



Transporte

Crecimiento o desarrollo. Los desafíos de la Hidrovía

ALEJANDRO CALVO

Teniendo como trasfondo un escenario de aumento de mercadería transportada y embarcada a inicios de la última década y una posible ralentización en los últimos años commodities agrícolas y mineral de hierro-, se reflexiona sobre las distintas necesidades que están siempre presente en la Hidrovía Paraná - Paraguay.

En los primeros años de la década anterior, influenciado por la continua demanda de materias primas por parte de Asia y principalmente China, han aumentado sensiblemente los volúmenes transportados y embarcados por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Las principales cargas han sido los commodities granarios y mineral de hierro.

Si bien es necesario que aumenten los volúmenes transportados, esto no es suficiente para mejorar los movimientos y el flujo de carga sobre la hidrovía. Lo dable y necesario es alcanzar desarrollo y no solo crecimiento. Se requiere una mejora sensible en la logística global de movimiento de carga en toda la cuenca hidroviaria.

La Hidrovía Paraná-Paraguay, por las características de su cuenca y área de influencia regional, se asemeja muchísimo a la del Mississippi, en Estados Unidos. Esta última transportó el año pasado 500 millones de toneladas de cargas, contra las 100 millones de toneladas que como máximo transportó en el 2013 la nuestra. Incluso, fuentes extraoficiales, estiman que por el Río Paraná-Paraguay se transporta un 20% menos de cargas que en los últimos años, motivada por la baja en los precios internacionales de los commodities y del mineral de hierro.

Habitualmente se insiste que en la Hidrovía Paraná-Paraguay los acuerdos existen, solo que hay que respetarlos. La realidad se impone. Si un acuerdo no se respeta, NO SIRVE, y hay que reemplazarlo por otros que se respeten.

Se requieren acuerdos simples, comunes a todos, amplios y con la menor cantidad de excepciones posibles (o directamente ninguna excepción). Es preferible no reglamentar sobre algún tema, que 'sobre reglamentarlo', para posteriormente no cumplirlo y terminar en conflictividades 'gordianas'.

El Comité Intergubernamental de la Hidrovía de Paraguay-Paraná, más conocido como CIH es el órgano del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), así como gestionar y negociar previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial.





El CIH es el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con la hidrovía y una excelente herramienta para comenzar a desarrollar una 'gobernanza' de nuestra hidrovía, tendiente a multiplicar sus posibilidades comerciales y operativas a través de un ente, público-privado, que coordine esfuerzos y potencie crecimiento con miras a su desarrollo.

Rediseñar los canales navegables aguas abajo (mayor profundidad, aumentar anchos de solera, zonas de cruce, aumentar radios de curvas, etc.) son alguna de las mejoras físicas en la hidrovía.

Pero también adaptar los artefactos de navegación comercial a las necesidades de la hidrovía es fundamental para su desarrollo.

Proteger el medio ambiente y la seguridad de la navegación son aspectos indispensables, pero no deben ser usados para construir trabas para-arancelarias que beneficien o perjudiquen el comercio entre las naciones.

Los commodities (granos y derivados) producidos en el área de influencia de nuestra hidrovía, no están concentrados en un área determinada como sucede con la producción de mineral de hierro y manganeso. El Cerro el Mutum es uno de los yacimientos de hierro y manganeso más importantes del mundo ubicado en Departamento de Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, a sólo 27 Km. de Puerto Suárez sobre el Río Paraguay. Muy cerca de allí se encuentra el yacimiento de mineral de hierro del macizo de Urucum, cerca de Corumbá (Brasil), sobre el Río Paraguay. Esta cercanía física no se presenta en la producción de granos, harinas y aceites de Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay que se encuentra dispersa a lo largo de los 3.442 km. que van desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay). Este aspecto es fundamental y demanda un replanteo de la matriz de transporte.

Nuestra hidrovía posee una escasez de puertos aguas arriba y una alta concentración de terminales aguas abajo. También un fuerte déficit en infraestructura terrestre vial y ferroviaria de acceso a los muelles de embarque, en cantidad y diseño. Lo ideal sería planificar la red vial y ferroviaria en abanico con centro en los puertos bases y nodales en la hidrovía.

Con referencia a la utilización de la hidrovía, hay un enfoque centrado y planificado en la logística de exportación de excedentes de materias primas, pero no pensado para la importación de insumos necesarios para la satisfacción de las necesidades productivas de la región. Tampoco se utiliza a la misma con comercio intra-hidrovía, indispensable para el desarrollo de la misma.

Un punto a tener en cuenta en el desarrollo de la hidrovía sería estudiar los beneficios económicos de construir esclusas aguas arriba. Las ventajas podrían ser la de mantener los estándares hidricos en la región (principalmente en el pantanal), aumentar el calado de barcas, el tamaño de los convoy, etc.

Por último debemos instalar la idea de estudiar el emplazamiento de un puerto de aguas profundas a la salida de ambas hidrovías (la Paraná-Paraguay y la del Uruguay), pero dentro del Río de la Plata. Un puerto de aguas profundas fuera de la hidrovía, no le agregaría, comercialmente hablando, ventajas comparativas de importancia. Hoy existen diferentes alternativas. En Argentina los puertos de Quequén y Bahía Blanca y en Brasil, Río Grande, Paranaguá y Santos.

Nuestra hidrovía puede generar riquezas a toda la cuenca que comprende más de 3,5 millones de kilómetros cuadrados y casi 50 millones de habitantes. Los beneficios económicos y sociales llegarían a los 5 países, aunque no a todos por igual. Argentina es quien más kilómetros exclusivos y comunes posee (47%), y tal vez, quien más se beneficiaría con el desarrollo hidrovial. Sólo falta conseguir esa materia tan escasa en el mundo: MATERIA GRIS. Con una mezcla adicional





**BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO**

Informativo semanal

Mercados
ISSN 2796-7824

Crecimiento o desarrollo. Los desafíos de la Hidrovía - 04 de Marzo de 2016

de visión, planificación estratégica y sentido común para alcanzar ese desarrollo tan necesario para todas nuestras comunidades.

Pág 3

**Dirección de
Informaciones y
Estudios Económicos**



**BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO**


PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**

DIRECTOR: **Dr. Jullo A. Calzada**

Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG

Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330

iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar

 @BCRmercados