Transporte

La sequía pego duro en el 2018: 450 mil camiones y 23.000 vagones menos entraron en el Gran Rosario respecto del 2017

JULIO CALZADA - ALFREDO SESÉ

De acuerdo a nuestras estimaciones, en el 2018 habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.550.000 camiones, 160.700 vagones ferroviarios, 6.450 barcazas y 2.170 buques. Por la sequía en Argentina, cayó la operatoria de camiones y la de vagones ferroviarios, creciendo fuertemente el movimiento de barcazas por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Hubo menos buques que en el 2017 operando en el Paraná en el tramo Gran Rosario-Océano.

Indicador N°1: Con sequía y todo, continuó el impactante movimiento de transporte del Gran Rosario el año pasado. En el 2018 habrían ingresado a la zona aproximadamente 1.550.000 camiones, 160.700 vagones ferroviarios, 6.450 barcazas y 2.170 buques.

Las estimaciones referidas al movimiento de granos, aceites y subproductos que llegaron en el año 2018 a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario, ya sea para ser industrializados y/o exportados, muestran que habrían ingresado al Gran Rosario aproximadamente 1.550.000 camiones, 160.700 vagones ferroviarios y 6.450 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse la entrada de cerca de 2.170 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.

Luego veremos que, respecto del año anterior y por la sequía, se registra una caída en la cantidad de camiones y vagones ferroviarios ingresados al Gran Rosario, como así también en la cantidad de buques que operaron sobre el Río Paraná, en el tramo Gran Rosario- Océano. Lo que sí registró un importante crecimiento es la operatoria barcacera en el tramo Corumbá (Brasil)- Gran Rosario, especialmente en los movimientos de mercadería desde Paraguay.



Indicador N°2: Por la sequía, en el 2018 ingresó al Gran Rosario casi 12 millones de toneladas menos de granos de origen argentino respecto del año anterior.

Partiendo de las cifras oficiales de embarques al exterior a través de los buques de ultramar, estimamos que durante el año 2018 arribaron a las fábricas y Puertos del Gran Rosario cerca de 48,6 millones de toneladas de granos de origen argentino para su procesamiento en las fábricas de la zona o para su exportación sin procesar. Esta mercadería ingresó utilizando distintos modos de transporte: camiones, convoyes ferroviarios y barcazas. En el año 2017, habían llegado al Gran Rosario aproximadamente 61 Mt de granos cosechados en nuestro país. Esto implica que la sequía le resto al Gran Rosario cerca de 12,3 Mt de granos de origen nacional.

Si sumamos el total de mercadería nacional y extranjera (Bolivia- Paraguay) que ingreso al Gran Rosario por distintos modos de transporte (camión, ferrocarril y barcaza) vemos que en el 2018 llegaron cerca de 57,7 Mt., en tanto que en el 2017 habían arribado aproximadamente 67,2 Mt. Se registró en el 2018 una caída interanual de casi 9,5 Mt. En este indicador sumamos granos, harinas y aceites que habrían llegado al Gran Rosario para su despacho al exterior o procesamiento industrial.

Se deja constancia que las cifras comparadas comprende años calendarios, según datos suministrados por la Secretaría de Agroindustria de la Nación para los embarques al exterior. No estamos evaluando campañas agrícolas.

Indicador N°3: Ante la sequía hubo una fuerte entrada de soja bajo el régimen de importación temporaria desde Paraguay y Brasil para su procesamiento en las fábricas del Gran Rosario. En cambio, la llegada de mercadería de origen extranjero

(paraguaya y boliviana) para su redespacho desde el Gran Rosario se mantuvo en el 2018 en niveles relativamente similares al año anterior.

La falta de soja para industrializar en el poderoso complejo oleaginoso del Gran Rosario obligó a aumentar las operaciones comerciales bajo el régimen de importación temporaria, principalmente desde Paraguay y Brasil. En el 2018 habrían llegado al Gran Rosario por barcaza desde el norte de la Hidrovía Paraná-Paraguay aproximadamente 4,9 Mt de poroto de soja. Los principales envíos llegaron procedentes desde Paraguay (aprox. 4,2 Mt). En el 2017 la mercadería que había ingresado bajo este régimen desde Paraguay, Bolivia y Brasil había representado cerca de 1,6 Mt.

No hemos computado en esta cifra, la importación temporaria de poroto de soja desde Estados Unidos de América, que según datos del INDEC podría haberse ubicado en el 2018 en el orden de 1,4 Mt. Esta mercadería habría ingresado en buques de ultramar al Gran Rosario y estaría computada en el total de los 2.171 buques que llegaron el año pasado a las terminales portuarias de la zona.

Respecto de la mercadería de origen extranjero –boliviana, paraguaya- que llega al Gran Rosario en barcazas para su posterior carga en buques de ultramar y despacho al exterior; la cifra total de la mercadería arribada el año pasado (2018) a nuestra zona fue de 4,11 Mt, compuesta por 1 Mt de granos, 2,3 Mt de harina/pellets de soja y 0,77 Mt de aceite de soja. En el 2017 había sido de 4,5 Mt, un guarismo muy similar al del 2018. La mayor parte de esta mercadería llega de las fábricas aceiteras y puertos de la República del Paraguay.

Indicador N° 4: Notable crecimiento de las cargas por barcazas en el 2018 sobre la hidrovía Paraná- Paraguay en el tramo Corumbá-Gran Rosario.

Se observa que el total de granos, harinas y aceites que bajaron el año pasado por la Hidrovía Paraná- Paraguay desde Corumbá y hasta el Gran Rosario mostró un importante crecimiento en el 2018 respecto del año anterior, ya que pasó de 6,4 Mt en el 2017 a 9,6 Mt en el 2018. Incidieron los factores explicados anteriormente (mayor importación temporaria y estabilidad en los envíos de productos de origen extranjero) pero se sumó uno adicional: están creciendo las cargas de cabotaje en el tramo Barranqueras- Puerto Vilelas- Gran Rosario. Según información oficial de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, ese tramo habría registrado movimientos de granos de cabotaje para llegar al Gran Rosario por aproximadamente 607.000 tn en el 2018. Los productos transportados son soja y maíz.

Se destaca un grupo de puertos y empresas con crecientes movimientos barcaceros en el Paraná, lo cual es muy saludable para reducir los costos de transporte de granos de la mercadería del Norte Argentino. Los que tuvieron operatoria en el 2018 fueron: ACA (Vilelas), Barranqueras - Muelle Elevador, Cargill Diamante, Cooperativa Agrícola La Paz, Maná Puerto Buey y Cooperativa "La Ganadera" General Ramírez. Esperemos que este proceso se consolide en beneficio de las producciones del norte, la cuales tienen problemas de competitividad por estar alejadas de los centros urbanos principales del país y de los puertos de exportación del Gran Rosario.



Indicador N°5. Movimiento camionero: La sequía pego duro. Casi 450.000 viajes de ida menos en camión en el Gran Rosario.

En el año 2017, en el marco de la excelente campaña agrícola 2016/2017, unas 55,9 Mt de granos argentinos ingresaron al Gran Rosario en camión. En aquella oportunidad habíamos estimado un ingreso de camiones a la zona equivalente a casi 2.000.000 de vehículos con cargas promedio de 28 Tn.

Los efectos de la sequía en la campaña 2018/2019 fueron durísimos. Según nuestras estimaciones, se habrían transportado en camiones hacia el Gran Rosario durante todo el 2018 cerca de 43,3 Mt, casi 12,5 Mt menos que en el 2017. Esto implica que el total de camiones que habría ingresado a la zona en el 2018 ascendería a 1.550.000 (viaje de ida solamente), casi 450 mil unidades menos que el año anterior. La caída interanual habría sido del 22%.

Estos camiones se dirigen habitualmente a la zona norte y sur del Gran Rosario. A fin de evaluar los flujos de transporte hacia estas áreas y 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 –de norte a sur- Renova S.A.

(Timbúes), Dreyfus (Timbúes), COFCO (Timbúes), Terminal 6, Cargill, Cofco (ex Nidera), ADM Agro (El tránsito), Bunge (muelles Pampa y Dempa), ACA San Lorenzo, Vicentín, Molinos Agro y AKzo Nobel



De acuerdo a los datos estimados por la Comisión de Transporte e Infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario, el 76% de los camiones arribó a la zona norte del Gran Rosario, mientras que el 24% restante lo hizo en el sur. Lamentablemente no se cuenta con similar información para conocer las zonas de destino del transporte ferroviario. En el cuadro N°1 puede verse la cantidad total de camiones que habrían ingresado a cada una de estas áreas.

En los 1,5 millones de camiones en el año que habrían arribado al Gran Rosario en 2018, 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.

Indicador N°6. Movimiento ferroviario. En 2018 al Gran Rosario llegó 1 Mt menos por ferrocarril debido a la sequía, lo que implicó aproximadamente 23.500 vagones ferroviarios menos que en el 2017.

Con relación al flujo ferroviario hacia el Gran Rosario, en nuestras estimaciones hemos 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 que habría llegado al Gran Rosario en el 2018 habría alcanzado la cifra de 160.700, muy por debajo de los 184.200 estimados para el año 2017. Estos 23.500 vagones menos en el 2018 surgen de computar –con algunos supuestos- los datos que elabora la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) relativa al transporte de granos, subproductos agrícolas y aceites en todo el sistema ferroviario argentino. En el 2017 habrían llegado al Gran Rosario 8,6 Mt de granos, harinas y aceites por ferrocarril, en cambio en el 2018 dicha suma cae a 7,5 Mt, un millón de toneladas menos que el año anterior. Sin lugar a dudas, por el efecto sequía.

Indicador N°7. Fuerte crecimiento del movimiento barcacero en el 2018. Pasa de 4.330 barcazas en el 2017 a 6.450 en el 2018. Aumento de casi el 50% en un año.

En lo referido al movimiento barcacero, como indicamos anteriormente, habrían llegado al Gran Rosario cerca de 9,6 millones de toneladas 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 en 2018 se situaría en el orden de los 6.450. El crecimiento en el número de barcazas el año pasado ha sido relevante: casi 50% en un año. Recordemos que en el año 2017 habíamos estimado la cantidad de barcazas ingresadas al Gran Rosario en 4.330. Las casi 2.100 barcazas adicionales del 2018 obedecen –como indicamos anteriormente- al aumento en la importación temporaria de soja desde Paraguay/Brasil y al crecimiento en las cargas de cabotaje en el tramo Barranqueras- Puerto Vilelas- Gran Rosario (en menor medida).

Indicador N°8. Cae un 8% en el 2018 los buques que operaron en el Río Paraná en el tramo Gran Rosario- Océano.

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 2018 ascendió a 2.171, es decir un 8% menos que el año 2017, que había sido de 2.352 buques.

En consecuencia, en el 2018 habrían llegado al Gran Rosario 181 buques de ultramar menos que en el 2017. 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 esto último, si se estima que el 90% de los buques ingresados lo hicieron para cargar granos, subproductos y aceites vegetales, habrían ingresado en el 2018 con ese fin unos 1.953 buques al Gran Rosario.