Transporte

Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques

PATRICIA BERGERO - JULIO CALZADA

Las fuertes inversiones realizadas en el complejo oleaginoso del Gran Rosario a partir del año 1995 año de inicio de la concesión del dragado y balizamiento del río Paraná- trajeron como consecuencia un aumento del 90% en el ingreso de buques graneleros en el tramo Santa Fe - Océano y del 30% en los buques tanqueros que transportan líquidos (aceites y biodiesel, entre los principales). Estas cifras son sumamente relevantes ya que devienen de una capacidad de procesamiento de semillas oleaginosas que creció 486% en ese período de 20 años, pasando de 27.100 t/día en 1995 a 158.750 t/día en 2015.

Las fuertes inversiones realizadas en el complejo oleaginoso del Gran Rosario a partir del año 1995 –año de inicio de la concesión del dragado y balizamiento del Río Paraná- trajeron como consecuencia un aumento del 90% en el ingreso de buques graneleros en el tramo que va de Santa Fe al Océano y del 30% en los buques tanqueros que transportan líquidos, aceites y biodiesel. Recordemos estas cifras. En 1996 ingresaron 1.025 buques graneleros al sistema, mientras que 20 años después esa cifra se había elevado a 1.973 buques. Lo mismo sucedió con los buques tanques, ya que en 1996 entraban 733 y en el 2015 dicha cifra ascendía a 958 embarcaciones. Las cifras son elocuentes respecto de la importancia de las fábricas aceiteras del Gran Rosario para la operatoria de buques de la Hidrovía Paraná- Paraguay. Las inversiones de dicho sector y la consiguiente mayor operatoria con granos, harinas proteicas, aceites vegetales y biodiesel son los factores principales que explican el incremento en los ingresos de buques al sistema. El complejo oleaginoso del Gran Rosario pasó de una capacidad de molienda de oleaginosas de 27.100 t/día en el año 1995 (antes del dragado) a 158.750 t/día en el año 2015. El crecimiento en la capacidad de molienda en 20 años fue de 486%, cifra sin dudas muy relevante.

En la presente nota se brinda información sobre las estadísticas del tráfico de buques que se ha registrado en la Hidrovía Paraná-Paraguay en el tramo Santa Fe - Océano desde el inicio de la concesión -año 1996- hasta el año 2015. Se exponen, además, los tipos de embarcaciones que operaron en el mismo tramo. Todos estos datos han sido recopilados por el concesionario Hidrovía S.A. y han sido puestos a disposición por la Dirección Nacional de Control de Concesiones de Obra, organismo dependiente de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte de la Nación. Agradecemos a las autoridades la amabilidad de proporcionarnos esta valiosa información.

Para la clasificación por **Tipos de Buque** se procede a exponer la codificación que utiliza el concesionario Hidrovía S.A, que se basa, a su vez, en la que efectúa el ***"Lloyd Register of Ships"***. La agrupación se realiza de acuerdo con las características del buque y con el tipo de carga que transporta, tal como se puede apreciar en el cuadro N° 1.

Se pueden apreciar los diferentes tipos de buques existentes (carga general, frigoríficos, tanques, graneleros, portacontenedores, porta-vehículos, cruceros, buques tanques con GNL y otros) con el tipo de carga que transportan según la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).

Existe un punto importante para destacar en esta información estadística. En los informes de tráfico realizados hasta el año 2013 se analizaban todos los buques que ingresaban al sistema, incluyendo información detallada del rango de buques con calado de diseño menor a 15 pies. Los resultados obtenidos en esos años permitieron arribar a la conclusión de que el rango de buques con calado de diseño inferior a 15 pies tenía una influencia poco significativa en el TRN (Tonelada de Registro Neto) equivalente total como consecuencia del crecimiento del tamaño de los buques que ingresan al sistema. En los últimos años, el TRN equivalente –de esta categoría por debajo de los 15 pies- ha sido inferior al 1% del total. Por este motivo, en los estudios de tráfico realizados a partir del 2014, Hidrovía S.A procedió a analizar en detalle sólo la flota que tiene un calado de diseño que supera los 15 pies. El cuadro N° 2 muestra los resultados generales obtenidos para este grupo de buques, los cuales son los principales responsables de los ingresos al sistema y del 'TRN equivalente' registrado anualmente en el sistema.

Antes de proseguir, conviene recordar algunas definiciones:

• La Tonelada de Registro Bruto (TRB) de un buque es la capacidad en toneladas Moor-son (100 pies cúbicos = 2,83 m3) de los espacios del casco -bajo o sobre la cubierta- en condiciones de recibir carga, pertrechos, dotación, pasaje, consumos, etc.
• El Tonelaje de Registro Neto (TRN) es la capacidad en toneladas Moorson deducida del Tonelaje de Registro Bruto, al que se le descuentan los espacios sin utilidad comercial, como son los de máquinas, tripulación, etc.
• El TRN equivalente de un buque es un valor que surge de la formula tarifaria de la concesión en el sistema argentino, previo a la aplicación del valor de tarifa.

Los análisis de tráfico realizados por el concesionario muestran cuáles fueron los tipos de bu-ques que más han operado en el tramo Santa Fe - Océano hasta el presente, lo cual puede apreciarse en el cuadro N° 2. Por orden de relevancia, ellos son los Graneleros, los Tanques, los Portacontenedores, los de Carga General, los Car carrier, los Cruceros, los buques tanque con GNL, los frigoríficos y otros/otros.



A partir de analizar los cuadros N° 2 y N° 3, se pueden obtener otras conclusiones relevantes:

a) De acuerdo con información de Hidrovía SA, el ingreso marítimo a través de Recalada a la vía navegable troncal conformada por el Río de la Plata y el Río Paraná en el tramo Santa Fe-Océano, fue de 4.460 buques en el año 2015. Esta cifra se refiere a los buques maríti-mos cuyo calado de diseño es mayor a 15 pies y que se ocupan tanto de los despachos de exportación como del tráfico de cabotaje. Al iniciarse la concesión en el año 1996, los mismos ascendían a 3.751 embarcaciones. El crecimiento entre estos dos años –en forma puntual- ascendió a 19%. En el año 2015 hubo cerca de 700 buques adicionales que ingre-saron al sistema, respecto de lo que existía al inicio de la concesión.

b) La categoría de los graneleros fue la que registró el mayor crecimiento en estas dos déca-das. En 1996 ingresaron 1.025 buques graneleros al sistema y representaban el 27% del total ingresado al tramo Santa Fe-Océano. Veinte años después, en 2015, el ingreso fue de 1.973 buques, un 44% del total. Pasar de 1025 a 1.973 buques graneleros implica un in-cremento de 92% entre 1996 y 2015.



c) Este crecimiento en el número de buques graneleros se generó –principalmente- por las fuertes inversiones en el complejo oleaginoso del Gran Rosario, cuya capacidad de mo-lienda de oleaginosas pasó de 27.100 t/día en 1995 (antes del dragado) a 158.750 t/día en 2015. El crecimiento en la capacidad de molienda en el Gran Rosario fue del 486% en el término de 20 años, cifra sin dudas muy relevante. En el cuadro N° 3 se exponen datos adicionales, tales como los años en donde el río operaba sin concesión y con concesión de dragado y balizamiento, profundidad de la vía navegable troncal, carga promedio por buque granelero, etc.

d) Estas mayores inversiones del complejo oleaginoso del Gran Rosario también impactaron favorablemente en los buques tanques que transportan líquidos, como aceites vegetales, biodiesel, etc. En 1996 ingresaron al sistema unos 733 buques tanque, mientras que veinte años después, en 2015, el ingreso fue de 958 buques. Esto implica un incremento del 30% entre 1996 y 2015.

Las cifras son elocuentes de lo que trajo aparejado la inversión en las fábricas aceiteras del Gran Rosario, inversión claramente destinada al perfil exportador oleaginoso, y que claramente se reflejó en la operatoria de buques en el tramo citado de la Hidrovía Paraná- Paraguay. Las inversiones en este sector y la mayor operatoria de exportación de granos, harinas proteicas, aceites vegetales y biodiesel son los principales factores que explican el incremento en los ingresos de buques al sistema.