Transporte

La capacidad teórica de descarga de los puertos agroindustriales del Gran Rosario se acercaría a las 688.000 tn/día

Julio Calzada - Alfredo Sesé - Javier Treboux

Para poder despachar mercadería al mundo de la forma en que se hace, las plantas industriales y los exportadores del Gran Rosario deben garantizar la logística de descarga necesaria para la originación de grandes tonelajes de granos en tiempo y forma.

Resumen:

A partir de una nueva encuesta realizada a los operadores de las terminales portuarias del Gran Rosario, llegamos a importantes conclusiones sobre la capacidad que tienen las mismas de recibir mercadería desde distintos orígenes y modos de transporte. Ellas son:

1. En un buen año de cosecha, llega al Gran Rosario por distintos modos de transporte cerca de 72 millones de toneladas de granos y derivados, la gran mayoría por camión.
2. Para el modo vial, la capacidad de descarga de los distintos puertos del Gran Rosario sumados sería de 17.560 camiones diarios, lo que equivaldría a unas 491.300 toneladas diarias.
3. La capacidad estática de estacionamiento de las playas de camiones del Gran Rosario asciende a su vez a casi 13.700 vehículos pesados, así el Gran Rosario podría recibir 4,5 millones de camiones al año.
4. Trece terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con muelles aptos para recibir barcazas. En 330 días de operación; podrían recibirse por la Hidrovía Paraná-Paraguay cerca de 42 millones de toneladas de granos y derivados.
5. Once terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con accesos ferroviarios. En el 2018 llegó a la zona 7,6 Mt de granos y derivados por este modo de transporte, lo que equivale a 160.000 vagones ferroviarios.
6. Finalmente, la capacidad teórica de descarga de las terminales portuarias del Gran Rosario asciende aproximadamente a 688.000 tn/día, sumando todos los medios de transporte.

Nota completa:

Indicador N°1: En un buen año de cosecha, llega al Gran Rosario por distintos modos de transporte cerca de 72 millones de toneladas de granos y derivados.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

El gran afluente de granos que desde las zonas productoras nacionales llega al Gran Rosario, genera la necesidad de contar por parte de los integrantes de la cadena agrícola con un aceitado sistema logístico de transporte que garantice el orden en las actividades y que aporte soluciones a la necesidad de las dos partes: la del productor de poder enviar a puerto o a plantas cuando necesite, y la de los compradores de recibir esa mercadería en tiempo y forma. Los limitantes de la capacidad de almacenaje de granos en el país pueden exacerbar la problemática, al quedar concentrada en la época de originación de granos la mayor demanda de logística de descarga.

Las vías de envío de mercadería en nuestro país son tres principalmente: el transporte vial por camión, el transporte fluvial por barcaza y el ferroviario por tren. Cada uno con sus características y con sus propias virtudes y complejidades. El sistema más utilizado en nuestro país es del camión, que aglutina cerca del 90% del transporte de carga total nacional, con el ferrocarril y la barcaza como medios marginales en cantidades transportadas. Para el caso de los granos que ingresan a la región, la distribución de cargas sigue una lógica similar, con cerca de un 80% de la mercadería ingresando por camiones.

En el año 2018 ingresaron al área un total de 61,2 millones de toneladas entre granos y productos derivados de los mismos, esto contando las distintas vías de ingreso. Es de notar que ese fue un año atípico por la sequía que afectó a la zona productiva nacional y que repercutió en el total producido. En este año, la participación de la recepción de mercadería por barcaza fue superior a los promedios, dado que fue necesario recurrir a la importación de granos de los países al norte de la hidrovía. En el año 2017, un año de buena campaña, el ingreso de camiones al área fue de 71,3 Mt, con una alta participación del ingreso por camión. El ingreso por ferrocarril, como vemos en el cuadro, tendío a disminuir su participación en los últimos tres años.

Indicador N°2: En el modo vial, la capacidad de descarga promedio de los distintos puertos del Gran Rosario sumados sería de 17.560 camiones diarios, lo que equivaldría a unas 491.300 toneladas diarias.

El cinturón de terminales portuarias sobre el Río Paraná que componen el Gran Rosario, por ser polo del procesamiento y exportación de granos a nivel nacional e internacional, cuenta con la capacidad de recibir un gran tonelaje diario de cereales y oleaginosas.

Cómo se mencionaba, la gran mayoría del grano que ingresa a la zona lo hace por camión. Para el año 2018 ingresaron al Gran Rosario 1.549.361 camiones portando granos para su descarga (ida solamente). Este fue un año atípico por la sequía que generó mermas productivas, dado que en un año normal pueden ingresar hasta cerca de dos millones de camiones al área (ida solamente). De esos 1.549.361 el 76% se dirigió hacia el área norte del Gran Rosario, con el 24% restante dirigiéndose hacia los puertos del sur.

Para el grano que llega por esta vía se estima, según relevamientos propios que hemos realizado, que la capacidad de descarga promedio de los distintos puertos del Gran Rosario sumados sería de 17.560 camiones diarios, lo que equivaldría a unas 491.300 toneladas diarias.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Las plantas con mayor capacidad de descarga diaria de camiones, en orden de importancia, son: Renova en Timbúes, que puede descargar unos 2.100 camiones diarios en su planta (58.800 toneladas/día), Terminal 6 en San Martin, que puede descargar 1.800 camiones diarios (50.400 t/día), seguidos por COFCO en Puerto General San Martín (PGSM) y Muelle San Benito de Molinos Agro en San Lorenzo, que cuentan ambos con capacidad teórica para descargar 1.400 camiones diariamente (39.200 t/día). Esto nos da una capacidad teórica de descarga de más de 160 Mt de grano al año solo por esta vía, suponiendo que cada camión ingrese portando 28 toneladas y los puertos operativos 330 días por año.

Cuadro N°2: Gran Rosario. Descripción de la logística de descarga de mercadería en las terminales portuarias (a Julio 2019)

Localización	Terminal portuaria	Muelle barcacero	Playa interna de camiones	Playa externa de camiones	Total capacidad de playas de camiones	Ritmo de descarga de camiones (camiones / día)	Capacidad de descarga de barcazas (Tn / día)	Acceso FFCC
Timbúes	Renova	si	940	no	940	2.100	12.000	no
Timbúes	Dreyfus - Complejo Portuario Timbúes	si	200	400	600	720	12.000	no
Timbúes	Cofco Timbúes	si	600	no	600	750	12.000	no
San Martín	Terminal 6 Muelle Norte	si	700	800	1.500	1.800	15.000	si
San Martín	Terminal 6 Muelle Sur							
San Martín	Cargill - Muelle	si	400	200	600	1.000	12.000	no
San Martín	Cofco PGSM	si	750	300	1.050	1.440	7.200	si
San Martín	ADM - Muelle El	si	80	320	400	900	11.000	no
San Martín	Bunge - Muelles Pampa	no	1.100	no	1.100	900	no	si
San Martín	Bunge - Muelles Dempa							
San Lorenzo	A.C.A. San Lorenzo	si	500	no	500	1.000	12.000	si
San Lorenzo	Vicentín	si	1.180	no	1.180	1.000	10.800	si
San Lorenzo	Molinos Agro - Muelle San Benito	no	50	1.000	1.050	1.400	no	si
Rosario	TPR Terminal 1 (ex	si	150	100	250	S/ Información	8.400	si
Rosario	Servicios Portuarios - Unidad VI	si	350	380	730	760	S/ información	si
Rosario	Servicios Portuarios - Unidad VII					390		
Villa Gdor. Galvez	Cargill - Complejo Villa Gdor Gálvez	si	90	no	90	700	12.000	si
Alvear	Cargill - Muelle Punta Alvear	no	1.100	no	1.100	800	no	si
Arroyo Seco	ADM Arroyo Seco	no	300	500	800	900	no	no
General Lagos	Dreyfus - Complejo Portuario General Lagos	si	1.200	no	1.200	1.000	5.000	si
	TOTALES	**13**	**9.690**	**4.000**	**13.690**	**17.560**	**129.400**	**11**

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario en base a relevamientos y encuesta propia.

Indicador N°3: La capacidad estática de estacionamiento de las playas de camiones del Gran Rosario asciende a casi 13.700 vehículos pesados. El Gran Rosario podría recibir 4,5 millones de camiones al año.

Otro tema de relevancia es la capacidad de estacionamiento de camiones con el que cuentan las terminales portuarias del Gran Rosario. Los puertos de la zona, cuentan con playa de estacionamiento para cerca de 13.700 vehículos pesados,

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**
DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

entre playas internas y externas a los puertos, lo que aporta alivio en las rutas en los momentos de mayor congestión, ya que les brinda a los camiones un lugar adecuado para estacionar a la espera de ser descargados.

Las cuatro playas de estacionamiento con mayor capacidad individual en el Gran Rosario son las siguientes: Terminal 6 con 1500 plazas, Dreyfus en General Lagos con 1.200, Vicentín con 1.180 y luego Cargill Punta Alvear y Bunge Puerto Santa Martín con 1.100 plazas. Suponiendo que los camiones permanezcan en las terminales no más de 24 horas y suponiendo un tiempo operativo de 330 días en el año, estaríamos ante la posibilidad de afirmar que el complejo industrial-exportador Gran Rosario (a nivel de terminales portuarias sobre el Paraná) está facultado para alojar más de 4,5 millones de camiones en un año.

Un nuevo sistema de ordenamiento en la logística de descarga de camiones fue implementado desde la Secretaría de Transporte de la Nación durante septiembre de 2018, este es el sistema STOP. La idea detrás del nuevo sistema es evitar la excesiva congestión de rutas durante épocas de cosecha, intentando erradicar la salida, tránsito y arribo a terminales de camiones sin cupo de descarga asignado. El sistema establece la conexión entre el turno que se le otorga al transportista y el Código de Trazabilidad de Granos (CTG) que entrega la AFIP junto con la carta de porte. Las terminales y plantas debieron informar sus capacidades de descarga y playa para camiones, con el fin de que el sistema lo utilice como referencia para otorgar los turnos correspondientes. Así, cuando quien desea entregar mercadería solicita de forma online su turno de descarga, el sistema de AFIP solo otorgará el respectivo CTG cuando verifique que existe un cupo de descarga asignado por la terminal, y que la misma cuente con capacidad de recibir mercadería en la fecha solicitada; de lo contrario no contará con la habilitación correspondiente para remitir sus granos.

Indicador N°4: Trece terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con muelles aptos para recibir barcazas. En 330 días de operación, podrían recibirse por la Hidrovía Paraná-Paraguay cerca de 42 millones de toneladas de granos y derivados.

Conforme la encuesta realizada por nuestra entidad, 13 terminales portuarias en el complejo up-river cuentan con muelle barcacero en sus instalaciones para recibir mercadería por esta vía. Se estima que 12 de estas terminales totalizan una capacidad conjunta de descarga de granos transportados en barcazas de 129.400 toneladas diarias. Esta mercadería llega a través del Paraná y consolidan una importante vía alternativa de transporte de granos hacia el Gran Rosario.

En el año 2018 ingresaron a la zona 6.455 barcazas por la hidrovía, trayendo 9,6 Mt entre granos, aceites y subproductos hacia las terminales. Es de considerar que este fue un año particular ya que, por la fuerte sequía que afectó las zonas productivas del país, se debió recurrir a la importación de granos para mantener operativas las fábricas, e ingresaron por esta vía importantes tonelajes de granos y subproductos provenientes de los países de países limítrofes.

Los puertos del Gran Rosario que cuentan con esta infraestructura están en condiciones de recibir mercadería desde Bolivia, Paraguay y Brasil y desde los puertos argentinos localizados sobre el Río Paraná y Paraguay. Los altos costos de transporte de granos desde el NOA y NEA Argentino a las terminales portuarias de exportación del Gran Rosario podrían ser reducidos en el futuro, intensificando el transporte ferroviario y camionero hasta los puertos cercanos sobre la Hidrovía (como el puerto de Barranqueras en Chaco), donde podría cargarse la mercadería en barcazas para luego enviarse a las terminales portuarias del Gran Rosario. Esto podría ayudar a solucionar los problemas de rentabilidad de las producciones del norte argentino, aprovechando que la mayoría de los puertos del Gran Rosario cuentan con instalaciones para recibir mercaderías por esta vía.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Contrastando las capacidades teóricas de recepción de mercadería por la vía fluvial con lo efectivamente descargado, vemos que hay una fuerte subutilización de los muelles. Haciendo un cálculo análogo al que realizamos para el caso de la capacidad de descarga de camiones, vemos que en el Gran Rosario las terminales cuentan con capacidad para recibir más de 42 millones de toneladas por esta vía, lo que resulta en menos de un 25% de utilización de las capacidades físicas para el año pasado. Es una potencialidad susceptible de aprovechar, dado que esta es una vía de transporte más que interesante en términos de costos asociados y de balance medioambiental.

Indicador N°5: Once terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con accesos ferroviarios. En el 2018 llegó a la zona 7,6 Mt de granos y derivados por este modo de transporte, lo que equivale a 160.000 vagones ferroviarios.

En lo referido al transporte ferroviario, once terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con accesos ferroviarios en trocha ancha, angosta y mixta. Las terminales que no cuentan con accesos ferroviarios son: Renova, Dreyfus y Cofco en Timbúes (por el momento); Arauco S.A., Cargill Quebracho y ADM Muelle El Tránsito en San Martín; AKZO Nobel en San Lorenzo y ADM en Arroyo Seco.

Se estima que por este medio, en el año 2018, se dio un flujo de cargas hacia el Gran Rosario de unas 7,6 millones de toneladas de granos y subproductos, para las que se habrían utilizado 160.715 vagones ferroviarios.

La necesidad que tiene Argentina de generar un cambio en la matriz de transporte, aumentando las cargas por ferrocarril, convierte en menester el generar mayores accesos ferroviarios a las plantas, especialmente en las ubicadas en la zona norte del Gran Rosario, que podrían recibir granos desde el noroeste y noreste argentino.

En este sentido, se está realizando en la actualidad un importante trabajo de incorporación de terminales a la línea de ferrocarril estatal. Se están ejecutando obras de infraestructura para conectar terminales portuarias del norte del Gran Rosario –en Timbués- con el ferrocarril Belgrano Cargas. La nueva estructura de vías quedará ubicada, longitudinalmente entre la autovía Rosario-Santa Fe y la Ruta RN11, y transversalmente entre el tendido eléctrico aéreo que nace en la termoeléctrica de San Martín y Villa la Ribera. Se trata de una inversión que se está realizando con capitales mixtos, con un 70% de aporte de capitales privados y un 30% con capitales del Estado Nacional, y en total significa una inversión de más de US$ 120.000.000.

El nuevo acceso, que permitirá el arribo de vagones con mercadería a la zona de Timbúes, beneficiará a los puertos y plantas de Cofco, Renova y Dreyfus, más dos que están en plena construcción como son los de Aceitera General Deheza y Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA). Además de la puesta en funcionamiento de un nuevo ramal, las obras incluyen la construcción de un puente sobre el Río Carcaraña, además de una playa de estacionamiento y una nueva playa ferroviaria en la localidad de Oliveros.

Según estimaciones del Ministerio de Transporte de la Nación, el nuevo ingreso directo de los trenes supondría una importante rebaja en los costos logísticos y permitiría expandir las zonas de originación de mercadería. El organismo prevé, con estas obras, ampliar en un millón de toneladas el ingreso de granos al área por la vía del ferrocarril.

Indicador N°6 La capacidad teórica de descarga de las terminales portuarias del Gran Rosario asciende aproximadamente a 688.000 tn/día, sumando todos los medios de transporte.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Por ser el polo de industrialización y exportación de granos a nivel nacional más importante del país, el Gran Rosario cuenta con una capacidad extraordinaria para recibir granos y subproductos durante todo el año, desde muchos puntos del país y el exterior.

El arribo de granos al Gran Rosario está fuertemente concentrado por la vía del camión, con los otros medios (fluvial y ferroviario) como métodos marginales. Sin embargo, las terminales de la zona cuentan con la infraestructura necesaria para permitir la intensificación del arribo de granos por otras vías. La mayoría de las terminales portuarias cuentan con instalaciones para recibir mercadería por barcaza y por tren (este último incluso en proceso de expansión, al estarse realizando obras para conectar más terminales al tendido ferroviario de transporte de cargas), que cuentan con una importante capacidad ociosa, por cuestiones de diversa índole que no está en el objetivo del presente enumerar.

Según nuestra encuesta, entre los modos de transporte usados para el ingreso de mercaderías al área se totaliza una capacidad teórica de descarga de aproximadamente 688.000 toneladas/día, compuesta por una capacidad de descarga de camiones de 491.300 toneladas diarias, 129.400 toneladas diarias por barcaza y 67.300 toneladas al día por ferrocarril. Es importante aclarar que esta estimación surge de suponer plantas operativas 24 horas, al tope de capacidad, operando al máximo de eficiencia. Si bien el supuesto puede ser difícil de traer a la práctica, nos da una idea del potencial del área para recibir mercadería y sobre la subutilización de la capacidad instalada en las plantas en envíos por tren y barcaza. Aclaramos que en esta cifra no se ha computado la capacidad de descarga de los buques de ultramar en el Gran Rosario, como ocurrió durante el año 2018 producto de la falta de mercadería por la fuerte sequía.

Desde la Bolsa de Comercio, hace años que insistimos en la necesidad de diversificar las formas de envío de mercadería a puertos y plantas a modo de ganar en eficiencia, reducir costos, reducir la congestión vial y mejorar el balance medio ambiental de la actividad.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824