



 Commodities

El ingreso de camiones a las terminales portuarias de la región

Rogelio Pontón

Si se calcula el promedio de los últimos diez años, en el trimestre que abarca los meses de marzo a mayo, han ingresado a las terminales portuarias ubicadas entre Arroyo Seco y Timbúes cerca del 36% del total anual de camiones cargados con producción agrícola.

No obstante los cambios que puedan haberse introducido en los mecanismos de comercialización, esa cifra no ha sufrido grandes variaciones en el período antes indicado, tal como puede apreciarse en el cuadro siguiente:

	Particip. %
Año	Marzo a Mayo
2003	39,1%
2004	37,2%
2005	37,6%
2006	33,1%
2007	31,3%
2008	29,9%
2009	42,0%
2010	36,3%
2011	36,7%
2012	33,1%

Promedio 2003-12 35,6%

La información anterior surge de los datos que suministran los entregadores de granos que trabajan en las terminales portuarias antes mencionadas.





El ingreso de camiones a las terminales portuarias de la región - 08 de Marzo de 2013

Si estimamos que en un año ingresarían alrededor de 1.500.000 camiones, el promedio anterior implica el ingreso de 534.000 en el trimestre desde marzo a mayo, o sea 178.000 al mes o alrededor de 6.000 camiones diarios. Por supuesto, este último dato es un promedio, por lo que existirán días con más y otros con menos camiones.

Del total de camiones, el 70% aproximadamente se dirige a la zona norte, entre San Lorenzo y Timbúes, en tanto que el 30% restante tiene destino a la zona sur, entre Rosario y Arroyo Seco.

El ingreso de 1.600.000 camiones con 28 toneladas cada uno, equivaldría a unas 45 millones de toneladas de granos. Si se toma el peso promedio por camión antes señalado, cada millón de toneladas de producción adicional que es transportada por camión agrega unos 36.000 camiones a la zona. Es decir que un cambio de apenas algo más del dos por ciento de la cantidad transportada, adiciona al sistema 36.000 camiones más al año, que significarían 12.800 camiones en el trimestre marzo-mayo.

Por supuesto que los cálculos aritméticos anteriores se refieren a camiones que transportan producción agrícola exclusivamente y no incluyen los camiones con otras cargas que ingresan o salen a y de la región. Además, como es obvio, cada camión que ingresa debe salir por lo que el número de movimientos es la cantidad de camiones multiplicado por dos.

Un indicador del aumento de la producción que llegó al Área Metropolitana de Rosario es el de las toneladas embarcadas por las terminales portuarias dedicadas a agrograneles ubicadas aquí. Por ejemplo, en el trienio 2003/05 se embarcaron unas 130 millones de toneladas mientras que en el período que va desde 2010 a 2012 esa cifra se habría elevado a cerca de 172 millones de toneladas de granos, subproductos y aceites vegetales. Es decir, un crecimiento del 32%. Por supuesto, este aumento en los volúmenes embarcados exigió un mayor ingreso de mercadería a través de los distintos medios de transporte: barcasas, vagones y camiones.

Sin embargo, en ese lapso, el incremento de la capacidad de la infraestructura de transporte, especialmente la terrestre, no ha acompañado a la demanda. Salvo la culminación de la autopista Rosario-Córdoba, las mejoras que aún se están realizando en la Avenida de Circunvalación (RN A 008), el denominado Camino de la Cremería y algún acceso a los puertos financiado entre empresas privadas y la provincia de Santa Fe, no hay mucho más que destacar. A lo anterior hay que agregar que el estado del mantenimiento de los accesos, incluso algunos de los antes citados, dista de ser bueno.

El movimiento de semejante volumen de cargas por camión necesita de un proceso logístico muy aceitado. En esta tarea, los distintos actores de la cadena comercial juegan un papel fundamental, mejorando los sistemas de información y adoptando acciones responsables. También se requiere de un adecuado sistema de información y control del tránsito y la seguridad vial.

Pero lo anterior no generará los resultados esperados sobre la calidad de vida de la población de la región sin una infraestructura vial adecuada. Por eso, es necesario mejorar el estado de los caminos y accesos a las industrias y terminales portuarias de la zona y ampliar su capacidad, de modo que la actividad del transporte pueda desenvolverse de una manera más eficiente, ambientalmente sostenible y segura.

