Récord en el movimiento de transporte de granos y derivados en el Gran Rosario en el 2019

Julio Calzada - Alfredo Sesé

De acuerdo a nuestras estimaciones el salto productivo después de la sequía del ciclo anterior generó un fuerte crecimiento del movimiento de camiones y vagones ferroviarios. Hubo casi 500 buques más que en 2018 en terminales portuarias del Gran Rosario.

Indicador N°1: Impactante salto en el movimiento de transporte del Gran Rosario durante el año pasado. En el 2019 habrían ingresado al Gran Rosario casi 2.300.000 camiones, 219.000 vagones ferroviarios, 5.400 barcazas y 2.632 buques.

Las estimaciones referidas al movimiento de granos, aceites y subproductos que llegaron en el año 2019 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 2.300.000 camiones, 219.000 vagones ferroviarios y 5.400 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse la entrada de cerca de 2.632 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 se registró un aumento 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. Por el aumento de la producción de granos en Argentina se habría reducido el volumen de soja ingresada en importación temporaria, lo que implicó una caída en la operatoria barcacera en el tramo Corumbá (Brasil)- Gran Rosario, especialmente en los movimientos de mercadería desde Brasil y Paraguay.

Indicador N°2: En el 2019 ingresó al Gran Rosario casi 21 millones de toneladas más 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 2019 arribaron a las fábricas y Puertos del Gran Rosario cerca de 69,4 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 2018, habían llegado al Gran Rosario aproximadamente 48,6 Mt de granos cosechados en nuestro país, es decir que en 2019 la cantidad arribada al Gran Rosario aumentó casi 21 millones de toneladas 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 2019 llegaron cerca de 81 millones de toneladas,

Se deja constancia que las cifras comparadas comprende años calendarios, según datos suministrados por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación y otros informantes calificados. No estamos evaluando campañas agrícolas.

Indicador N°3: Récord de movimiento camionero en 2019: Casi 2.300.000 vehículos pesados ingresaron con granos al Gran Rosario.

En el año 2019, en el marco de la excelente campaña agrícola 2018/2019 que rondó las 142 millones de toneladas de granos, ingresaron al Gran Rosario unas 62,5 millones de toneladas en camión. Por lo que se estimó un ingreso de camiones a la zona equivalente a casi 2.234.000 de vehículos con cargas promedio de 28 toneladas.

Esto significa una importante recuperación después de la sequía en la campaña previa. Según nuestras estimaciones, habrían ingresado casi 700.000 camiones más que el ciclo anterior, transportando hacia el Gran Rosario, durante todo el 2019, cerca de 62,5 millones de toneladas, o sea alrededor de 19 millones de toneladas más.

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 Molinos (San Benito), Vicentín y ACA en la ciudad de San Lorenzo; Bunge (muelles Pampa y Dempa), ADM Agro (El tránsito), Cofco, Cargill, y Terminal 6 S.A. en Puerto General San Martín; Dreyfus, Cofco y Renova S.A., en Timbúes. En esta última localidad existen dos terminales portuarias más en construcción (AGD y ACA), que estarían operativas en 2020.

De acuerdo a los datos estimados por la Comisión de Transporte e Infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario, el 78% de los camiones arribó a la zona norte del Gran Rosario, mientras que el 22% 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 casi 2,3 millones de camiones en el año que habrían arribado al Gran Rosario en 2019, 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°4: En el marco de un récord de movimiento camionero en 2019, el funcionamiento del Sistema STOP, los operativos de seguridad vial y policial y el esfuerzo de los equipos logísticos de las empresas evitaron un colapso del tránsito. Sin embargo, es urgente avanzar con las obras de ampliación y mejora de la infraestructura vial.

El funcionamiento del Sistema de Turnos Obligatorio para Descarga en Puertos (STOP) ha tenido efectos positivos sobre la logística de arribo de camiones a las industrias y terminales portuarias y ha demostrado una alta eficiencia. Además, brinda posibilidades de interrelación con otras herramientas y soluciones tecnológicas modernas y permitiría avanzar en la implementación de la Carta de Porte Electrónica.

También han tenido efectos positivos los operativos de seguridad vial y policial en las zonas de las terminales portuarias y el esfuerzo de los equipos logísticos de las empresas. No obstante, no ha habido avances en la ampliación y mejora de la infraestructura vial nacional y provincial, que sigue siendo prácticamente la misma de años atrás, en el marco de un volumen de producción y exportación crecientes.

Indicador N°5: El transporte ferroviario de granos, subproductos y aceites en 2019 habría sido de casi 10,3 millones de toneladas, un registro que mejora guarismos anteriores pero aún está por debajo del potencial de la zona.

Con relación al flujo ferroviario hacia el Gran Rosario, en nuestras estimaciones hemos supuesto un promedio de carga neta 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 2019 habría alcanzado la cifra de alrededor de 219.000, muy por arriba de los 160.000 estimados para el año 2018.

Si bien esta cifra de vagones cargados debe tomarse con cautela, ya que se trata de estimaciones sobre la base de información de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) e informantes calificados del sector privado, sirven para dar una magnitud más del volumen de equipos, infraestructura y fundamentalmente, personas involucradas en el transporte de la cadena agroindustrial.

En síntesis, en el 2019 habrían llegado al Gran Rosario 6,6 millones de toneladas (Mt) de granos, casi 3 Mt. de harinas y 0,7 Mt. de aceites por ferrocarril. Cuando se culminen las obras ferroviarias de la línea Belgrano (trocha métrica) en la zona norte, en la localidad de Timbúes, es posible esperar un salto en el volumen transportado de algunos millones de toneladas en los próximos años.

Indicador N°6: El ingreso de buques a las terminales portuarias del Gran Rosario aumentó un 21% en 2019 con relación al año anterior.

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 2019 ascendió a 2.632, es decir un 21% más que el año 2018, que había sido de 2.171 buques.

En consecuencia, en el 2019 habrían llegado al Gran Rosario 461 buques de ultramar más que el año 2018. 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 2.369 buques al Gran Rosario.