

Infraestructura y transporte de carga en Bahía Blanca

Considerando el indicador de Tránsito Medio Diario Anual elaborado por Vialidad Nacional y Provincial, el flujo de camiones en los accesos a Bahía Blanca habría aumentado casi 20% al comparar 2006 con 2013.

Al menos 25 millones de toneladas se movilizarían anualmente en torno a la ciudad de Bahía Blanca. La mayor preponderancia la tiene el barco, aunque los movimientos por camión y tren son de magnitud considerable.

La infraestructura de transporte en la ciudad ha tenido mejoras en algunas modalidades pero resta llevar a cabo importantes obras terrestres sobre la traza ferroviaria y rutas nacionales y provinciales con acceso a la ciudad.

El informe presenta datos de movimiento de cargas e infraestructura para las distintas modalidades de transporte que pueden utilizarse en Bahía Blanca: avión, tren, barco y camión. A partir de la información que se pudo recabar, se presentará las conexiones que permiten los distintos medios de transporte desde Bahía Blanca, volúmenes de carga, tipos de productos movilizados, origen o destino de las mercancías y empresas involucradas, para luego desarrollar un repaso de la situación de los proyectos en infraestructura durante los últimos años.

Para el desarrollo del informe se utilizaron datos de organismos públicos y entidades del ámbito privado: Administración Nacional de Aviación Civil Argentina (ANAC), Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), Aduana, Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Secretaría de Transporte, Dirección Nacional de Vialidad (DNV), Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas (CETAC). El análisis también se nutrió de artículos periodísticos locales y nacionales, así como consultas a referentes de la actividad y a directivos de empresas prestatarias de los servicios de transporte.

Flujo de cargas e infraestructura de transporte

Avión

La actividad aeroportuaria desarrollada en la ciudad de Bahía Blanca se vincula esencialmente con el transporte de pasajeros dentro del país. Actualmente 4 empresas prestan el servicio llegando a destinos como Buenos Aires, Mar del Plata, Trelew y Comodoro Rivadavia. Sin embargo, existen registros que muestran a este tipo de transporte como alternativa para cargas generales de reducido peso. En los últimos 5 años el movimiento de cargas fue, en promedio, de casi 300 toneladas al año, llegando en 2013 a superar las 430 toneladas. El tipo de productos que utilizan este medio son farmacéuticos, piezas pequeñas de autopartes, indumentaria, dinero, correspondencias y movimiento de mascotas, por mencionar los principales.

Para desarrollar este servicio, la ciudad cuenta con la Aeroestación Civil Comandante Espora, ubicada a unos 12 kilómetros de la zona céntrica. En los últimos años, se concretaron mejoras y ampliación de instalaciones; tales como, ampliación de área de atención y servicios a pasajeros y acompañantes, habilitación de manga telescópica para ascenso y descenso de las aeronaves, escalera mecánica, ascensor hidráulico, balizamiento para vuelos nocturnos, renovación de la pista principal, mejoras en la pista auxiliar, equipamientos de seguridad y mejoras de comunicación. Algunas de estas obras están en etapa de culminación a lo que se adiciona un proyecto de obra para un nuevo cuartel de bomberos instalado en la terminal con mejoras tecnológicas y de seguridad.

Las mejoras podrían colaborar en la incorporación de nuevas empresas y rutas de vuelo. En tal sentido, podría retomar su actividad una aerolínea que funcionaba en la ciudad y actualmente tiene sus vuelos desprogramados. A ello se suma la posibilidad de que una de las actuales aerolíneas incorpore una nueva ruta, mientras que otras empresas que nunca han utilizado el aeropuerto de Bahía Blanca están pensando en incorporarse con un servicio que arribaría a un destino actualmente no ofrecido.

Barco

El transporte marítimo de cargas es la modalidad destacada de la ciudad de Bahía Blanca como consecuencia de su puerto de aguas profundas que permiten el ingreso de grandes buques. De esta manera, desde el puerto local se envían productos a 70 países, según consta en los registros de exportación del año 2013 de la Aduana. Dentro de aquellos, los principales son Brasil y China, a los que se adicionan Arabia Saudita, Corea del Sur, Japón e Irán, entre otros. Se trata de unas 8,5 millones de toneladas aproximadamente.

A los envíos al exterior deben sumarse los volúmenes de carga que se operan como “removido”, es decir, que se intercambian con otros puntos del país. En el caso de removido entrado en buques, se asocia principalmente a combustibles y ronda las 400 mil toneladas, aproximadamente. Mientras que para el caso de removido salido en buques el movimiento es mayor, de alrededor de 1,2 millones de toneladas, asociado a envíos a otras regiones del país de fertilizantes, combustibles y otras cargas.

El flujo de cargas adicional que se da en el puerto de Bahía Blanca se relaciona con la importación de distintas mercancías. En los últimos años este movimiento de cargas ha sido muy superior a los registros históricos como consecuencia del ingreso de gas natural licuado. En los últimos años las toneladas ingresadas de este combustible fueron de 2,4 millones aproximadamente por año. A esta carga se suman principalmente combustibles e insumos de la industria petroquímica local. En total las importaciones superan las 2,6 millones de toneladas.

Mencionándolos por rubros y considerando los registros del puerto de los últimos 10 años, los productos vinculados a granos, aceites vegetales y subproductos generan el mayor movimiento con alrededor de 7 millones de toneladas en promedio. A ello le siguen los productos químicos e inflamables que para el mismo período cuentan con 4 millones de toneladas en promedio. Mientras que las cargas generales promedian 1,4 millones de toneladas.

Junto con el movimiento de productos a granel o líquidos, el puerto permite la operatoria de cargas contenedorizadas. En los últimos años estas cargas superan

las 200 mil toneladas movilizadas, destacándose los productos petroquímicos (esencialmente PVC y polietileno), las frutas y hortalizas, la harina y otros de menor cuantía. El número de contenedores involucrados supera los 17 mil.

De esta manera, se ven involucrados al año alrededor de 1.100 barcos de distinto tipo para llevar adelante la operatoria en el puerto local, reconociese buques de carga general, graneleros, fertilizantes, cisterna, pesqueros, portacontenedores, gaseros y aceiteros.

La infraestructura marítima del puerto permite que se generen numerosas operaciones comerciales. Desde el punto de vista de la operatoria, el puerto de Bahía Blanca ha ido mejorando sus prestaciones e incorporando nuevas empresas. No solo se ha mejorado en las prestaciones para carga en contenedores, en seguridad y en la ampliación de sitios sino que también se han llevado a cabo obras que permiten el ingreso de buques de gran porte. La más trascendente hace referencia a la profundización del calado de la ría principal llevándolo a 50 pies y el ensanche de la misma. Como consecuencia de esta actividad se ha volcado el refulado en sitios que permitieron la incorporación de más de 60 hectáreas de tierra que posibilitarían la llegada de nuevas empresas al puerto local. Según ha trascendido en medios periodísticos, el puerto de Bahía Blanca es sondeado por empresas, principalmente agroexportadoras.

A ello, se adicionan unas 40 hectáreas que pasaron a estar bajo control del Consorcio del Puerto de Bahía Blanca, luego de ser votado por Diputados y Senadores de la Provincia de Buenos Aires en 2013. El destino de esas tierras sería para obras básicas de infraestructura como ampliar el acceso del ferrocarril, un taller de reparaciones, una playa de precalificación de granos y un moderno sistema de molienda, entre otras obras clave para la logística del puerto local.

Tren

El transporte ferroviario que une la ciudad de Bahía Blanca con otros destinos esta desarrollado por 2 empresas: Ferroexpreso Pampeano S.A. (FEPSA) y Ferrosur Roca S.A.

A nivel país, la primera de ellas cuenta con alrededor de 50 locomotoras operativas y 2.100 vagones puestos en funcionamiento, mientras que la segunda posee 38 locomotoras operativas y 2.250 vagones actualmente en operación. Ambas emplean alrededor de 1.100 personas y operan una red 2.900 kilómetros, aproximadamente. FEPSA tomó posesión de la concesión en el año 1991 mientras que Ferrosur lo hizo dos años más tarde. Ambas cuentan con un contrato de 30 años de duración.

En los últimos 20 años, el transporte total de estas 2 empresas en todo el país creció. Los registros obtenidos para los últimos años de la serie, que van desde 1995 hasta 2014, se ubican por encima del valor promedio de toneladas transportadas durante dicho período. Durante el 2014 FEPSA transportó 3,5 millones de toneladas mientras que Ferrosur transportó 5,3 millones de toneladas aproximadamente.

Los servicios de transporte ferroviarios le permiten a Bahía Blanca conectarse hacia el norte, principalmente con Buenos Aires y Rosario, y hacia el sur con Neuquén. La empresa encargada del tramo Bahía Blanca-Rosario (entre otros) transportó hacia nuestra ciudad en el año 2013 2,4 millones de toneladas, aproximadamente utilizando casi 50.800 vagones. Las cargas se asocian a productos del agro y sus derivados.

En sentido inverso, desde Bahía Blanca esta misma empresa movilizó 53 mil toneladas, haciendo uso de 1.150 vagones. El principal envío es de fertilizantes y en menor medida productos agropecuarios o derivados de los mismos con destino principal a la ciudad santafesina.

En este caso, se observa que el flujo de transporte cuenta con mayor peso hacia el ingreso que hacia la salida de mercancías para la ciudad.

En el caso de la otra empresa ferroviaria, los movimientos de productos vinculan a Bahía Blanca con Buenos Aires y con Neuquén. Con datos al 2013, las cargas arribadas a la ciudad de Bahía Blanca fueron por un volumen de 86 mil toneladas. Principalmente se trató de bebidas, carga general y granos. Para ello se emplearon unos 3.100 vagones.

En lo que respecta a mercancías salidas desde Bahía Blanca, el volumen es mayor y ronda las 540 mil toneladas trasladadas en 19.400 vagones. Principalmente se trata del envío hacia Buenos Aires de productos petroquímicos, y en menor medida granos y mercadería en general.

Con datos del puerto de Bahía Blanca, las cargas ingresadas al complejo portuario por medio de vagones muestran una tendencia creciente en los últimos 20 años, acentuada en los últimos 10 años. Sin embargo, el camión fue tomando mayor participación, convirtiéndose en el responsable de más del 60% de las toneladas ingresadas. Para el año 2014, ingresaron por tren casi 2,3 millones de toneladas en unos 47.300 vagones, aproximadamente.

Algunas obras que colaborarían con la infraestructura ferroviaria de la ciudad de Bahía Blanca habían sido anunciadas por organismos competentes en la materia. Sin embargo, no se han visto materializadas. En algunos casos, se trató de ampliaciones en los accesos al puerto de la ciudad, mientras que los de mayor resonancia han sido las intenciones oficiales de puesta a punto de las vías, con el objeto de restablecer el transporte de pasajeros. Particularmente, se debían mejorar unos 60 kilómetros de vías entre la estación Aguará, en General Daniel Cerri, y Pedro Luro y otros 70 kilómetros, entre Pedro Luro y Carmen de Patagones. De esta manera, podrían volver a funcionar formaciones que unan Plaza Constitución con San Carlos de Bariloche, haciendo uso de las vías que circulan por Lamadrid y luego pasan por Bahía Blanca, para lo cual también resultaban necesarias algunas mejoras en otros tramos del tendido. Esto permitiría retomar un servicio que funcionó hasta inicios del 2011, momento en el cual el trayecto Bahía Blanca – Carmen de Patagones fue definitivamente cancelado.

Otra de las iniciativas fue de una cooperativa ferroviaria que presentó un emprendimiento con el fin de reactivar el ramal que une las localidades bonaerenses de Punta Alta y Bahía Blanca. Buscaba poner en operación 17 de los 26 kilómetros de vías en el tramo comprendido entre Villa Arias hasta el sector de El Saladero, como también hasta Bajo Hondo.

La empresa que actualmente cuenta con la concesión de las vías aledañas a Bahía Blanca para transporte de cargas menciona que la infraestructura ferroviaria actual es adecuada para los niveles de transporte actuales. En general, en cercanías a Bahía Blanca no hay inconvenientes de trascendencia. En la actualidad existen algunas obras de inversión en el marco de los compromisos contractuales de la empresa con el concedente. Mientras que desde los organismos oficiales encargados de este tipo de proyectos, al momento no se están desarrollando obras, ni existen planes de obras adicionales a corto plazo.

La intención de circular con vagones cargados con metanol desde Plaza Huincul hasta Ensenada, tampoco ha prosperado, por lo que las vías que van hacia Neuquén tuvieron alguna inversión en vistas de este proyecto que luego quedó trunco. La misma suerte corrió el proyecto minero de la empresa brasilera Vale, la cual tenía como plan hacer uso de las vías que vienen desde el sur hasta nuestra ciudad. Para este proyecto había llegado material ferroviario y se había considerado invertir en el tendido férreo interno de Bahía Blanca para reemplazar las vías que actualmente se utilizan por otras que se alejaban del centro de la ciudad y en algunos tramos, duplicar las vías disponibles. Asimismo, la empresa que cuenta con la concesión del tramo mencionado había anunciado acerca de una inversión para fabricar durmientes en Bajo Hondo, con el objetivo de abastecer este proyecto destinado a nuevas vías entre Mendoza y Río Negro y mejorar el estado de las que se ubican entre la provincia rionegrina y nuestra ciudad.

Por otra parte, este proyecto contribuía a consolidar la posibilidad de reflowtar el tren trasandino a través de la provincia de Neuquén. La construcción del Trasandino del Sur fue aprobada mediante la ley N° 23.253 y disponía la ejecución de un tendido férreo para unir la ciudad de Zapala en Argentina con la de Lonquimay en Chile, en búsqueda de un puerto de aguas profundas en el océano Pacífico como el caso de Talcahuano y de otro en el Atlántico, en Ingeniero White. Desde Zapala a Bahía Blanca, se deberían hacer mejoras para soportar el volumen de cargas que implicaría este proyecto, y las obras que tenía en ejecución Vale podrían haber sido de gran utilidad.

Cabe destacar que la empresa minera renovó su concesión en el puerto de Bahía Blanca hasta el 2017, por lo que quedaría en pie la posibilidad de que estas obras se lleven a cabo más adelante por esta misma empresa o por algunas de las grandes firmas internacionales que se han mostrado interesadas en desarrollar el proyecto minero de Malargüe.

Camión

La infraestructura de transporte terrestre vial posee variadas alternativas de conexión entre Bahía Blanca y otras ciudades importantes del país. El perímetro de la ciudad se encuentra totalmente enlazado por un camino de circunvalación que la conecta a rutas nacionales y provinciales. En el siguiente cuadro se observan las conexiones terrestres (rutas y vías) que vinculan a Bahía Blanca con ciudades de la Argentina.

En la ciudad de Bahía Blanca, si bien no se cuenta con datos actualizados, según el Registro Único del Transporte Automotor correspondientes al año 2007, se contabilizaban cerca de mil inscriptos (empresas de transporte, incluyendo transportistas individuales). Un 10% de ellas serían las más representativas en cuanto al movimiento generado. En número de camiones y con base en registros de la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas, unas 2.000 unidades estarían radicadas en Bahía Blanca. De las mismas, un 60% se dedicarían al transporte de granos, un 30% estarían abocadas al transporte de cargas varias y un 10% funcionarían como traslado de sustancias peligrosas.

Sin embargo, los flujos de carga por camión se realizan no solo por empresas de la ciudad sino que también involucra a empresas de otros puntos del país. En tal sentido, con el objeto de captar el movimiento que genera esta modalidad de carga, se analiza el Transito Medio Diario Anual (TMDA) de las rutas que llegan a la ciudad.

Conexiones viales terrestres

Cuadro 1

Rutas Nacionales	Conexiones
RN 33	Rosario (750 km) - Santa Fe (940 km)
RN 35	Santa Rosa (330 km) - Córdoba (950 km) - Mendoza (1.120 km)
RN 3S	Viedma (270 km) - Trelew (750 km) - C. Rivadavia (1.120 Ks) - Río Gallegos (1.900 km)
RN 3N	Mar del Plata (460 km) - Buenos Aires (650 km)
RN 22	General Roca (490 km) - Neuquén (530 km)
RN 229	Punta Alta (30 km)
Rutas Provinciales	Conexiones
RP 51	Olavarría (300 km) - Buenos Aires (650 km)
RP 252	Aeropuerto (12 km)
Ferrocarriles	Conexiones
	Neuquén (575 km)
	Rosario (925 km)
	Buenos Aires (640 km)

Fuente: DNV, DVBA, empresas prestatarias de servicios y www.maps.google.com

Este indicador, elaborado por las Direcciones de Vialidad nacional y provincial según sea el caso, mide el flujo diario como promedio de distintas mediciones a lo largo del año y en un trayecto determinado. En algunos casos, se detalla el tipo de vehículo en circulación, por lo que para este caso se considerarán camiones con y sin acoplado y semirremolques.

El hecho de que se tome la medición de un camión circulando en los accesos de la ciudad no significa que la misma sea el destino final de la carga ya que puede estar dirigiéndose a otra jurisdicción. Esto puede ocasionar que un mismo vehículo pueda ser medido en dos accesos como consecuencia de que no se especifica el sentido de circulación de estas unidades de transporte. De tal manera, la suma de las TMDAs no es una opción válida. A su vez, al estar medido en momentos determinados del año, no puede captarse la estacionalidad de las cargas.

Este tipo de restricciones y consideraciones en cuanto al dato estadístico, están presentes en cualquier momento en el que sea realizada la medición. Por lo tanto, el dato puede utilizarse como indicador aproximado del volumen de movimientos de carga que hay en las rutas que llegan a la ciudad de Bahía Blanca para dos años de referencia. En esta oportunidad, se observaron datos para los años 2006 y 2013.

La ruta provincial 51 es la que ha tenido el mayor incremento en el flujo vehicular de carga. Para 2013 creció más de un 120% respecto a la medición de 2006, contando con un movimiento diario promedio de casi 2.300 camiones. En unidades, le sigue la ruta nacional 3 que se dirige hacia el sur, con casi 2.000 camiones en promedio por día, manteniéndose casi constante con lo registrado en 2006. La ruta nacional 33 contaría al 2013 con un movimiento diario promedio de 1.500 vehículos pesados de carga, cifra un 20% superior al año 2006. Por su parte, la ruta nacional 3 pero con dirección norte registró movimientos promedios diario de algo más de 1.100 camiones, siendo el único acceso que redujo su movimiento promedio diario de este tipo de vehículos

al comparar el 2013 con el 2006 (-27%). Por último, el acceso a la ciudad proveniente de la ruta nacional 35 es el que menor cantidad de tránsito pesado revela, con menos de 400 unidades en promedio diario, valor levemente superior al comparar 2013 con 2006.

De lo anterior, puede mencionarse que los accesos que vienen desde el norte, principalmente desde la Ciudad de Buenos Aires (RP 51 y RN 3 N) son los que, sumados, generan el mayor flujo de transporte de cargas. El promedio diario que generan ambas rutas equivale a 1,2 millones de camiones en circulación al año. Y como punto adicional, se observa que considerando los datos del 2013 versus los datos del 2006, el incremento de tráfico vehicular promedio diario es de casi un 20% más para los accesos de Bahía Blanca.

Tránsito medio diario anual (TMDA)

Camiones con acoplado, camiones sin acoplado y semirremolques

Cuadro 2

Ruta	2006	2013	Var %	Tramo considerado
RP 51	1.030	2.274	121%	ENTRE LA RP 72 Y LA RP 252
RN 3 sur	1.912	1.918	0%	ACC.A GRAL.CERRI (I) - INT.R.N.22 (D) (PORCENTAJES CAMION 2006 SEGÚN 2007)
RN 33	1.274	1.535	20%	INT.EX R.N.33 (B.BLANCA SAL.) - INT.R.P.76
RN 3 norte	1.542	1.121	-27%	INT.EX R.N.3 (D) - INT.R.N.249 (I) (PORCENTAJES CAMION 2006 SEGÚN 2007)
RN 35	351	382	9%	INT.R.N.33 (B.BLANCA SAL.) - ACCESO A CHASICO (D) (PORCENTAJES CAMION 2013 SEGÚN 2010)
TOTAL	6.109	7.230	18%	

Fuente: DNV y DVBA

Muchos de los camiones que arriban a la ciudad lo hacen con materias primas agropecuarias que tienen como principal destino las terminales exportadoras del puerto de Bahía Blanca. Con datos del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, se observa que en los últimos 20 años han ingresado al puerto unos 150.000 camiones por año, en promedio. Al año 2012 se dio el valor máximo de esta serie con más de 207.000 camiones. Para los últimos 10 años (2005-2014) estos vehículos ingresaron al puerto local unas 5 millones de toneladas en promedio anual.

Como dato de importación de mercancías por camión a Bahía Blanca, se destacan más de 310 toneladas de bobinas de papel provenientes de Chile, aparatos y dispositivos por 650 toneladas y demás artículos. En total, al 2013 ingresaron en camión 1.800 toneladas, según lo registrado en la aduana de oficialización Bahía Blanca.

Otro movimiento importante de ingreso de camiones a la ciudad es la sal que se utiliza como insumo para una de las empresas petroquímicas de la ciudad. Como referencia, se cuenta con el dato al año 2006 de casi 280 mil toneladas, trasladadas en unos 9.700 camiones, aproximadamente.

Con flujo de salida pueden mencionarse productos que se exportan y toman como aduana de oficialización Bahía Blanca. Al año 2013 fueron 126 mil toneladas cuyas cargas principalmente fueron residuos de productos primarios, aceites vegetales y productos de la industria petroquímica.

En relación al puerto, las mercancías con movimiento terrestre de salida por camión alcanzaron las 400 mil toneladas en 2013, encabezado por movimiento de fertilizantes al interior del país, subproductos del agro y cargas varias. A ello se suman envíos terrestres del complejo petroquímico de la ciudad, los cuales adicionarían alrededor de 400 mil toneladas más, según data en los últimos registros del 2006.

El envío de camiones con lo obtenido en la refinería local y la planta de gas ubicada en cercanías de la ciudad de Bahía Blanca también generan un elevado tránsito de camiones. En tal sentido y con base en los datos del 2006, las cargas de combustibles y gases en circulación superarían el millón de toneladas movilizadas anualmente en camiones.

Por último, resta considerar el movimiento de ingresos y salidas de cargas generales. Tal es el caso de artefactos eléctricos y de uso doméstico, artículos para el hogar, materiales de construcción, insumos industriales, materias primas para fabricación de alimentos y bebidas, alimentos, bebidas, frutas y hortalizas. En algunos casos, el destino final es la ciudad de Bahía Blanca, para abastecer sus centros comerciales o sus industrias. De manera inversa, los productos elaborados en la ciudad salen vía terrestre para alcanzar centros de consumo hacia el norte, sur y centro del país. En otros casos, algunas cargas utilizan a Bahía Blanca como paso intermedio para dirigirse principalmente a otras zonas de consumos. Tal es el caso de las frutas y hortalizas con destino principal hacia Buenos Aires. No existen cifras precisas del volumen que generan en total este tipo de cargas.

Pasando a considerar la infraestructura vial que hay en cercanías a la ciudad, puede mencionarse que la ruta provincial 51 ha sido reencarpetada hace pocos años atrás, aunque, como se hiciera mención anteriormente, el excesivo uso de vehículos de gran porte permite ver un importante deterioro en varios tramos de la misma.

También, Vialidad Provincial ha invertido recientemente casi 50 millones de pesos en tramos de las rutas 67, 76 y 51 para conservación y mantenimiento.

Desde la Provincia se mencionó la idea de trabajar en la concesión de seis rutas provinciales entre las que se encontraban la 51, 41, 74, 65 y 86. Acerca de este proyecto, aún no se han dado nuevos anuncios oficiales que ratifiquen esta intención.

Como obras finalizadas pueden mencionarse las que se llevaron a cabo en inmediaciones de la ciudad, como lo es la doble trocha hasta el aeropuerto, la repavimentación de la ex calle Indiada y el inicio de obra de la rotonda a la altura de "El Cholo", actualmente postergada por inconvenientes con la empresa encargada de la licitación. Esta última es jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad.

Como obras pendientes de ejecución, dentro de la jurisdicción de Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, se incluyeron dentro del presupuesto 2015 la continuación de la doble trocha desde la Avenida Cabrera hasta el empalme con la ruta 33, obras de señalización en el paso a nivel de camino Sesquicentenario (en inmediaciones de la ciudad de Bahía Blanca), reparación de rutas en tramos aledaños a Bahía Blanca, la ruta 72 para el tramo Saldungaray – Sierra de la Ventana y repavimentación de la ruta provincial 67 en el tramo Puan – Pigüé. En la mayoría de los casos, los proyectos de obra no cuentan con un monto de presupuesto asignado.

Pasando a considerar los proyectos anunciados desde la Dirección Nacional de Vialidad y el estado actual de cada uno de ellos, puede decirse que no están previstas obras de trascendencia en la ruta nacional 35, dado su bajo volumen de tránsito. Por

otra parte, el resto de las rutas nacionales con acceso a Bahía Blanca cuentan con proyectos auspiciosos que por el momento resultan de dudosa concreción.

En el año 2007 surgió el proyecto de realizar una interconexión entre las rutas 3 norte y sur, que involucra la traza vehicular de Bahía Blanca. El mismo se diagramó en 4 secciones, de las cuales, la primera es la más avanzada debido a que ya cuenta con los análisis técnicos elaborados junto con los planos confeccionados. Este primer tramo de 10 kilómetros involucra el acceso desde la ruta 3 norte a la altura de Grünbein hasta la Avenida Dasso. En total, se proyecta una doble trocha desde el acceso a Bahía Blanca por la ruta 3 norte hasta la ciudad de Médanos (considerando un tramo de la ruta nacional 22), bordeando el acceso a puertos y mejorando con puentes los accesos a la ciudad y al complejo portuario. La obra evitaría conflictos de tránsito, facilitaría el paso de norte a sur y viceversa y mejoraría la circulación vehicular en accesos de la ciudad. Actualmente, como se mencionó con anterioridad, sólo se está llevando a cabo la concreción de la rotonda a la altura de “El Cholo”, punto que forma parte del ambicioso plan de 4 secciones. Dentro de esta obra, se incluiría una doble trocha en camino Sesquicentenario, entre la rotonda de “El Cholo” y la ruta nacional 33. En el corto plazo, para este tramo de circulación es posible que se lleve a cabo una reparación parcial debido a la intensa cantidad de vehículos que transitan diariamente por ella.

Para la ruta nacional 33, desde 2010 se cuenta con el estudio de una autovía que una la ciudad de Bahía Blanca con Pigüé. En este caso, el proyecto también está dividido en 4 tramos. Se prevén 4 carriles de circulación, 2 en cada sentido, con mejoras en accesos a las ciudades intermedias y con conexiones al nivel o en distinto nivel con otras rutas provinciales y nacionales. Las licitaciones para los análisis técnicos, económicos y ambientales ya han sido adjudicadas.

En esta ruta (RN 33), se han hecho algunas obras de conservación y mantenimiento en los últimos años, específicamente para el tramo Bahía Blanca-Trenque Lauquen.

Finalizando con los proyectos anunciados para rutas nacionales circundantes a Bahía Blanca, el más reciente es el estudio para una doble vía entre Bahía Blanca y Coronel Dorrego para la ruta nacional 3 dirección norte. Al momento se abrió la licitación para llevar adelante el estudio de ingeniería, económico y ambiental. Esta obra prevé una doble trocha entre ambas ciudades mencionadas y el trabajo está dividido en dos secciones.

Adicional a los anuncios oficiales para las rutas que llegan a Bahía Blanca, se recuerda el Plan Quinquenal (2012-2016) anunciado en 2011 por la Secretaría de Transporte en el cual se preveían ampliaciones y mejoras para el puerto local y, como dato destacado, determinar a la ciudad de Bahía Blanca como unos de los “Hubs logísticos regionales”. Los Hubs logísticos son “terminales intermodales de carga y zonas de actividades logísticas (ZAL) donde confluyen los servicios de transporte de carga por ferrocarril y/o automotor y/o marítimo y/o aéreo, con operación de puertos húmedos y secos y aduanas, que concentran las operaciones de carga en un punto, permitiendo la complementariedad de los modos de transporte de manera de potenciar las ventajas comparativas de cada uno, disminuyendo los costos totales y los impactos negativos, pudiendo transformarse en polos de desarrollo regional”.

La ciudad de Bahía Blanca se presentó como 1 de los 6 Hubs logísticos a desarrollar. Actualmente no se observan obras desarrolladas para tal fin con la magnitud suficiente como para transformarse en una ZAL.

Comentarios finales

Bahía Blanca presenta un importante movimiento logístico dado su ubicación geográfica y como consecuencia de contar con las 4 modalidades de transporte a disposición.

Desde el punto de vista de movimientos de cargas, el medio de transporte más importante radica en el uso de buques tanto para operatorias de comercio exterior como para el removido de mercancías dentro del país. Posteriormente, el volumen de movimientos en camiones es de magnitud considerable como resultado del arribo a la ciudad de toneladas con destino al puerto, a lo que se suman el ingreso de insumos al complejo industrial de la ciudad, las salidas de productos de la industria local, el movimiento de combustibles y gases y las operatorias derivadas del transporte de cargas generales. En cuanto al transporte ferroviario, nuevamente el puerto de la ciudad funciona como imán para el arribo de un gran volumen de cargas, presentando en sentido contrario una importante salida de productos petroquímicos y cargas generales hacia otros destinos del país. Por último, el avión se presenta como una buena alternativa para el movimiento de cargas livianas que requieren de un rápido envío. En total, serían unas 25 millones de toneladas que, como mínimo, se movilizarían anualmente en torno a la ciudad de Bahía Blanca.

Cuadro 3

Modalidad	Volumen (tn)	Sentido	Productos principales
AVION	300	Entrado/Salido	Farmacéuticos, autopartes pequeñas, indumentaria, dinero, correspondencias, mascotas
BARCO	2.600.000	Entrado (importación)	GNL, combustibles e insumos para la industria local
	400.000	Entrado (removido)	Combustibles
	8.500.000	Salido (exportación)	Granos, aceites y subproductos, petroquímicos, gases, cargas generales
	1.200.000	Salido (removido)	Fertilizantes, combustibles y cargas varias
TREN	2.500.000	Entrado	Granos, aceites y subproductos, productos químicos, bebidas y cargas generales
	600.000	Salido	Petroquímicos, granos y cargas generales
CAMION	7.100.000	Entrado	Granos, insumos para la industria local, alimentos y bebidas, hacienda, artefactos y artículos de uso doméstico, insumos industriales, materiales de construcción
	2.000.000	Salido	Petroquímicos, combustibles, gases, subproductos del agro, alimentos y bebidas, cargas generales
TOTAL MOVILIZADO	24.900.300	Entrado/Salido	Rubros: granos, petroquímicos, combustibles, gases, alimentos y bebidas, artefactos y artículos del hogar, materiales de construcción, cargas varias.

La lista no es una enumeración exhaustiva de las cargas y los volúmenes ingresados por cada una de las modalidades. Solo pretende destacar las cargas para las cuales existen datos y conforman el volumen principal movilizado. El volumen total movilizado presentado al final establece un piso de referencia.

Obras de infraestructura de transporte estado de situación

Cuadro 4

Modalidad	Obra	Estado	Año de anuncio/Año de finalización
Avión	Mejoras en las instalaciones	Finalizado	Desde 2009 hasta 2015
	Mejoras de la pista auxiliar	Finalizado	2010/2012
	Mejoras en iluminación	Finalizado	Desde 2010 hasta 2015
	Renovación de la pista principal	En ejecución	En ejecución 2015
	Mejoras tecnológicas y de seguridad	Finalizado y en ejecución	Desde 2011 hasta 2015
	Nuevo cuartel de bomberos	Proyectado	2015
	Servicios de nuevas empresas	Proyectado	2015
Barco	Mejoras en prestación de carga contenedorizada	Finalizado	2007/2008
	Ampliación de espacios para el puerto	Finalizado	2011/2014
	Mejoras en terminales	Finalizado	Desde 2007 hasta 2015
	Ensanchamiento de ría principal	Finalizado	2011/2014
	Dragado de ría principal	Finalizado	2011/2015
	Mantenimiento de dragados	En ejecución	En ejecución 2015
	Mejoras en accesos viales	Proyectado	2013
	Taller de reparaciones	Proyectado	2013
	Playa de precalificación de granos	Proyectado	2013
Instalación de nuevas empresas	Proyectado	2013	
Tren	Mejoras parciales en vías	Finalizado	Desde 2009 hasta 2015
	Arreglos de vías para reestablecer tren de pasajeros	Proyectado	2011
	Renovación de tramos de vías hacia el sur	Proyectado	2010
	Mejoras, corrimiento y ampliaciones en vías de acceso a la ciudad	Proyectado	2010
	Fabricación de durmientes	Proyectado	2012
Camión	RP 51: reencarpetamiento	Finalizado	2004/2007
	RP 51: mejoras y reacondicionamiento	Finalizado/Proyectado	Desde 2008 hasta 2015
	Doble trocha hacia el aeropuerto	Finalizado	2010/2011
	Ex Indiada	Finalizado	2012/2013
	Mejoras en RN 22 (cercañas a Bahía Blanca)	Finalizado/Proyectado	Desde 2009 hasta 2015
	Rotonda a la altura de "El Cholo"	En ejecución	En ejecución 2015
	Doble trocha entre av. Cabrera y acc. RN 33	Proyectado	2014
	Obras de señalización en paso a nivel de Camino Sesquicentenario	Proyectado	2014
	Interconexión entre RN 3 norte y RN 3 sur: 4 secciones (1)	Proyectado	2007
	Mejoras en Camino Sesquicentenario (2)	Proyectado	2014
	Autovía RN 33 tramo Bahía Blanca-Pigüé: 4 Secciones (3)	Proyectado	2010
	Autovía RN 3 norte tramo Bahía Blanca-Coronel Dorrego: 2 secciones (4)	Proyectado	2014
Bahía Blanca como "Hub logístico" (Plan quinquenal 2012-2016)	Proyectado	2011	

(1): Finalizado el diseño y el estudio de las secciones. Hay un tramo de 10 kilómetros con mayor grado de avance.

(2): La renovación y doble trocha entraría dentro de la obra de interconexión entre RN 3 norte y RN 3 sur

(3): Partes del estudio están finalizadas y partes están en ejecución

(4): Licitado el estudio

La lista no es una enumeración exhaustiva de las obras desarrolladas y ha desarrollar para las distintas modalidades. Solo pretende destacar las de mayor trascendencia y para las cuales existe acceso a la información

Fuente: artículos periodísticos locales y nacionales, ANAC, CGPBB, DNV, Presupuesto 2015 Provincia de Buenos Aires y empresas prestatarias de servicios.

Pasando a considerar la infraestructura vial en Bahía Blanca, las obras más trascendentes se asocian al puerto. Haber conseguido un importante calado y mejoras en los accesos de la ría posibilitó la operatoria de buques de mayor porte y la generación de nuevos sitios que están disponibles para su ocupación. Ello debería ir acompañado con obras en infraestructura de transporte terrestre. En el caso de la modalidad ferroviaria, muchas de estas obras proyectadas quedaron a merced de lo acontecido con proyectos de gran envergadura que establecían como necesario inversiones en la traza ferroviaria de la ciudad y en la región. Por su parte, las obras importantes anunciadas desde Vialidad Provincial y Nacional aún están en etapas de estudios y licitaciones, por lo que su concreción dista de encontrarse en un momento cercano. Como punto a favor, la conexión aeroportuaria de la ciudad ha sido mejorada. ■