas, longitudes y TMDA total al año 2016.



La implementación de la primera etapa del proyecto de Red de Autopistas y Rutas Seguras

En el marco del nuevo sistema de PPP, el Gobierno Nacional realizó en los últimos dos años la primera licitación del denominado 'Proyecto de Red de Autopistas y Rutas Seguras (RARS)'. Esta etapa N°1 estuvo integrada por seis nuevos corredores viales que comprenden más de 3.300 km de rutas nacionales correspondientes a las provincias de Buenos Aires, Córdoba, La Pampa, Mendoza y Santa Fe. El plan de obra nueva para dichos corredores implica más de 2.500 km a través de la construcción de nuevas autopistas (813 km), rutas seguras (1.494 km) y obras especiales (252 km), así como 17 variantes a distintas localidades.

Según información oficial, la inversión total estimada para los seis primeros corredores viales será superior a U$S 8.000 millones, de los cuales U$S 6.000 millones se ejecutarán durante los 4 primeros años y más de U$S 2.000 millones durante los 11 años subsiguientes en obras complementarias y de mantenimiento.

La licitación incluyó la contratación del diseño, construcción, ampliación, mejora, reparación, remodelación, operación, mantenimiento y explotación comercial de los seis corredores viales. En ese marco, se presentaron treinta y dos ofertas realizadas por diez consorcios compuestos por diecinueve empresas nacionales y siete internacionales. Los seis contratos de participación público-privada fueron adjudicados y posteriormente suscriptos por la Dirección Nacional de Vialidad y los respectivos adjudicatarios de la licitación.

¿Cómo impacta la primera licitación de PPP en los corredores viales que transportan granos a los nodos portuarios del Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén?

En esta primera etapa de implementación del sistema, el Gobierno Nacional procedió a licitar obras en 6 corredores viales: el A, B, C, E, F y Sur. En el cuadro N°2 se adjunta información de las rutas comprendidas en cada corredor licitado, los tramos y longitudes a rehabilitar, las inversiones requeridas, el tipo de intervención (conversión en autopista, ruta segura u obras especiales) y los recientes adjudicatarios. Cuando uno observa las rutas involucradas, arriba a la conclusión de que estos seis corredores viales son importantísimos para transportar la producción de granos de Argentina de las chacras a las fábricas y terminales portuarias.

Recordemos que Argentina produce cerca de 120 millones de toneladas de granos. A esto debe sumarse la mercadería que llega desde Bolivia, Paraguay y Brasil por la Hidrovía Paraná Paraguay al Gran Rosario. Hablamos de granos, harinas y aceites provenientes de dichos países.



En el año 2017, de acuerdo a nuestras estimaciones, a 6 nodos portuarios argentinos habrían llegado cerca de 90 millones de toneladas (Mt) de granos, harinas y aceites (GHA) utilizando diversos modos de transporte: camión, vagones ferroviarios y barcazas (este último modo por el Río Paraná). Estos 90 millones son equivalentes a sumar las cargas vía flete largo camionero más las toneladas transportadas por ferrocarril y el sistema barcacero. Esos seis nodos portuarios en orden de importancia son: Gran Rosario, Bahía Blanca, Quequén, Ramallo, Zárate y Villa Constitución/San Nicolás.

El modo de transporte más utilizado en Argentina para transportar granos es el camión y el nodo portuario de mayor relevancia en cuanto a cargas es el Gran Rosario. A este nodo habrían arribado en el 2017 con barcaza, camión o ferrocarril –en forma conjunta- cerca de 71 Mt de granos, harinas y aceites. Esto representa el 79% del total de la carga que arribó a todos los puertos graneleros argentinos. Al Gran Rosario habrían llegado cerca de 56 Mt de granos en camión, lo que implica un movimiento de 2.000.000 de camiones de ida y similar cifra de regreso.

A Bahía Blanca habrían llegado cerca de 9,1 millones de toneladas, de las cuales aproximadamente 6,3 millones habría ingresado en camión y 2,8 millones por ferrocarril. El movimiento de camiones habría sido de 228 mil (solamente computando viajes de ida) en el 2017.

En el caso de Necochea habría ingresado cerca de 6 millones de toneladas por camión (215 mil camiones ida), computando granos, harinas y aceites. Según información del Consorcio de Gestión, no habría entrado mercadería al puerto por vía ferroviaria.

Por lo general, en Argentina el traslado a los puertos de harina/pellets y aceites se hace de manera -casi excluyente- por ferrocarril, salvo el caso de la mercadería de origen paraguayo o boliviano que llega al Gran Rosario en trenes de barcazas por el Río Paraná. No hay traslado de este tipo de mercadería por camión.



En el 2017 la mercadería que habría llegado por camión al nodo portuario de Zárate (Cofco y Terminal Las Palmas) habría sido de 2,4 millones de toneladas. Al nodo portuario de Ramallo (Bunge) habrían arribado cerca de 940.000 toneladas. Finalmente, el acceso de granos al nodo portuario de Villa Constitución/San Nicolás habría sido de unas 450 mil toneladas.

Como puede observarse, por volumen de carga medido en toneladas, los 3 nodos portuarios más importantes son el Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén. Todas las rutas que confluyan a estos nodos son muy relevantes para el negocio granario, ya que en años normales llegan a estos tres centros portuarios cerca de 2,5 millones de camiones. La mayor parte de estos fletes son pagados por los productores agropecuarios argentinos.

Los corredores viales licitados por el Gobierno en esta primer etapa de PPP son importantes para traer mercadería a estos tres nodos (ver cuadro N°2). Los corredores viales A, B y Sur son relevantes para llevar granos a Bahía Blanca y Quequén. Los corredores denominados C, E y F son importantísimos para el nodo portuario Gran Rosario, principalmente porque contienen obras muy necesarias para mejorar la seguridad vial, disminuir los costos de operación de los vehículos pesados y reducir los tiempos de viaje. Ejemplos de estas obras son:

a) La conversión en autopista de la Ruta Nacional A 012 que comunica a las terminales portuarias y fábricas aceiteras del norte y sur del Gran Rosario (19 puertos graneleros, otros 10 puertos no graneleros y 20 fábricas aceiteras).
b) RN N° 9: Construcción de tercer Carril en la Autopista Buenos Aires-Rosario entre Zárate y Baradero.
c) la Nueva Ruta Nacional N° 11 (o variante de la RN N° 11) (1V11) que 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.
d) la autopista de la Ruta Nacional N°33.

En los próximos años será fundamental para el sector agropecuario argentino hacer un seguimiento permanente de los avances en la ejecución de las obras en estos corredores viales. Es clave para asegurar la llegada de mercadería (granos) a los nodos portuarios/fábricas a fin de bajar los costos logísticos y de transporte que deben hacer frente los productores agropecuarios argentinos. Recordemos que granos, harinas y aceites contribuyen con 25.000 millones de U$S de exportaciones todos los años normales, una cifra clave para la balanza comercial argentina.

Los problemas actuales en el financiamiento del sistema PPP

En la actualidad el gobierno nacional está tratando de dar solución a una problemática planteada en el financiamiento del sistema. Se analiza la posibilidad de constituir un fideicomiso con un fiduciario a definir (podría ser el Banco de Inversiones y Comercio Exterior BICE) para poder canalizar los préstamos que entidades financieras privadas asignarían al financiamiento de proyectos adjudicados.