



 Transporte

Plan de mejoras de infraestructura por U\$S 420 M para el Gran Rosario

JULIO CALZADA y ALFREDO SESÉ

Se pretende reducir el impacto de la logística de carga sobre el tránsito, el medio ambiente y la economía regional. Sólo de camiones graneleros hay 3 millones de viajes que entran y salen del área cada año. Se necesitan 103 millones de dólares para 6 nuevos accesos viales a industrias y puertos -4 al norte y 2 al sur- y casi 320 millones de dólares para 13 obras de accesos ferroviarios. Ejemplo de la sinergia entre el sector público y privado, el plan se consensuó entre la Bolsa de Comercio de Rosario, varias entidades empresarias y gobiernos de comunas y municipios y el Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Siempre reiteramos en nuestro informativo semanal la importancia que tiene Argentina como abastecedor de alimentos a nivel mundial y su posicionamiento como exportador mundial de harina y aceite de soja, biodiesel, harina y aceite de girasol, poroto de soja, maíz y trigo. Rosario y su área de influencia tiene un papel relevante: allí se concentra aproximadamente el 77% de la capacidad instalada de la industria aceitera argentina con una posibilidad de procesar y moler cerca de 159.500 toneladas diarias de soja y girasol.

En el Gran Rosario en los 70 Km de costa sobre el Río Paraná que van desde la localidad de Timbúes y hasta Arroyo Seco se encuentran localizadas un total de veintinueve (29) terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas, de las cuales diecinueve (19) despachan granos, aceites y subproductos. De estos 19 puertos, 12 de ellos tienen plantas de molienda de oleaginosas anexadas a sus terminales portuarias.

La producción granaria argentina –en su gran mayoría- ingresa a la región Rosario con destino a las fábricas y puertos sobre el Río Paraná y Coronda principalmente en camión, generando importantes problemas de congestión vehicular, con alto impacto en la calidad de vida de los habitantes y en el medioambiente. A esto deben agregarse los mayores costos de operación de transporte y los graves accidentes de tránsito.

En el año 2014, Argentina exportó 66 millones de toneladas de granos, aceites y subproductos. Los datos del año 2015 que analizaremos en próximas notas de nuestro informativo semanal muestran valores superiores: cerca de 70 millones de toneladas exportadas por Argentina el año pasado. De estas 70 millones de tn. casi 56 millones se embarcaron desde los puertos de la región Rosario. La cifra es rotunda: el 80% de las exportaciones argentinas de granos, aceites y subproductos se despacharon desde nuestra zona el año pasado.

Esto genera cuantiosos flujos de transporte anual sobre las ciudades y comunas del Gran Rosario:





Plan de mejoras de infraestructura por U\$S 420 M para el Gran Rosario - 01 de Abril de 2016

- Por automotor ingresan –en el año- un total de 1.500.000 camiones para posteriormente partir a sus lugares de origen. Esto implica cerca de 3 millones de viajes en el año, solamente para transportar granos.
- Por Ferrocarril entran formaciones con granos por un total de 173.000 vagones en el año.
- Por Barcazas llegan anualmente al Gran Rosario cerca de 3.200 unidades, con mucha mercadería de Bolivia y Paraguay.
- Cerca de 2200 embarcaciones de ultramar ingresan en el año para despachar e ingresar todo tipo de cargas: granos, aceites y subproductos, biocombustibles, fertilizantes, azúcar, contenedores, concentrado de cobre, etc.

Estos datos no computan otros movimiento de cargas que son procesadas en el AMR para ser destinadas al mercado interno (por ejemplo, biocombustibles para las destilerías de petróleo argentinas, aceite de soja que se transporta en camión a fábricas de biodiesel), ni tampoco el movimiento de contenedores u otras cargas no granarias, que de cuantificarse engrosarían aquellas cifras de tránsito de manera considerable.

Todo este movimiento trae como consecuencia problemas de congestión de tránsito que afectan la actividad cotidiana de la población y su calidad de vida, ya que los camiones y vagones atraviesan diariamente la trama urbana de varias ciudades y pueblos.

Teniendo en cuenta estos graves problemas, hace unos meses atrás, un grupo de entidades empresarias compuestas por la Bolsa de Comercio de Rosario, Cámara de Industria, Comercio y Servicios de San Lorenzo y su zona, Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas de Rosario, Ferrocámaras Empresaria de Ferrocarriles de Cargas procedieron a formular una propuesta de obras y soluciones alcanzables y realizables en el corto plazo para mejorar los accesos terrestres viales y ferroviarios a las industrias y terminales portuarias localizadas en el Área Metropolitana Gran Rosario

Este primer documento dio paso a una serie de sesiones de trabajo entre representantes de las entidades citadas, el Ministerio de Infraestructura y Transporte del Gobierno de la Provincia de Santa Fe y los intendentes y presidentes comunales de varios municipios y comunas del Gran Rosario; quienes consensuaron una serie de obras de infraestructura vial y ferroviaria. Las mismas fueron expuestas y dadas a conocer a la opinión pública esta semana, más precisamente el jueves 31 de marzo de 2016, en una reunión conjunta que se celebró en la sede de la Bolsa de Comercio de Rosario con la participación de funcionarios nacionales y provinciales y representantes de la sociedad civil y entidades empresarias.

Las obras que comprende la propuesta son las siguientes:

I) OBRAS VIALES

Además de la transformación en autopista y autovía de la Ruta Nacional A012 se elaboró una propuesta de obras viales sobre rutas provinciales de acceso a las terminales portuarias del Gran Rosario. Debido a que el 75% de las cargas de granos que ingresan por camión a las terminales del Área Metropolitana del Gran Rosario lo hacen hacia los puertos que se encuentran al norte de dicha área, las entidades decidieron proponer los siguientes 4 (cuatro) accesos viales de aproximación a la zona norte del Gran Rosario y 2 (dos) a la zona sur:

Transformación de la RN A012

Transformación en autopista y/o autovía de la RN A012 desde la Autopista Rosario-Buenos Aires (AU 09) hasta la RN Nro. 11, acceso sur a San Lorenzo (67 km). Esta iniciativa prevé una variante a la altura de la Ciudad de Roldán que se encuentra

Pág 2





en etapa de anteproyecto.

Obra V1: Primer acceso o Variante de Ricardone por el acceso sur a San Lorenzo.

Primer acceso o variante para tránsito pesado que llega a Ricardone y al Acceso Sur a San Lorenzo para ingresar principalmente a las terminales portuarias de Vicentín y Molinos Río de la Plata. Esta propuesta busca evitar que el tránsito pesado ingrese a la comuna de Ricardone por la RN A012.

Obra V2: Segundo acceso o Continuación de la Cremería

Parte de un distribuidor localizado en la intersección de la RN A012 y la RP 25 (Camino de la Cremería). Utiliza el camino existente y va hacia el norte, luego continúa por la RP 10 con un puente sobre las vías del ferrocarril de trocha ancha y circula por el puente existente sobre la autopista AU 01. La propuesta continúa por la RP 10 (Acceso Norte a San Lorenzo) con un cruce a nivel sobre las vías del ferrocarril de trocha angosta hasta llegar a una intersección canalizada sobre la RN 11 y desde allí por la margen sur del arroyo San Lorenzo hasta la calle Díaz Vélez, continuando por las calles Mitre y Mosconi para acceder a las terminales de Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA), Esso y Petrobras.

Obra V3: Tercer acceso o Variante de la Cremería

Parte de la intersección de la RP 25 (Camino de la Cremería) hacia el norte, sobre la RP10, con un nuevo puente sobre el arroyo San Lorenzo (en reemplazo del 'puente chileno') y sigue hasta la comuna de Aldao con un 'by pass' hacia el oeste en busca de la RP 10.

En la intersección de la RP 10 y la continuación de la calle España de la Comuna de Timbúes, parte con un distribuidor y se continúa sobre esa prolongación con un cruce a nivel sobre vías de trocha ancha y continua con un puente sobre la RP 18 S. Sigue con un puente a construir sobre la nueva traza propuesta para vías de trocha ancha, con un ensanche a un puente existente sobre la autopista AU 01, ahora para tránsito liviano. Continúa con nueva traza para llegar a un doble puente sobre las vías de trocha angosta y la RN 11 hasta alcanzar una rotonda sobre calle Brigadier López y Thorne.

Los cruces con las vías del nuevo ramal a Terminal 6 de trocha ancha son a nivel y las calles a pavimentar para distribución de camiones son las siguientes:

- Vucetich entre Juan D. Perón y Mansilla
- Héroes de Malvinas desde RN 11 hasta Mansilla
- Brigadier López desde Mansilla hasta RN 11
- Mansilla desde RN 11 hasta Brigadier López
- Quebracho desde Brigadier López hasta Hipólito Yrigoyen
- Thorne desde Brigadier López hasta Hipólito Yrigoyen
- Antártida Argentina desde Vucetich hasta Hipólito Yrigoyen

Esta propuesta permite acceder a las siguientes terminales portuarias: Terminal 6, Cargill Quebracho, TFA, Nidera, Toepfer (El Tránsito) y Bunge (Puerto General San Martín).





Obra V4: Cuarto Acceso o Variante de la RP 91

Parte de la RP 91, que llega desde Totoras hasta la localidad de Villa La Ribera, 2.000 m antes de la intersección con la autopista AU 01, parte hacia el norte sobre un camino comunal existente hasta la intersección de otro camino comunal, el cual lleva a un puente sobre la autopista AU 01. Luego, la traza continúa hacia el este con un doble puente sobre las vías del FF.CC. de trocha angosta y la RN 11, continuando hasta un puente a construir sobre el Río Carcarañá. Luego, se conecta con la calle Siripo Rey de Timbúes, finalizando en la intersección con la calle Cacique Mangoré.

Desde ese distribuidor, se ingresa por asfalto a las calles:

- Cacique Mangoré desde Darwin hasta RN 11
- Brigadier López desde René Favaloro hasta Darwin
- Siripo Rey desde Cacique Mangoré hasta Brigadier López
- Eva Duarte desde Cacique Mangoré hasta Brigadier López
- Maestra Leonilda desde Cacique Mangoré hasta Brigadier López

Este circuito permite acceder a las terminales de Renova, Dreyfus y Noble en Timbúes.

Obra V5: Quinto acceso o RP 16 (Autovía)

Consiste en la duplicación de la calzada de la RP N° 16 en el tramo AU RN N° 9 y la RP N° 21. Incluye la construcción de un puente sobre vías dobles del ferrocarril de trocha ancha, un nuevo distribuidor en la intersección con la RP N° 21 y nuevo puente sobre el arroyo Frías.

Obra V6: Sexto acceso Ingreso a General Lagos – Arroyo Seco

La traza se inicia en un intercambiador de la AU RN N° 9, por un camino rural existente hacia el este hasta un camino lateral al oeste de la doble vía de trocha ancha. Continúa hacia el norte hasta un camino rural existente limitrofe entre Arroyo Seco y General Lagos. Cruza con un puente sobre la doble vía de trocha ancha y continúa al este hasta un distribuidor sobre la RP 21.

III) OBRAS FERROVIARIAS

Las entidades citadas han priorizado un conjunto de obras para mejorar los accesos ferroviarios. Ellas son:

Obra F1: Enlace Norte trocha ancha

Acceso directo de la trocha ancha a Puerto San Martín y al futuro ramal a Timbúes (Obra 9). Esta obra se complementa con la Playa de Aldao (Obra 2).

Se proyecta la construcción de un enlace que parte de un punto del ramal proveniente de Tucumán, en las inmediaciones de la estación Aldao y finaliza próximo a la intersección de la calle Perón y el ramal F1 del ferrocarril de trocha angosta. A partir de ese punto la traza continúa en trocha mixta hasta las terminales portuarias. Con esta obra se





evita el ingreso de los trenes provenientes de la vía Tucumán de trocha ancha a San Lorenzo y, por lo tanto, la circulación de los mismos en el tramo Aldao - San Lorenzo/Cerana y su posterior tránsito hasta las terminales portuarias de la zona. Además se disminuyen en gran medida los requerimientos de las playas de San Lorenzo y Cerana.

Obra F2: Playa Aldao

Consiste en la construcción de una nueva playa, aleja del casco urbano de la localidad de Aldao. Se proyecta en principio la construcción de 6 (seis) vías para operación con trenes largos, con reserva de terreno para futuras ampliaciones.

Obra F3: Playa Aldao Curva de Empalme Álvarez

Esta obra consiste en establecer un empalme de vía única, trocha ancha, entre el ramal del ferrocarril de trocha ancha entre Santa Teresa y Rosario y el ramal de Villa Diego de trocha ancha. Estas vías se cruzan en la actualidad a diferente nivel y el empalme previsto se desarrolla en el cuadrante sureste.

Obra F4: Curva de Empalme Piñero

En el mismo cruce de vías descripto para la Obra 3, se proyecta esta curva de empalme entre la vía del ramal a Villa Diego de trocha ancha y la de Santa Teresa a Rosario (línea San Martín), en este caso en el cuadrante noroeste.

Obra F5: Curva de Empalme Alvear

Se proyecta la construcción de una curva de empalme entre las vías de trocha ancha que finaliza en Villa Diego y la vía de trocha ancha Rosario – Buenos Aires, en las inmediaciones de la localidad de Alvear.

Obra F6: Curvas de Cabin 8

Esta obra propone el desarrollo de curvas de empalme entre las vías de trocha ancha de los ramales Córdoba y Casilda, con el ramal a San Lorenzo, evitando de esta manera la inversión de los trenes en Patio Parada de aquellos servicios que tienen como destino las terminales del norte del AMR y mejorando toda la operatividad ferroviaria de la zona.

Para el desarrollo del trazado de estas curvas se requiere: la liberación de las zonas de vías actualmente con intrusos, la expropiación de terrenos y edificaciones existentes y la ejecución de obras urbanísticas complementarias.

La ejecución de estas obras, conjuntamente con la construcción de Playa Aldao, la finalización de la duplicación de la vía Rosario - San Lorenzo (que se describe más adelante) permitiría liberar para uso urbano las céntricas playas de Patio Cadenas y Barrancas.

Obra F7: Desvío de trocha angosta a las terminales de Timbúes

Las terminales ubicadas en la margen del Río Coronda, en la localidad de Timbúes, no poseen ingreso ferroviario. Esta obra propone la construcción de un ramal de trocha angosta de acceso a dichas terminales, independiente de los accesos existentes en la zona de Puerto San Martín.





Esta obra resulta fundamental para incrementar los volúmenes transportados y lograr una mayor eficiencia en la operación de las cargas con origen en el NOA.

Obra F8: Playa Oliveros

Se propone construir la playa de antepuerto al oeste de la vía principal del ramal F1 del ferrocarril de trocha angosta, en las cercanías de la localidad de Oliveros. Es una obra indispensable para la accesibilidad futura de los trenes de trocha angosta a Timbúes.

Obra F9: Acceso de trocha ancha a las terminales de Timbúes

Ramal a desarrollar desde la vinculación con el de la Obra 1 (Enlace Norte Trocha Ancha), mediante una curva de enlace a construir previo al cruce con la RN11, luego empalme en dirección al norte por el medio del cuadrado que tiene como calles laterales a Brigadier López y Héroes de Malvinas, para continuar paralelo a esta calle hacia el norte y con una traza en diagonal hasta cruzar la calle Brigadier López y así disponerse paralela a la traza de la Obra 7.

En el tramo en diagonal se planea la construcción de una playa auxiliar para asistir a las distintas terminales de Timbúes.

Obra F10: Acceso de trocha angosta al Puerto de Rosario

El acceso actual de trocha angosta al puerto de Rosario se concreta por el ramal CC (ocupado ilegalmente en buena parte de su recorrido) y se desarrolla con orientación oeste-este, por zonas densamente pobladas contando con más de 40 pasos a nivel, los cuales, en su mayoría, no respetan las normas de seguridad y señalamiento vigentes.

Obra F11: Enlace Norte trocha angosta

Se proyecta la construcción de un enlace que parte de un punto del ramal de la línea Belgrano proveniente de Córdoba, al sur de la localidad de Luis Palacios y finaliza próximo a la intersección de la calle Perón y el ramal F1 de dicha línea. A partir de ese punto la traza continúa en trocha mixta hasta las terminales portuarias.

Con esta obra se evita la circulación de los trenes de trocha angosta provenientes de la vía Córdoba por los distritos de Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria, evitando además la inversión de las formaciones en la playa de Sorrento, para aquellos servicios destinados a las terminales del norte del AMR. Los trenes de la línea Belgrano dejarán de circular en el tramo Rosario – San Lorenzo.

Todas estas obras traen beneficios concretos para toda la comunidad del Gran Rosario, tales como: a) menor distancia de recorridos hasta los lugares de descarga, b) mayor nivel de servicio, c) menor tiempo de tránsito, d) mayor velocidad de circulación, e) menor polución, f) menor contaminación auditiva, g) menor riesgo de accidentes, h) mayores volúmenes de cargas y i) mejores diagramas de flujos.

El costo de inversión estimado de este paquete de obras asciende aproximadamente a 420 millones de dólares estadounidenses, según puede apreciarse en el cuadro que se adjunta.





Plan de mejoras de infraestructura por U\$S 420 M para el Gran Rosario - 01 de Abril de 2016

Costo de Inversión Obras de infraestructura para mejorar accesos viales y ferroviarios a las industrias y puertos del Gran Rosario

código		u\$s
OBRAS VIALES		
V1	Variante de Ricardone	11,000,000
V2	Continuación de la Cremería	7,000,000
V3	Variante de la Cremería	37,000,000
V4	Variante de la RP 91	19,000,000
V5	RP 16 (Autovía)	18,000,000
V6	Ingreso a Lagos	11,000,000
	TOTAL OBRAS VIALES	103,000,000
OBRAS FERROVIARIAS		
F1	Enlace Norte Trocha Ancha	34.200.000
F2	Playa Aldao	27.100.000
F3	Curva de Empalme Álvarez	3.000.000
F4	Curva de Empalme Piñero	3.000.000
F5	Curva de Empalme Alvear	17.500.000
F6	Curvas de Cabín 8	27.400.000
F7	Desvío de trocha angosta a las terminales de Timbúes	20.200.000
F8	Playa Oliveros	10.600.000
F9	Desvío de trocha ancha a las terminales de Timbúes	39.000.000
F10	Acceso de trocha angosta al puerto de Rosario	16.700.000
F11	Enlace Norte trocha angosta	91.500.000
A	Variante Cerana	16.600.000
B	Doble vía entre Rosario y San Lorenzo	10.300.000
	TOTAL OBRAS FERROVIARIAS	317,100,000

Un video con el detalle de las obras puede verse en el siguiente [vínculo](#).

