Algunos números de la logística en el Gran Rosario en un año de pandemia

Julio Calzada - Alfredo Sesé - Pablo Ybañez

En el 2020 ingresaron al Gran Rosario 1.900.000 camiones, 215.000 vagones ferroviarios, 5.600 barcazas y 2.458 buques. Pese a los inconvenientes generados por la pandemia y la bajante del Río Paraná, la respuesta de la logística fue más que satisfactoria.

Indicador N°1: En el 2020 se habrían descargado en las terminales portuarias del Gran Rosario 1.900.000 camiones, 215.000 vagones ferroviarios y 5.600 barcazas, y habrían ingresado 2.458 buques de ultramar.

Las estimaciones referidas al movimiento de granos, aceites y subproductos que llegaron en el año 2020 a las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario, ya sea para ser industrializados y/o exportados, muestran que se habrían descargado en el Gran Rosario aproximadamente 1.900.000 camiones, 215.000 vagones ferroviarios y 5.600 barcazas. A este enorme movimiento de transporte debe sumarse la entrada de cerca de 2.458 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 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. Por la disminución de la producción de granos en la cosecha pasada en Argentina, habría aumentado el volumen de soja ingresada en importación temporaria, lo que implicó un aumento 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 2020 ingresaron al Gran Rosario alrededor de 4 millones de toneladas menos de granos de origen argentino que el año anterior.

Partiendo de las cifras oficiales de embarques al exterior a través de los buques de ultramar, estimamos que durante el año 2020 arribaron a las fábricas y Puertos del Gran Rosario cerca de 65,2 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 y medios de transporte: camiones, vagones ferroviarios y barcazas. En el año 2019, habían llegado al Gran Rosario aproximadamente 69,4 Mt de granos cosechados en nuestro país, es decir que en 2020 la cantidad arribada al Gran Rosario disminuyó en unos 4 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 2020 llegaron cerca de 73 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: Sobre la base de la información disponible en el STOP, en 2020 se descargaron cerca de 1.900.000 vehículos pesados en las industrias y terminales portuarias del Gran Rosario.

En el año 2020 se utilizó como fuente de información diaria la que aparece en la página web del Sistema de Turnos para Descarga en Puertos (STOP). Según esa fuente, se descargaron en el Gran Rosario unas 53 millones de toneladas en camión. El número de camiones descargados según este Sistema fue de 1,9 millones y se estimó una carga promedio de 28 toneladas por vehículo.

Esto implicaría un ingreso de menos camiones que el año anterior, estimándose esa cifra en unos 400 mil viajes menos.

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; ACA, AGD, Dreyfus, Cofco y Renova S.A., en Timbúes.

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 casi 1,9 millones de camiones en el año que habrían arribado al Gran Rosario en 2020, 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 Nª 4: Para el cálculo de los camiones descargados con granos durante el año 2020 se ha considerado la información que se publica diariamente en la página web del Sistema STOP. Por lo tanto, la comparación con las cifras de camiones de años anteriores debe ser realizada con cuidado porque se trata de metodología y fuente de información diferentes. Continúa sin resolverse el déficit de infraestructura vial en los accesos a los puertos.

Como ya señalara en artículos anteriores, 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.

Sobre la base de dicha información y de acuerdo con los registros obtenidos diariamente, en las terminales portuarias del Gran Rosario han sido descargados 1,9 millones de camiones, lo que representaría aproximadamente 53 millones de toneladas de granos.

También como en ocasiones anteriores, vale destacar los efectos positivos de 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 2020 habría sido de casi 10,1 millones de toneladas, un registro similar al del año anterior.

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 2020 habría alcanzado la cifra de alrededor de 215.000, similar a los 219.000 estimados para el año 2019.

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 2020 habrían llegado al Gran Rosario 7 millones de toneladas (Mt) de granos, casi 2,5 Mt. de harinas y 0,6 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 disminuyó un 6% en 2020 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 2020 ascendió a 2.458, es decir un 6% menos que el año 2019, que había sido de 2.632 buques. No obstante, la cifra de ingresos de buques al Gran Rosario durante el año 2020 constituye la segunda mayor de la serie, luego de la registrada el año 2019.

En consecuencia, en el 2020 habrían llegado al Gran Rosario un promedio mensual de 205 buques de ultramar. Esta cifra incluye los buques 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 2020 con ese fin unos 2.212 buques al Gran Rosario.

Otra característica significativa del año 2020 fue la bajante registrada por el Río Paraná, que desde marzo de ese año y aún hasta nuestros días, registra marcas en el puerto de Rosario por debajo de los promedios históricos.