Transporte

Las obras de infraestructura de transporte que sigue necesitando la logística de cargas del Gran Rosario

Julio Calzada - Alfredo Sesé

El Gran Rosario y su complejo industrial oleaginoso, quien despacha casi el 80% de las exportaciones de Argentina, sigue necesitando la ejecución de obras de infraestructura de transporte en los distintos modos: camión, ferrocarril y barcacero-fluvial.

El Gran Rosario es uno de los nodos de transporte de cargas más importantes de la República Argentina. Una parte importante de la agroindustria nacional se ha localizado en esta área geográfica, concentrando el 78% de la capacidad instalada de la Industria Aceitera de nuestro país. Siempre reiteramos que, en no más de 70 Km de distancia y sobre el Río Paraná, entre las ciudades de Arroyo Seco y Timbúes, se encuentran localizadas 20 plantas de molienda de oleaginosas y 19 terminales portuarias que despachan granos, harinas, aceites y biodiesel.

Desde los puertos graneleros del Gran Rosario se despachan anualmente aproximadamente el 80% de las exportaciones argentinas de Aceites, granos y subproductos. La mayor parte de estas exportaciones son productos del complejo sojero. En una campaña normal como el ciclo 2016/2017 –que puede asimilarse a la actual campaña 2018/2019 - donde el clima acompañó a los cultivos y hubo buenas cosechas, de 86 millones de toneladas de granos, aceites y harinas que se embarcaron en 2017 en todo el país, desde el Gran Rosario salieron aproximadamente 68 millones de toneladas.

A 300 Km de la ciudad de Rosario se encuentra concentrada el 46% de la producción de granos de Argentina y el 57% de la soja. Como puede verse, las plantas de *crushing* de soja y girasol del Gran Rosario y las terminales portuarias están situadas en la zona núcleo de producción y a la vera del Río Paraná, en una ubicación privilegiada. Las Plantas de molienda de soja de USA y Brasil, en cambio, están ubicadas cerca de las zonas de producción pero lejos de los Puertos de exportación, a aproximadamente 1200-1500 km de ellos. Esta cercanía de la producción de granos a las fábricas aceiteras y puertos del Gran Rosario es un beneficio diferencial que tiene Argentina y que hace más competitivo a nuestro país, respecto de Brasil y Estados Unidos.

Según estimaciones realizadas por nuestra entidad, en campañas con buen clima y óptimos resultados, para abastecer las plantas industriales y terminales portuarias del Área Metropolitana de Rosario se necesitan anualmente aproximadamente 2.000.000 camiones, 184.000 vagones ferroviarios y 4.300 barcazas. Esto solamente para transportar agrograneles. Si se quiere estimar todo el movimiento vial, ferroviario y fluvial del Gran Rosario; habría que adicionar los

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

vehículos y convoyes que transportan otros tipos de cargas, como combustible, minerales, contenedores, insumos, otras materias primas y mercadería en general.

Es importante destacar que anualmente se registra la entrada y salida del Gran Rosario de entre 2.200 y 2.400 embarcaciones de ultramar por el Río Paraná, las cuales despachan o ingresan todo tipo de productos: granos, aceites y harinas, biocombustibles, fertilizantes, contenedores, etc.

En buenos años, cerca de 55 millones de toneladas de granos ingresan a las fábricas y puertos del Gran Rosario principalmente en camión, generando importantes problemas de congestión vehicular con altos impactos negativos en la calidad de vida de los habitantes y en el medioambiente. A esto debe agregarse los mayores costos de operación de transporte, los graves accidentes de tránsito en las zonas urbanas y las molestias para los vecinos de las ciudades y comunas involucradas. El 56% de los camiones ingresan principalmente en los meses de cosecha entre Marzo y Julio de cada año, profundizando la congestión automotor. En ese período existen días donde ingresan a las fábricas un total entre 7.000 a 14.000 camiones por día.

Para dar solución a los problemas de congestión vial, ferroviaria e hidroviaria que genera el movimiento de cargas en el Gran Rosario, se necesita ejecutar un conjunto de obras de infraestructura; que son solicitadas desde hace muchos años por la Bolsa de Comercio de Rosario. Enumeramos nuevamente a las mismas:

Obras viales y ferroviarias:

a) El reordenamiento de los Accesos Ferroviarios y Viales a la Región Metropolitana de Rosario. El proyecto plantea una estrategia de ordenamiento funcional, operativo y jurídico del transporte de cargas terrestres que busca adecuar la red ferro-vial y sus accesos a las plantas industriales y terminales portuarias del Gran Rosario, mejorando su eficiencia, reduciendo costos de operación y de explotación y facilitando una mejor convivencia entre las zonas urbanas y las vías de comunicación.

b) La puesta en marcha de las obras incluidas en los contratos PPP (Participación Público Privada) referidos a los Corredores Viales E y F: Construcción de las autopista de la Ruta Nacional Nº 33; la de la Ruta Nacional A 012 y la variante en autopista de la Ruta Nacional N° 11, el tercer carril de la Autopista Buenos Aires-Rosario entre San Nicolás y Rosario, entre otras.

En materia ferroviaria, las principales obras y trabajos de consultoría que están en marcha son:

a) Recopilación de antecedentes de factibilidad, análisis socio-ambiental y económico y elaboración de proyecto ejecutivo para la construcción de mejoras en los accesos ferroviarios a los puertos al norte y sur del Área Metropolitana de Rosario. (Son dos trabajos de consultoría separados que están en marcha y a punto de finalizarse)

b) La construcción de la nueva playa ferroviaria y ramal de conexión a terminales portuarias y fábricas de Timbúes en la localidad de Oliveros. Es una obra que se encuentra en marcha. Comprende el nuevo Ramal Oliveros -Timbúes, construcción de un puente sobre Río Carcarañá y los accesos ferroviarios a los puertos de esa zona, con participación del sector privado en la financiación.

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

Hidrovía Paraná- Paraguay

En lo referido a la Hidrovía Paraná-Paraguay, las acciones institucionales y las obras de infraestructura que se estiman necesarias para favorecer la logística y operatoria de cargas en el Gran Rosario son:

- Teniendo en cuenta que la actual concesión de las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal del Río Paraná vence en el año 2021, es imprescindible que se comience con las tareas de consultoría para los estudios técnicos y económicos previos que son necesarios para la elaboración del pliego para el llamado a licitación de una nueva concesión, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio.

- En la medida que sea económica y ambientalmente sustentable, avanzar en la profundización del canal navegable troncal del Río Paraná de 25 a 28 pies de calado en el tramo Santa Fe a Timbúes y de 34 a 36/38 pies desde este último al mar.

- En la Hidrovía Paraná-Paraguay, en el tramo Corumbá (Brasil)- Confluencia, asegurar una profundidad del canal navegable troncal de 10 pies de calado efectivo. Favorecerá el tráfico de barcazas por el Río Paraná hacia el Gran Rosario y el transporte de granos, harinas, aceites, mineral de hierro, contenedores, combustibles y otros productos.

- Asegurar una profundidad de 10 pies de calado en el tramo del Alto Paraná desde Confluencia hasta Puerto Iguazú.

- Realizar las obras complementarias que resulten necesarias en la Hidrovía Paraná-Paraguay: lugares de cruce, zonas de maniobras, radas de espera y de alije, radas de emergencia, radas de embarque/desembarque de prácticos, etc.

Una obra que se ha cumplido es la adecuación del Canal Martín García a la misma profundidad del Canal Emilio Mitre (34 pies). En relación a esta obra, ya estaría cumplida la Etapa I de la Obra de Dragado (profundización a 34 pies en fondos blandos y 38 pies en fondos duros) y se dio comienzo a la Etapa II (Mantenimiento a 34 pies en toda la traza del canal Martin García) durante cuatro (4) años. La ejecución está a cargo del Consorcio Boskalis Dredging Internacional. La fuente de esta información es la Comisión Administradora del Río de la Plata (C.A.R.P.).

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