

## Transporte

# El transporte de cargas 2023/24 dejaría atrás la sequía

Guido D'Angelo - Pablo Ybañez - Alfredo Sesé

La próxima campaña espera 1,3 millones de viajes en camión y 110.000 vagones de tren más que este año comercial para la logística de granos. El volumen transportado crecería más de un 70% Proyectos que mejorarían la situación logística en el Gran Rosario.

Después de tres años Niña consecutivos, la dramática escasez de humedad en los suelos nos dejó una cosecha 2022/23 con cerca de 83 Mt de los principales cultivos. Esto representó una caída superior al 37% entre campañas. Sin embargo, la consolidación de un evento Niño sobre mediados de este año viene generando lluvias por encima de las medias históricas en los últimos meses, permitiendo recuperar los perfiles de suelo necesarios para la próxima cosecha gruesa.

En este marco, la recuperación productiva que se espera para la campaña 2023/24 traerá también una recuperación para la logística de granos en el país. Para los principales complejos agro, la próxima campaña augura 41 millones de toneladas más de embarques respecto a la cosecha 2022/23. De esta manera, el **volumen transportado crecería cerca de 72% entre campañas.**

Campaña	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23 (Est.)	2023/24 (Proy.)
	estimaciones					
<b>Total Producción [tn]</b>	<b>141,332,095</b>	<b>134,950,269</b>	<b>129,986,516</b>	<b>133,922,112</b>	<b>83,419,078</b>	<b>135,812,235</b>
Embarques [tn]	100,461,944	89,652,966	100,403,996	93,552,713	57,893,160	99,408,947
Transportado por ferrocarril [tn]	14,135,087	14,031,651	15,785,627	14,933,860	10,395,000	15,868,694
Transportado por ferrocarril [%]	14.1%	15.7%	15.7%	16.0%	18.0%	16.0%
Transportado por barcazas [tn]	847,073	596,678	638,075	585,053	362,048	621,676
Transportado por barcazas [%]	0.8%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%
Transportado por camión [tn]	86,326,857	75,024,637	83,980,294	78,033,800	47,136,112	82,918,577
Transportado por camión [%]	85.9%	83.7%	83.6%	83.4%	81.4%	83.4%
Cantidad de camiones (28 tn)	3,083,102	2,679,451	2,999,296	2,786,921	1,683,433	2,961,378
Cantidad de vagones (47 tn)	300,747	298,546	335,864	317,742	221,170	337,632
Cantidad de barcazas (1500 tn)	565	398	425	390	241	414
Embarques - Nodo Portuario Gran Rosario [tn]	79,017,922	70,056,967	75,212,628	69,107,708	42,031,143	73,433,728
Embarques - Resto [tn]	21,444,022	19,595,999	25,191,368	24,445,005	15,862,017	25,975,219

@BCRmercados en base a Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, CNRT, informantes calificados y estimaciones propias



El transporte de cargas 2023/24 dejaría atrás la sequía - 22 de Diciembre de 2023

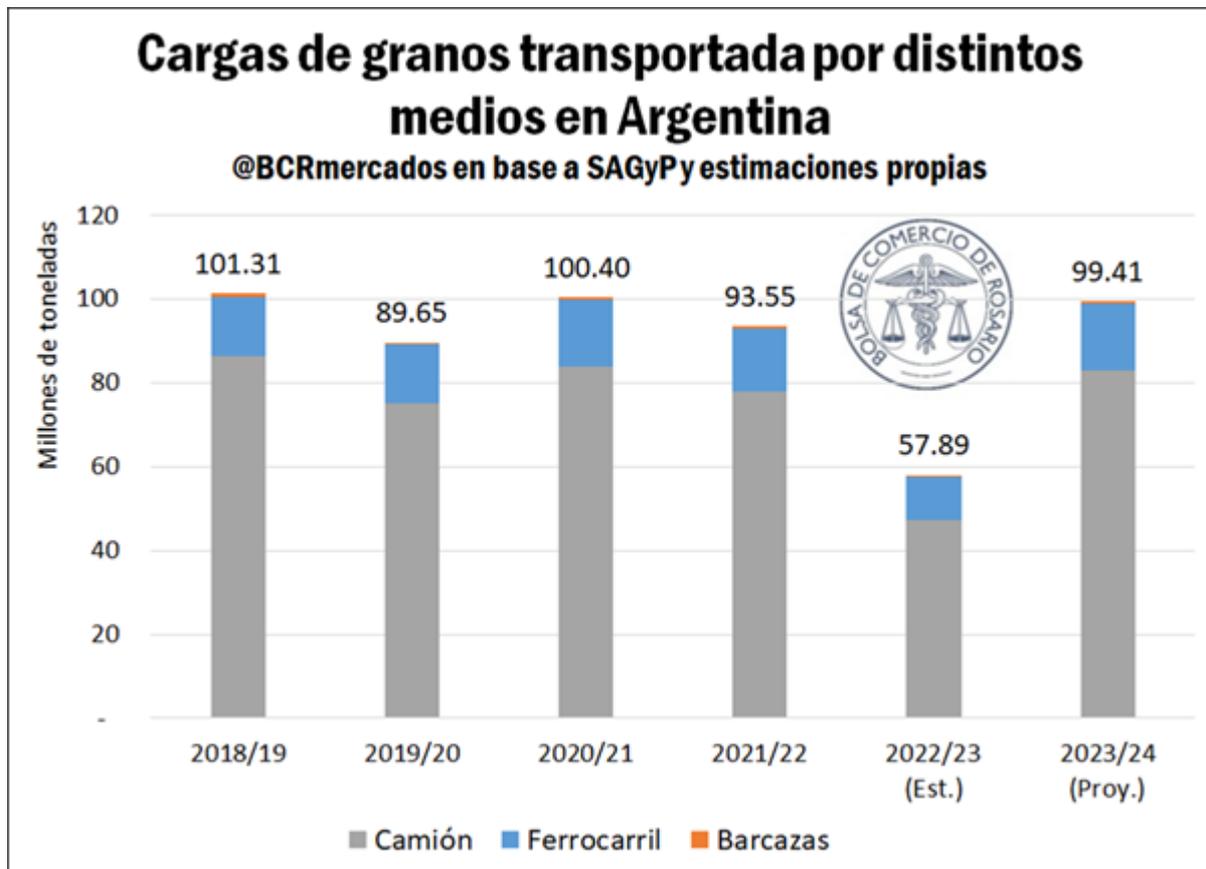
Las exportaciones agroindustriales son embarcadas mayoritariamente en los puertos del Up River o Gran Rosario. Sin embargo, para llegar hasta allí se requiere de una logística interna, que permita trasladar la mercadería desde los campos hacia las industrias y los puertos. Eso puede realizarse por los distintos medios de transporte que existen en el país: camión, ferrocarril y barcazas.

Del total de los embarques esperados en el año 2024, el 16% se espera que llegue a los puertos por ferrocarril, 0,6% por barcazas y el 83,4% por camión. En este último caso, la expectativa se ubica en transportar más de 82 millones de toneladas en la próxima campaña. Esto representa alrededor de 2.900.000 camiones circulando por las rutas a lo largo y ancho del país. De esta manera, **se proyecta un crecimiento del 75% del transporte por camión, lo que equivale a casi 1.300.000 viajes más** que la campaña pasada. Cabe destacar que este volumen de camiones es una estimación para el total de la campaña para todo el país, incluyendo, además del preponderante Gran Rosario, los nodos Bahía Blanca, Necochea y los demás puertos del país.

Si realizamos el mismo análisis para el ferrocarril, en la próxima campaña este medio de transporte aspira a movilizar alrededor de 15 millones de toneladas entre granos, subproductos y aceites. Esto equivale a **más de 330.000 vagones**, sumando los arribados tanto a los puertos del Gran Rosario como a Bahía Blanca y Quequén. **Con una suba de más del 50% en el transporte ferroviario, la venidera 2023/24 aspira a llenar 110.000 vagones más que la cosecha anterior.**



El transporte de cargas 2023/24 dejaría atrás la sequía - 22 de Diciembre de 2023



Finalmente, el flujo de cabotaje de granos transportados a través de la Vía Navegable Troncal por tránsito fluvial es más recortado. Aun así, se espera un transporte de cerca de 600.000 toneladas en aproximadamente 410 barcazas. De esta manera, el **transporte fluvial interno crecería más de un 70%** y volvería a los niveles a los que se ubicaba en las campañas previas a la gran sequía 2022/23. Merece la pena destacar que hacemos alusión al transporte de cabotaje de granos de la Argentina, producción que es embarcada fundamentalmente desde el puerto de Barranqueras hacia el Up River. La importación temporaria de granos, realizada a través de barcazas desde Paraguay y mayoritariamente con buques desde Brasil, está excluida de este análisis, ya que estamos considerando el cabotaje interno argentino.

Con las lluvias y la expectativa de recuperación productiva en la región centro, el Gran Rosario será el gran beneficiado. El grueso del crecimiento productivo se embarcará desde los puertos del Up River, impulsando la logística y las industrias de la región. Con **un crecimiento proyectado de casi el 130%**, el nodo portuario del Up River aspira a volver a alinearse con el promedio de los cinco años previos a la sequía. De esta manera, **recuperaría además su preponderancia como puerto por donde se embarcan 3 de cada 4 toneladas exportadas de productos agro en Argentina.**

## ¿CÓMO SE MOVILIZARÁN LOS PRODUCTOS

Pág 3

El transporte de cargas 2023/24 dejaría atrás la sequía - 22 de Diciembre de 2023

## AGRO EN ARGENTINA?

@BCRmercados en base a SAGyP, informantes calificados y estimaciones propias

**FERROCARRIL**

**16%**

de la campaña 23/24

**CAMIÓN**

**83,4%**

de la campaña 23/24

**BARCAZA**

**0,6%**

de la campaña 23/24

**¿CUÁNTAS UNIDADES SE NECESITARÁN PARA ESTA CARGA?**

2023/24(p)

**337.632**

VAGONES (47 ton por vagón)

+53% VAR. l.a.



2023/24(p)

**2.961.378**

CAMIONES (28 ton por camión)

+76% VAR. l.a.



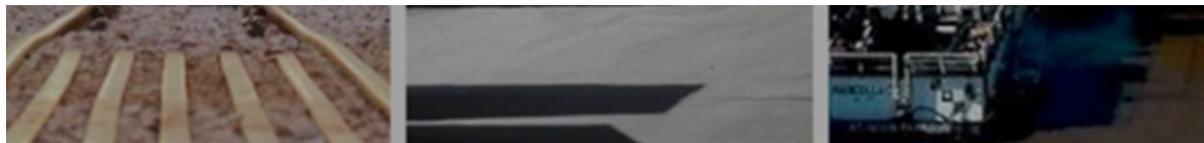
2023/24(p)

**414**

BARCAZAS (1.500 ton por barcaza)

+76% VAR. l.a.





### ¿Qué proyectos se consideran estratégicos para mejorar la situación logística en el Up River?

Más allá de la formidable infraestructura portuaria del Up River, aún hay obras y proyectos pendientes de concreción que podrían reducir múltiples inconvenientes logísticos y potenciar la competitividad de la región.

Como primer punto, encontramos la ampliación de la red de autovías o autopistas como asunto fundamental. Aquí destacamos las principales obras que resultan necesarias para potenciar la logística de la región:

**Ruta Nacional N° 11:** considerada la columna vertebral del flujo vial en el eje norte-sur sobre el este de la provincia. Sirve en gran medida al transporte desde las provincias del NEA y parte del NOA; siendo una conectividad fundamental para con el Paraguay. De importancia es considerar el estudio de una variante en su traza comenzando desde la ruta A012 en la intersección con Camino de la Cremería hasta el empalme con RP 91 próxima a Villa La Ribera que ya fuera estudiado y aprobado por DNV y actualmente está siendo actualizado a nivel de Anteproyecto por la Universidad Nacional de Rosario.

**Ruta Nacional N° 33, N° 34 y A012,** se necesita la conversión de estas en autopistas, con la posibilidad de sumar un tercer carril en tramos de las autopistas Buenos Aires – Rosario, Rosario – Córdoba; que contribuyan a mejorar el flujo de camiones hacia el complejo portuario del Gran Rosario.

**Ruta Provincial 16:** Consiste en la duplicación de la calzada de la Ruta Provincial 16 en el tramo AU Ruta Nacional 9 y la Ruta Provincial 21. Incluye la construcción de un puente sobre vías dobles del ferrocarril de trocha ancha, un nuevo distribuidor en la intersección con la Ruta Provincial 21 y nuevo puente sobre arroyo Frías.

En segundo orden, aquellos accesos de jurisdicción provincial, que mejorarían la calidad de vida de los habitantes de las regiones cercanas a los puertos:

**Variante de la Ruta Provincial 91:** Consiste en la construcción del enlace de la proyectada Variante de la RP N°91 con la Autopista 01. La traza comprende la vinculación de la RP N°91 con la calle Cacique Mangoré superando la Au 01, la RN N°11 y las líneas ferroviarias por pasos en distinto nivel. El proyecto debe considerar incorporar la construcción de un distribuidor en la intersección de dicha traza con la Autopista 01. También vale señalar que habría que modificar lo previsto en la licitación en marcha para la construcción de esta obra, ya que originalmente se había acordado con las terminales portuarias que la intersección con Cacique Mangoré sea en la calle Eva Duarte y no en Siripo Rey tal como se prevé en los pliegos al momento de la licitación.

**Ingreso a General Lagos-Arroyo Seco:** Se trata de un nuevo camino común proyectado en zona rural (Camino del Mozo – Límite departamental, desde Autopista Rosario – Buenos Aires a RP N°21), que permitirá canalizar el flujo de camiones que se dirigen a las terminales portuarias de LDC (General Lagos) y ADM (Arroyo Seco), retirando el tránsito pesado del ejido urbano de Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco y Figliera.

Como hitos ya cumplidos en la región norte del Gran Rosario, es importante destacar:



La ejecución del proyecto del ramal F25 en la zona de Timbúes, ramal secundario de la Línea Belgrano, que consta de 11 kilómetros de vía que permiten el acceso ferroviario de trocha angosta a las 5 terminales ubicadas en dicha localidad. Actualmente, ante la inauguración del nuevo acceso a la terminal portuaria de Renova, sumado a los dos que estaban operativos hasta ahora, dedicados a las plantas de Aceitera General Deheza (AGD), COFCO y ACA, con la salvedad de que COFCO aún no habilitó la descarga. Quedan realizados 3 de los 4 accesos, siendo el cuarto y último desvío, el de la terminal de Dreyfus, que aún espera su materialización.

Es también de gran interés, como complemento a este proyecto, el convenio de Trenes Argentinos Cargas junto las empresas Viterra Argentina, ACA y Cofco, para ampliación de la capacidad de transporte del ferrocarril que se financia con anticipo de las empresas, a través de acuerdos de largo plazo y a cuenta de futuros fletes.

El objetivo del convenio es reparar integralmente cuatro locomotoras y adquirir 180 vagones nuevos para el transporte de productos agrícolas. Dicho material rodante, que completará cuatro formaciones de 45 vagones de cargas cada una, formará parte de la flota de la línea Belgrano. Las empresas, que invierten a cuenta de futuros fletes, recibirán luego descuentos para poder recuperar su inversión.

Consideramos que estas obras resultan estratégicas en vista de la importancia del Up River para la logística nacional. No caben dudas que el análisis y concreción de estos proyectos serían de enorme importancia para seguir potenciando la competitividad de las exportaciones argentinas.

