Transporte

Las terminales del Gran Rosario pueden recibir y descargar 19 mil camiones al día con granos

Julio Calzada - Javier Treboux

Las terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con una capacidad de recibo de 539.100 toneladas de mercadería diaria por camión, 129.000 t vía barcaza y 112.700 t a través del sistema ferroviario.

En informativos anteriores, analizábamos la capacidad de las terminales del Gran Rosario para embarcar los granos y la mercadería derivada de la industrialización de los mismos, sobre los buques oceánicos que la llevarán a nuestros destinos de exportación. En el mismo, podíamos ver cómo, desde el impresionante nodo portuario de la zona, podía embarcarse –anualmente- más que la producción nacional conjunta de granos, aceites, harinas y demás productos de los complejos agroindustriales. Ahora, en este informe, nos centraremos en la otra cara de la logística de transporte de estos productos; es decir, en las capacidades de las terminales y plantas industriales para el recibo de la mercadería de las zonas productoras nacionales.

El gran afluente de granos que 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 las necesidades tanto de los productores como de los exportadores e industriales. 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.



Las terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con una capacidad de recibo de 539.100 toneladas de mercadería diaria por camión, 129.000 t vía barcaza y 112.700 t a través del sistema ferroviario. En términos de participación, se ve como el ingreso vial predomina en las instalaciones portuarias. El 69% de la capacidad de recibo de mercadería es a través de instalaciones para recibir vehículos pesados, un 17% de la infraestructura para recibir barcazas y el 14% para recibir mercadería vía tren. 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.

En un buen año de cosecha, pueden llegar al Gran Rosario por distintos modos de transporte más de 70 millones de toneladas de granos y derivados. En el año 2020, de acuerdo a nuestras estimaciones, arribaron a las plantas y terminales de la zona casi 1.900.000 camiones, 215.000 vagones ferroviarios, 5.600 barcazas. Es necesario dejar constancia de que el año 2020 fue un año particular, producto de los inconvenientes generados por la pandemia del COVID 19 y la bajante extraordinaria del Río Paraná.



Según estimaciones propias, 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 por todas las vías. 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 de granos, aceites y subproductos.

Capacidad de recibo por camión

Cómo veíamos anteriormente, el principal modo de transporte de mercadería de los productos agrícolas que arriban al Gran Rosario es a través de camión. Por esto, todas las terminales de la zona cuentan con instalaciones adecuadas para el recibo, aparcamiento y descarga de camiones de distintos tipos.

Tan solo en el año 2020 ingresaron al Gran Rosario 1.883.938 camiones portando granos para su descarga (ida solamente). Cerca de 1.437.015 (76% del total) 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 nuestro relevamiento a terminales de la zona, que la capacidad de descarga de los distintos puertos del Gran Rosario sumados sería de 18.970 camiones diarios, lo que equivaldría a unas 569.100 toneladas diarias en máxima utilización de su capacidad.



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 (63.000 toneladas/día), seguido por COFCO en Puerto General San Martín (PGSM) que cuenta con capacidad teórica para descargar 1.440 camiones diariamente (43.200 t/día). Terminal 6 en San Martín lo sigue de cerca, con capacidad de recibo de 1.300 camiones diarios (39.000 t/día) para abastecer a sus dos muelles. Esto nos da una capacidad teórica de descarga de más de 187 Mt de grano al año solo por esta vía, suponiendo que cada camión ingrese portando 30 toneladas y los puertos operativos 330 días por 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 15.120 vehículos pesados, 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 1.400 plazas, Dreyfus en General Lagos con 1.200, Vicentín en San Lorenzo con 1.180 y luego Cargill Punta Alvear y Bunge Puerto Santa Martín con 1.100 plazas.

Infraestructura ferroviaria

Además de la infraestructura para recibir mercadería a través de camiones, catorce terminales cuentan con accesos ferroviarios. En total, recabando la información brindada por los operadores de dichas terminales, estaríamos ante una capacidad de recibo de 112.700 toneladas diarias de mercadería a través de vagones de carga, operando a máxima capacidad.

En el año 2020 ingresaron un total de 215.000 vagones de carga portando mercadería al Gran Rosario, lo que equivale a unos 10,1 millones de toneladas de productos. Esto representó alrededor del 14% del total de mercadería que ingresó al área en el período.



La gran mayoría de los accesos ferroviarios se encuentran en la zona norte del Up-River, donde también se encuentran las plantas que mayor capacidad de recibo por esta vía ostentan. La planta-puerto de Terminal 6 que se encuentra en la localidad de San Martín, y que operan habitualmente las empresas Aceitera General Deheza y Bunge Argentina, permite un ritmo de descarga de 550 vagones ferroviarios al día, una de las de mayor capacidad. Por otra parte, la nueva planta de A.G.D. en Timbúes puede descargar 1.200 toneladas/hora de mercadería que llegan por vagones de carga, mientras la planta de la empresa A.C.A. en la misma zona pronto podrá descargar un promedio de 1.000 toneladas/hora. Estas tres plantas son las que mayor capacidad para recibo de mercadería por esta vía informaron.

Según comunicó el Ministerio de Transporte de la Nación, el Puerto de Timbúes sumará próximamente una nueva conexión ferroviaria, con la inauguración de un segundo desvío carguero hacia finales de octubre de 2021. A la fecha de confección de este informe, se encuentra operativa en la zona de Timbúes solo la planta de Aceitera General Deheza. Según aseguraron fuentes oficiales, el nuevo desvío será compartido y servirá a las terminales portuarias de Cofco y la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA).

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. Se han registrado avances importantes con el Ferrocarril Belgrano Cargas y la rehabilitación de vías desde Joaquín V. González (Salta) - Avia Terai-Timbués. Incluye el Puente sobre el Río Carcarañá y la Playa en Villa La Ribera.

Muelles barcaceros

Anualmente, a través de la hidrovía Paraná-Paraguay bajan desde aguas arriba importantes volúmenes de mercadería en trenes de barcazas, dirigidas hacia las terminales y plantas del Gran Rosario. Nos referimos mayormente a mercadería de origen extranjero que trasborda en el Gran Rosario, a poroto de soja que importa temporariamente nuestro país y a granos argentinos que llegan desde puertos nacionales sobre las costas del Paraná.

En este sentido, en el año 2020 ingresaron un total de 5.600 barcazas al nodo portuario según estimaciones propias, portando un total de 600 mil toneladas de granos de origen nacional, y unas 8,42 millones de toneladas de granos,

aceites, harinas y otros subproductos de origen nacional y extranjero por esta vía.



En total, el nodo agroindustrial-exportador cuenta con 13 terminales con muelles barcaceros, con una capacidad de recibo diaria de mercadería de 129.000 toneladas diarias al máximo de su capacidad. En total, con un ciclo operativo de 330 días, podrían recibirse más de 42,5 millones de toneladas por esta vía; es decir, el grado de utilización de las instalaciones para recibo de mercadería a través de barcaza es del 20%, demostrando la capacidad futura de expansión de esta forma de envío de mercadería.