



 Transporte

La BCR y el transporte

Rogelio Pontón

La Bolsa de Comercio de Rosario siempre ha tenido una preocupación especial por el tema del transporte. Esto se debe, fundamentalmente, a que dentro de la comercialización de los productos granarios, los costos del transporte representan una parte muy importante. Ese transporte puede ser doméstico e internacional. El transporte doméstico puede comprender el transporte camionero y el transporte ferroviario y, también, aunque en menor medida, el transporte hidroviario de granos producidos en el país desde Barranqueras o Formosa hasta Puerto San Martín. El transporte internacional en su mayor parte está compuesto por el transporte marítimo, aunque hay transporte de granos en camión y en ferrocarril hacia los países limítrofes.

La infraestructura del transporte está íntimamente ligada al comercio interno e internacional, por lo tanto, las inversiones en infraestructura del transporte están en íntima relación con el crecimiento económico de las regiones en las que se realizan al producir bajas en los costos y en consecuencia mayor eficiencia y productividad en las distintas actividades ligadas a ese comercio.

La experiencia internacional indica que la elasticidad de la demanda de transporte es más alta en los países menos desarrollados y en general en aquellos que deben transportar commodities, es decir productos en los que la proporción del costo del servicio de transporte en el precio final del producto es muy alta, y que además –como es el caso de Argentina– son tomadores de precios internacionales. En consecuencia, toda reducción en los precios del transporte de cargas tiene un efecto potenciador en la expansión de la producción de los bienes que comercia hacia el mundo.

El comercio internacional de Argentina en volumen físico para el año pasado (2012) lo estimamos en alrededor de 110 millones de toneladas. De ese total, a la exportación de granos, subproductos y aceites le corresponderían alrededor de 73 millones de toneladas, recordando que la producción de granos llegó a 90 millones. Si a los mencionados 73 millones de toneladas le agregamos la exportación de frutas, hortalizas, lácteos, carnes, vinos, productos de la pesca, como también mineral de cobre, combustibles, gas, manufacturas de origen industrial, etc. llegamos a 90 millones de toneladas aproximadamente. A esto habría que agregar el volumen de las importaciones de mineral de hierro, carbón, alúmina, gasoil y otros artículos MOI, que podrían estar en torno a los 20 millones de toneladas. En total el volumen físico de comercio exterior podría estar en 110 millones de toneladas.

Si dividimos los 80.000 millones de dólares que se exportaron el año pasado por 90 millones de toneladas tendríamos un valor promedio de la exportación de 888 dólares la tonelada. Las importaciones se estiman en alrededor de 67.000 millones de dólares, cifra que dividido 20 millones de toneladas, nos da un valor promedio de 3.350 dólares la tonelada.

Desde el punto de vista de su movimiento físico, el transporte de granos es el más importante. Ese transporte, desde las zonas de producción a los puertos y fábricas, se realizó a través de los siguientes medios: 70 millones de toneladas por camión, 12 millones por ferrocarril y 1 millón por barcazas.





Los costos de ese transporte doméstico de granos y subproductos lo estimamos en alrededor de 2.800 millones de dólares y a su vez los fletes marítimos para la exportación de 73 millones de toneladas lo estimamos en alrededor de 2.700 millones de dólares.

Hasta agosto del año 2007, previo a la crisis financiera internacional, los fletes marítimos de nuestras exportaciones granarias se estimaban en 7.000 millones de dólares anuales, pero la mencionada crisis, a partir de setiembre, hizo que los mencionados fletes cayesen prácticamente al piso. Con los precios actuales se estima que el flete marítimo ha caído a alrededor de 3.100 millones de dólares.

Es decir que los costos del transporte de granos, subproductos y aceites, incluyendo el transporte doméstico e internacional, puede haber llegado a 5.800 millones de dólares.

El proceso de expansión de nuestra agricultura en los últimos 20 años hizo que la frontera productiva se extendiera al NOA y el NEA. La producción de esas zonas tiene como principal destino la exportación, en más de un 90%. La distancia que separa la localización de esas áreas agrícolas y las instalaciones de procesamiento y exportación hicieron que el concepto de hinterland se extendiera hasta más de 1.000 kilómetros de los puertos. En la actualidad se ha extendido el concepto de hinterland hasta donde alcance la eficacia con que opere el sistema de transporte y los puertos. Por ejemplo, el hinterland de los puertos localizados alrededor de Rosario, se extiende a zonas tan alejadas como el norte argentino como también de Bolivia y Paraguay, el alto Paraná e incluso algunas zonas de producción minera próximas a la cordillera que tienen como salida a nuestra región portuaria.

Ahora bien, ¿qué ocurrió con el transporte carretero y ferroviario? Lamentablemente su infraestructura no se adecuó al fuerte aumento que registró la producción granaria y sigue siendo hasta el día de hoy el cuello de botella del sistema.

Un papel importante para un país tan extenso como es el nuestro lo deben cumplir los ferrocarriles. No es un despropósito afirmar que fueron uno de los principales factores del crecimiento de su economía desde 1860 hasta 1930. Posteriormente, la competencia del camión hizo que la situación financiera de las distintas líneas ferroviarias no fuera tan próspera. A principios de la década del '40 el ferrocarril movilizaba alrededor de 50 millones de toneladas de todo tipo de mercadería, fundamentalmente granos. En 1947 fueron estatizados y después de un tiempo el movimiento comenzó a decaer. A principios de la década de los noventa los ferrocarriles de carga movilizaban alrededor de 8 millones de toneladas de los distintos bienes y productos. Posteriormente, en 1992 y 1993 los ferrocarriles fueron concesionados y el 2012 transportaron, según cifras provisionales, 24 millones de toneladas. De este total, alrededor de la mitad corresponden a productos granarios. En toneladas kilómetros se transportaron 13.000 millones, cifra bastante superior a la registrada a inicios de los '90 pero todavía muy lejos de lo alcanzado en 1943 cuando se llegó a algo más de 17.000 millones.

Un mayor impulso a la utilización de los ferrocarriles y su aprovechamiento competitivo con el camión exige una serie de concreciones en el corto plazo, concreciones donde el Estado Nacional tiene la obligación de hacer un aporte sustancial. El hecho de que la mayor parte de esas líneas hayan sido concesionadas al sector privado no implica que el gobierno se pueda desentender de lo que es fundamental para la economía del país.

-Sería importante la instalación de centros de carga aledaños a la red de los ferrocarriles. En el caso de que esto no sea posible, sería muy importante un servicio de camión ágil para el traslado del grano desde los acopios a centros de carga de vagones.





-El acondicionamiento de las vías ferroviarias de algunas de las líneas. Es nuestra impresión que todos aquellos problemas que se presenten en la infraestructura ferroviaria como consecuencia de problemas climáticos tendrían que ser asumidos en parte por el Estado.

-Un rápido desarrollo del ferrocarril Belgrano Cargas que cubre una parte importante del territorio norte de nuestro país y la rápida conexión de esa líneas con los puertos situados a orillas del río Paraná, como Formosa, Barranqueras, etc. En los últimos años, el gobierno ha emprendido una serie de mejoras en varias de las vías de este ferrocarril. De todas maneras resta mucho todavía ya que sólo transporta alrededor de 1,1 millones de toneladas y sería conveniente que llegase a los 3 millones.

-La realización del 'circunvalar' ferroviario alrededor de la ciudad de Rosario.

¿Cuál es el panorama futuro?

Uno de los puntos que presenta mayores interrogantes en cuanto al futuro de la producción agropecuaria en general, y del comercio de granos en particular, es la movilización de los crecientes volúmenes de cosechas, que en algunas de las últimas campañas superaron los 100 millones de toneladas, pero que probablemente llegarán a cifras mayores en el futuro, lo que demandará el contar con un parque automotor de cargas acorde con estas exigencias y una red vial en condiciones, como con una mayor actividad ferroviaria.

Los interrogantes también están centrados en el transporte vial, por su alta incidencia en la movilización total. En efecto, el 85% de la producción total de granos y derivados son transportados en camión, debido no a las distancias de las zonas de producción a los puertos de embarque y de las industrias procesadoras, sino a las falencias actuales del ferrocarril.

La región del Gran Rosario es la que ha tenido el mayor crecimiento en el transporte de cargas terrestres del país en la última década, con volúmenes anuales del orden de los 60 millones de toneladas de productos granarios, de los cuales 8 millones llegan a los puertos por ferrocarril y 52 millones por camión. Esta última cifra implica la llegada a los puertos de alrededor de 1,8 millones de camiones en el año, es decir 5.000 camiones en promedio por día pero que se concentran en cifras bastante mayores en los meses de cosecha.

A pesar de la importancia de nuestra región como centro de concentración, la infraestructura de la red vial y ferroviaria de accesos a terminales de embarque, fábricas y demás instalaciones complementarias no han sido adecuadas; razón por la cual, sus niveles de capacidad se encuentran saturados en determinados períodos del año. Todo esto genera trastornos en la calidad de vida en las zonas densamente pobladas en virtud de las situaciones conflictivas creadas por la inseguridad y otras molestias.

Si en el corto plazo no se encararan en forma decidida y planificada las obras y acciones necesarias para regularizar, mejorar y ordenar la prestación de los servicios de transportes de cargas conforme a la evolución prevista de los tráficos, complementadas con la creación de estaciones de transferencia multimodales, el sistema inevitablemente está llamado a colapsar con el paso del tiempo.

De allí la insistencia de la Bolsa de Comercio de Rosario y los sectores en ella nucleados en reclamar a las autoridades nacionales la urgente concreción de obras de infraestructura y del Plan Circunvalar.





El Plan Circunvalar consiste, básicamente, en crear un anillo ferroviario para el transporte de granos y otras cargas, que limite el acceso de los convoyes ferroviarios hasta la actual traza de la Ruta Nacional A012 que rodea el Gran Rosario. El proyecto incluye la construcción de una traza ferroviaria de 90 kilómetros, de doble trocha, que una Pueblo Esther (al sur) con San Lorenzo / Pto. San Martín / Timbúes (al norte), paralela a la mencionada ruta. A esa doble trocha concurrirían todos los ramales que actualmente se introducen en la ciudad de Rosario. Comprende también la transformación de la A012 en una autovía, duplicando la calzada en toda su extensión, con cruces a distintos niveles. Asimismo, se prevé el diseño de nuevos accesos camioneros a las terminales portuarias. Finalmente, la instalación de tres centros de trasbordo multimodales de apoyo logístico y de servicio a las cargas sobre el mismo anillo circunvalar.

Sin lugar a dudas, el principal beneficio del proyecto Circunvalar será la mejora en la calidad de vida de la población de las localidades involucradas y en las condiciones del medio ambiente. Además de la importante reducción del costo de transporte ferroviario y camionero.

También se consideran imprescindibles una serie de obras claves, obras por las cuales la Bolsa viene bregando desde hace mucho tiempo:

-La transformación en autovías de las Rutas Nacionales Nos. 33 (desde Venado Tuerto a Rosario) y 34 (desde Sunchales a Rosario).

-Mejoramiento de la red vial de caminos naturales.

Otro aspecto que inquieta frente al aumento de volúmenes de las cosechas, es la disponibilidad de un parque automotor suficiente. Este punto adquiere singular significación y será necesario arbitrar los medios para incentivar las inversiones privadas en nuevas unidades.

Como conclusión, se advierte la necesidad de formular, de manera urgente, una planificación estratégica del Sector Transporte e Infraestructura, con una amplia participación del sector público y privado. El sistema de infraestructura de transporte en la Argentina debe apuntar a consolidar y fortalecer el proceso de integración económica regional, así como fomentar el desarrollo y equilibrio territorial sobre la base de ejes y corredores multimodales que constituyan una red de transporte integrada con elevados niveles de articulación.

De igual modo, debe evitarse la priorización arbitraria de los proyectos de inversión pública en materia de infraestructura por parte de los gobiernos nacional, provinciales y municipales. Resulta necesario aplicar adecuados criterios de racionalidad técnica, económica y financiera. En síntesis, la infraestructura de transporte debe transformarse en una verdadera política de Estado y un objetivo esencial para el desarrollo económico del país.

