



Transporte

Perspectivas para el transporte en 2023: tendencias globales y lo que se viene para el Gran Rosario

Javier Treboux - Pablo Ybañez - Alfredo Sesé

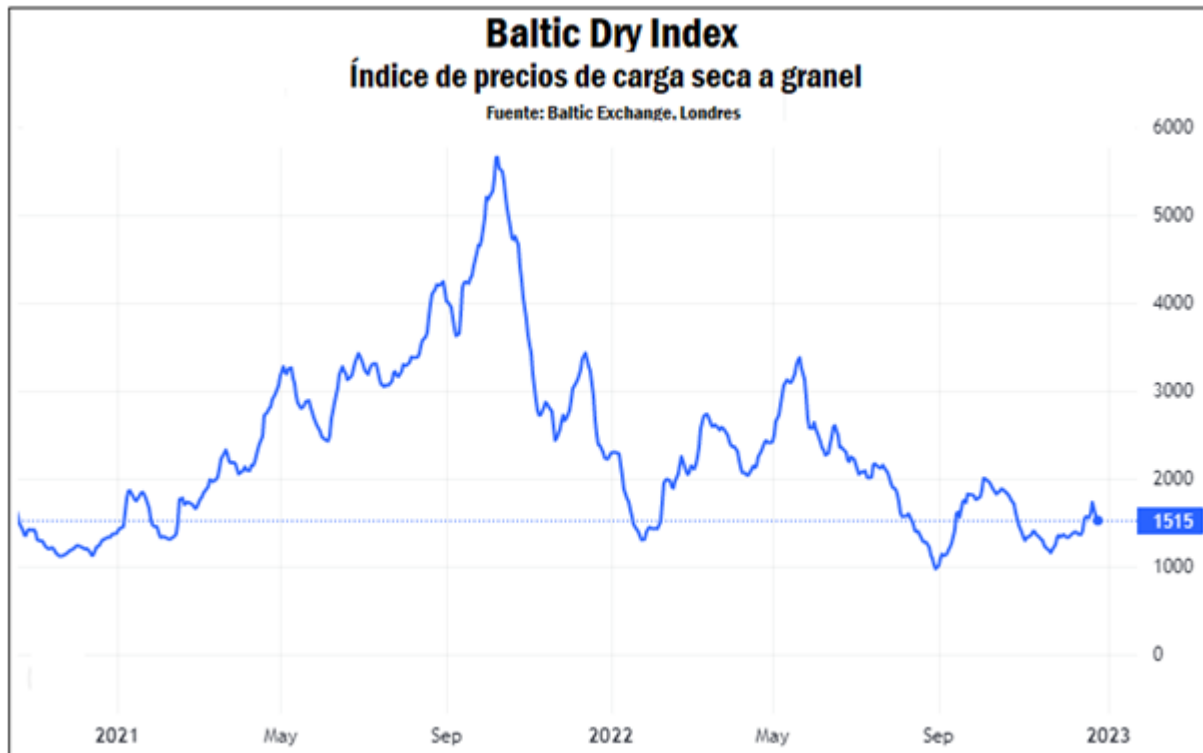
Perspectivas globales para el transporte marítimo de graneles secos. Analizamos las obras más importantes en carpeta para el Gran Rosario en 2023, cuál sería el ingreso de camiones a la zona y las perspectivas para el Paraná.

- Situación y perspectivas globales para el transporte marítimo de graneles secos

Las perspectivas para la industria del transporte de graneles secos se muestra pesimista para 2023 y el panorama podría extenderse hacia 2024, según el último informe trimestral del mercado de graneles secos de la agencia Maritime Strategies International.

Los bloqueos en China y las preocupaciones sobre el mercado inmobiliario en ese país tuvieron un impacto bastante grande en el mercado de carga seca a granel durante los últimos seis meses. Hemos visto caer la producción mundial de acero en alrededor de un 5 %, con las importaciones de mineral de hierro cayendo alrededor de un 3 %, lo que tuvo un gran efecto negativo en la industria de graneles secos.





El mercado de carga seca a granel se benefició este año de un reemplazo de envíos realizados habitualmente en contenedores hacia la carga a granel, producto de que los fletes de contenedores alcanzaban niveles históricos altos. A medida que las tarifas de las cajas bajan, las cargas que se habían cambiado a carga seca a granel ahora regresan a los contenedores.

Por el lado de la oferta, la congestión portuaria que había actuado para restringir la oferta ha visto una mejora importante este año con la cadena de suministros comenzando a normalizarse. La congestión portuaria se está relajando muy rápidamente, y eso está trayendo mucho tonelaje de regreso al mercado.

Un análisis reciente mostró que alrededor del 7 al 10 % de la flota de carga seca a granel estuvo atrapada en la congestión de los puertos el año pasado, lo que equivale aproximadamente a la cantidad de tonelaje requerida para atender el comercio de mineral de hierro entre Australia y China. Entonces, tenemos todos esos barcos regresando a la flota comercial, lo que obviamente va a ser perjudicial para los equilibrios del mercado.

¿Qué significa esto para las perspectivas del mercado de graneles secos en 2023?

A corto plazo, se espera ver una cierta recuperación durante los próximos seis meses respaldada por factores como un mayor consumo de acero. Si vemos que bajan los precios de las materias primas, eso generará más comercio, especialmente en lugares como China, que son muy sensibles a los precios cuando se trata de mineral de hierro y carbón.



Sin embargo, mirando más allá de los próximos seis meses, se espera que el mercado sea más débil en su conjunto. La agencia espera ver una recesión cíclica en el mercado durante los próximos dos o tres años, caracterizada por una debilidad pronunciada en las ganancias de los graneros impulsada por la continua erosión de los factores de apoyo y el tibio crecimiento del comercio mundial.

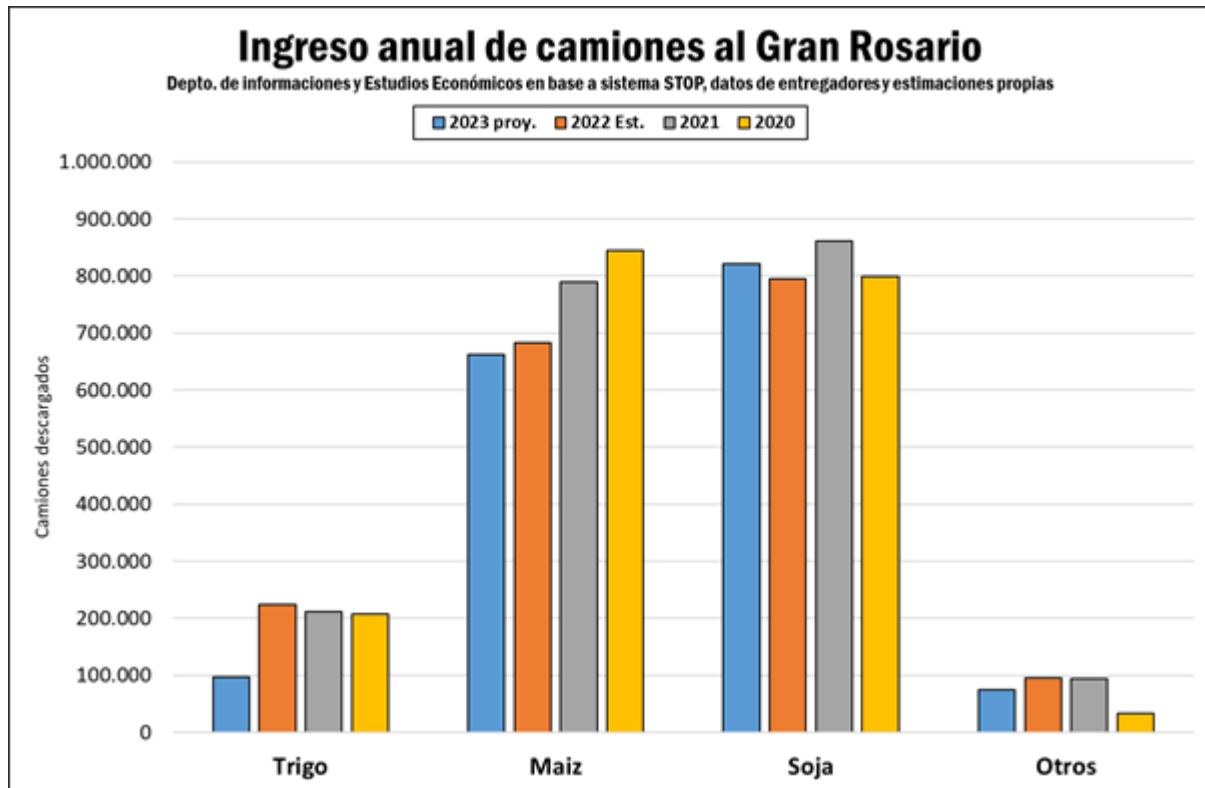
En general, una visión negativa de los volúmenes de mercado y en las perspectivas de ganancias coincide con un sentimiento cada vez más bajista para la economía global; de hecho, una caída más drástica en la economía mundial sigue siendo una perspectiva realista. Pero, al menos para los graneles secos, China todavía tiene potencial para sorprender al alza.

- **Logística del Gran Rosario: podrían ingresar entre 1,6 y 1,7 millones de camiones en 2023, aunque se mantiene la incertidumbre por la seca**

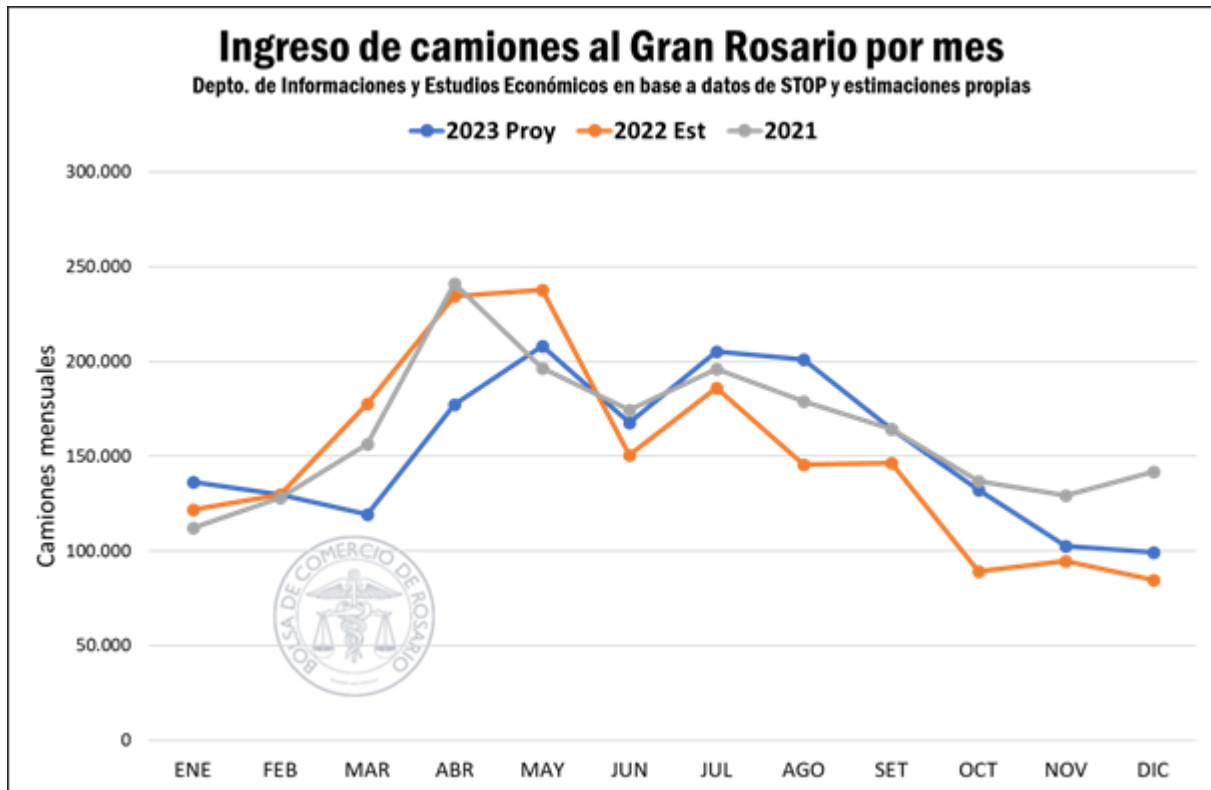
En el año 2022, según la información brindada por el sistema STOP, ingresaron a los puertos y plantas del Gran Rosario un total cercano a 1,8 millones de camiones, portando un estimado de 54 millones de toneladas de granos. Es necesario recordar que, en el año 2021, el número de camiones ingresados al Gran Rosario se acercó a los 2 millones, producto de la buena cosecha.

En el año 2023, de acuerdo con nuestras estimaciones, podríamos tener un menor ingreso de camiones a la zona producto de la sequía que afectó la campaña fina y que viene afectando la siembra y el desarrollo de los cultivos de la campaña gruesa 2022/23. En total, estimamos que el ingreso de camiones a las terminales del Gran Rosario se ubicaría entre 1,6 y 1,7 millones de unidades.





Según nuestras estimaciones, podrían ingresar unos 820.000 camiones portando soja a lo largo de 2023, en torno a 660.000 camiones de maíz y algo menos de 100.000 camiones de trigo, con el resto de los cultivos completando el total. Por supuesto, esto se trata de estimaciones preliminares, realizando supuestos sobre el rinde, área cosechable y aplicando una distribución mensual de los ingresos de mercadería a la zona de acuerdo con datos históricos. De mantenerse el clima seco sobre las zonas productoras de nuestro país, es probable que estos números deban ser revisados a la baja.

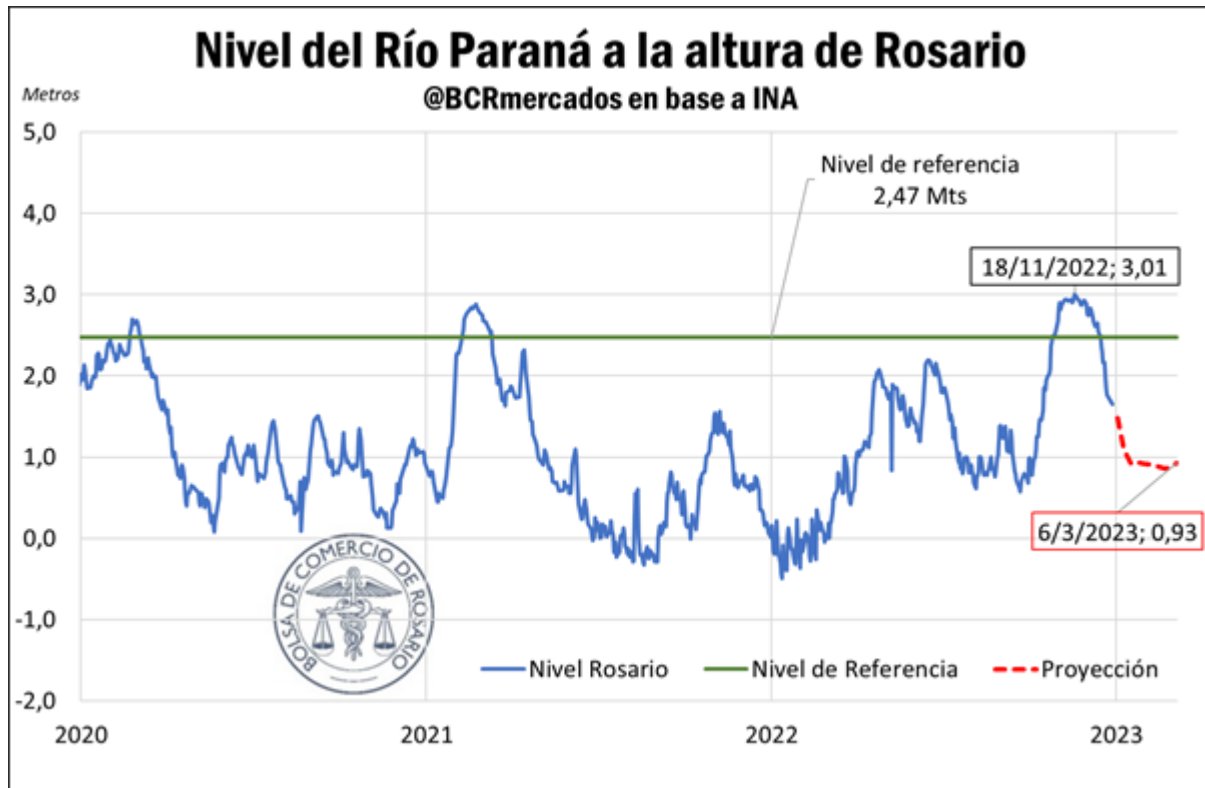


En términos de cómo se repartirían estos ingresos de mercadería al área a lo largo del año, a diferencia de los años previos, se espera una mayor presión logística a partir de los meses de julio y agosto, producto de la mayor proporción de implantaciones de maíz de siembra tardía y la dilación en las labores.

- **Altura del Río Paraná: el alivio podría terminarse y enero ya se proyecta por debajo del metro**

Sobre los últimos meses de 2022 tuvimos una importante recuperación en la altura del Río Paraná producto de las lluvias en el Sur de Brasil, llegando en el mes de noviembre a superar los tres metros de altura en el hidrómetro ubicado en Rosario por primera vez desde agosto del 2019. Esto permitió aliviar las complicaciones en la logística que la bajante venía significando para los operadores portuarios, [pudiendo incrementarse de forma considerable la carga promedio de salida de los buques que vienen a cargar al Up-River.](#)

Aun así, según las proyecciones hidrométricas del Instituto Nacional del Agua, este panorama se revertiría para los meses estivales de 2023, previendo una altura por debajo del metro promediando enero.



Si bien la situación no se proyecta tan acuciante como lo fue en los meses del verano del 2022, en los que llegamos a registrar valores por debajo del cero en Rosario, es muy probable que la situación de la bajante complique, por cuarto año consecutivo, la labor de los puertos en plena campaña gruesa 2022/23, de no revertirse las condiciones que determinan la altura del río.

- Principales obras de Infraestructura para el Gran Rosario y su región en 2023

En relación a este tema, resulta importante efectuar algunas consideraciones sobre obras que se han puesto en marcha, otras que se encuentran en el presupuesto nacional y el estado de situación de la hidrovía Paraná-Paraguay y el proceso de concesionamiento.

1) RP N°91

En septiembre del corriente año, la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Santa Fe, ha decidido la contratación del Proyecto y Construcción del desvío de Tránsito Pesado de acceso al Complejo Portuario de Timbúes, en el tramo RP N° 91 – Calle Cacique Mangoré, ubicado en los Departamentos Iriondo y San Lorenzo de la Provincia de Santa Fe, República Argentina. La progresiva inicial se ubica sobre la Ruta Provincial N° 91 y se extiende 6400 m en dirección Noreste con un ancho de zona de camino de 100 m previsto para una futura duplicación de la calzada. Con un plazo para



la ejecución de todas las obras de 14 meses calendario, el Presupuesto Oficial destinado para la obra, asciende a la suma de \$ 3 mil millones.

En dicha licitación fueron abiertos los sobres en noviembre de este año y se esperaría que en 2023 se pueda adjudicar para luego iniciar las obras propiamente dichas. Es una obra relevante para el acceso vial a las 5 terminales de Timbúes.

II) CONVENIO ADIF-UNR

A partir de que el Gobierno Nacional a principios del año 2021 ratificó la enmienda que restaba del acuerdo con la empresa china CMEC -*China Machinery Engineering Corporation*- que permite avanzar con el proyecto de modernización del sistema ferroviario de cargas, la Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) se avanzó en la firma de un convenio con la Universidad Nacional de Rosario (UNR) para avanzar en un proyecto ejecutivo ferro-vial. Dicho Convenio tiene por objetivo establecer las Especificaciones Técnicas Generales y Particulares para la Consultoría para actualización de trazas y elaboración de proyecto vial-ferroviario de los accesos a terminales portuarias del norte de Area Metropolitana de Rosario.

El plazo de entrega del proyecto es de 6 meses, por lo que se esperaría que para mediados de 2023 ADIF pueda contar con dicha documentación para así avanzar en los siguientes pasos para llegar a la materialización de la obra.

III) CIRCUNVALAR SANTA FE

Actualmente el proyecto ferroviario denominado Circunvalar Santa Fe, se encuentra en ejecución desde fines de 2021. Se trata de una obra que implica 60,409 km de vía nueva y renovada con el objetivo de unir el norte de Santo Tomé (Ramal F1) con Laguna Paiva (Ramal C), renovando integralmente ramales existentes sin ingresar formaciones en el ejido de Santa Fe de la Vera Cruz. Hoy se encuentra avanzado aproximadamente un tercio de la obra y se espera para 2023 continuar con dichos trabajos.

IV) VIA NAVEGABLE TRONCAL. HIDROVIA PARANA PARAGUAY

A fines del año 2021 se decidió constituir el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable, quien a partir de ese momento quedó como organismo responsable de la elaboración de los pliegos de licitación para los trabajos de dragado y balizamiento en la Vía Navegable Troncal.

Durante este período se le asignó a Administración General de Puertos (AGP) la concesión de dichos trabajos teniendo la responsabilidad de mantener las condiciones necesarias para asegurar la navegación en dicha Vía. A partir de eso, en abril de este año, Administración General de Puertos (AGP) adjudicó la licitación para el mantenimiento de boyas, balizas y spars de la vía navegable troncal a la empresa Emepa. Por otro lado, la licitación correspondiente al dragado sufrió múltiples contratiempos, lo que provocó la interrupción de la misma y obligó a continuar la relación de contratación directa con la empresa de dragados Compañía Sudamericana de Dragados.

Finalmente, en una resolución publicada a fines del corriente año, Administración General de Puertos (AGP) publicó un borrador del pliego de licitación en el que establece las condiciones que deberán cumplir las empresas que participen del proceso, y dio espacio para recibir observaciones.





Es importante destacar que las entidades representantes de los usuarios continúan impulsando la realización de un llamado a licitación de una nueva concesión para seleccionar un empresa con experiencia reconocida en tareas de dragado y señalización de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná (VNT), a riesgo empresario y sin aval del Estado, tal como se establece en el artículo 1° del Decreto N° 949/20.

V) OBRAS RELEVANTES INCLUIDAS EN EL PRESUPUESTO NACIONAL

Respecto a obras viales a nivel nacional, queríamos destacar los proyectos incluidos en el presupuesto nacional 2023 para la región del Área Metropolitana de Rosario. En esa línea destacamos los siguientes proyectos:

1. El proyecto de conversión en autopista de la Ruta Nacional N°33 en el tramo Rufino-Rosario. Dentro de este proyecto se identifican dos ítems: El primero con \$7.795 millones destinados al tramo desde Rufino a acceso a San Eduardo, de aproximadamente 70 km de longitud, el cual actualmente se encuentra con obras en ejecución; sumado a otros \$14.451 millones para los 130 km del tramo desde San Eduardo a Colonia Las Flores, Casilda.
2. Respecto a proyectos sobre Ruta Nacional N°9, se puede identificar un total de \$7.979 millones distribuidos en:
 - a. \$4.727 millones para la construcción del tercer carril en 17 km del tramo desde Ruta Nacional A008 a Ruta Nacional A012 (km 297 a km 314) de la autopista Rosario-Córdoba.
 - b. Otros \$1.893 millones para el tercer carril en tramo km 278,28 (Alvear) a 287,50 (Rosario) sobre la autopista Buenos Aires-Rosario, sumando otros 9 km.
 - c. Y finalmente el distribuidor ubicado en la intersección de RN A012 y RN N°9 en km 287,5 con un monto de \$1.359 millones.
3. En Ruta Nacional N° 34 se identifican \$2.689 millones, de los cuales incluye \$2.415 millones de la construcción de alrededor de 70 km de autopista en el tramo Angélica-Sunchales y otros \$273 millones para duplicación de calzada en 9 km, tramo Variante de Rafaela-Empalme Ruta Provincial N°13.
4. Para Ruta Nacional N° A012 están considerados \$4.148 millones incluyendo la construcción de cerca de 40 km de autopista en el tramo desde km 0,5 en la intersección con La Ruta Provincial 25 S hasta Intersección con Autopista Rosario-Córdoba (km 39,78).

Resulta necesario que estas obras avancen en su ejecución.

