El transporte fluvial de cabotaje de granos aumentó un 32% en dos años

JULIO CALZADA - SOFÍA CORINA - ALFREDO SESÉ - EMILCE TERRÉ

El transporte fluvial es el medio que mayores ventajas aporta a la competitividad de la producción de granos del país debido a sus menores costos, tanto en la inversión y el mantenimiento como en los traslados de larga distancia. Si bien este medio tiene una baja participación dentro del sistema de transporte local, se observa una evolución positiva. El volumen total de granos transportados por vía fluvial en operaciones de cabotaje durante el 2017 alcanzó las 875 mil toneladas, mostrando un crecimiento del 32,3 % respecto al 2015.

Resulta de gran relevancia, para comprender el sistema de comercialización de granos de nuestro país y como éste impacta en la competitividad de la producción agrícola local, el análisis del transporte de cabotaje; concretamente, las cargas de granos que se mueven desde las terminales ubicadas en la Hidrovía Paraná-Paraguay hacia los puertos del Gran Rosario. En este punto se computan las cargas en el Tramo Confluencia- Puerto de Santa Fe del Río Paraná. Nos referimos a los diferentes puertos ubicados en las provincias de Chaco y Entre Ríos.

Rogelio Pontón, Héctor Di Benedetti y Luis Palermo, especialistas de esta institución, fueron precursores en Argentina durante casi 25 años en la tarea de concientizar acerca de las ventajas que el transporte fluvial tiene sobre el ferroviario y el carretero y la necesidad de potenciar el tráfico por la Hidrovía Paraná-Paraguay. Ellos aportaron los conocimientos técnicos necesarios a la visión estratégica que siempre tuvo la Bolsa de Comercio de Rosario, desde su constitución en 1884, de la necesidad que tiene Argentina de desarrollar el tráfico fluvial por la Hidrovía. Esta Bolsa de Comercio de Rosario siempre resaltó las ventajas del transporte fluvial sobre otros modos: bajo costo de inversión, menor costo de mantenimiento y consumo de energía, facilidades para el transporte de cargas voluminosas o pesadas como granos, mineral de hierro o combustibles; menores costos de transporte para traslados a considerables distancias y menor deterioro del medio ambiente. El transporte fluvial no puede competir con otros modos para distancias cortas y para productos perecederos. Igualmente, por no brindar un servicio puerta a puerta, el fluvial necesita complementarse con otros modos para llegar a destino.

Los fletes de los distintos modos de transporte reflejan, claramente, lo expresado anteriormente: por lo general, el costo de transportar por camión una tonelada de soja determinado por la relación tonelada/kilómetro duplica al del transporte por ferrocarril, mientras que para el hidroviario el costo por t/km se estima en la mitad del correspondiente al transporte ferroviario. Nuestro país tiene muchas posibilidades en el futuro para crecer, desarrollar y potenciar el transporte fluvial por la Hidrovía Paraná- Paraguay. Lo mismo sucede con el resto de los países involucrados: Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia.

A partir de la información oficial brindada por la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante del Ministerio de Transporte de la Nación se puede notar, para los períodos con los que se cuenta con datos, un crecimiento sostenido en el volumen de granos transportados dentro territorio nacional por vía fluvial hacia el complejo portuario del Gran Rosario.



A lo largo del 2017, se embarcaron en operaciones de cabotaje 875 mil toneladas de granos, correspondientes a los cultivos de soja, maíz y trigo. Este registro implica un crecimiento del 12,4 % en relación a las 778,5 mil toneladas que se transportaron dentro del país por vías navegables en el año previo.

Si el registro del año pasado se compara con los datos de 2015, primer período para el que se disponen datos, el crecimiento del tonelaje despachado alcanza el 32,3 %. Esto nos dice que durante el 2017 se transportaron a través de la Hidrovía aproximadamente un tercio más de lo que se había operado durante el 2015.

Los puertos chaqueños son los que tienen mayor participación en estos volúmenes, con un 58 % del total, y son, además, los que lideran el crecimiento del rubro. El Muelle Elevador situado en Barranqueras es del de mayor importancia, siendo

el origen de cerca de 270 mil toneladas que se destinaron al complejo Gran Rosario, acaparando cerca de un 31 % del total. El crecimiento en el volumen despachado desde esta terminal fue el principal impulsor del aumento a nivel agregado. En 2017, Barranqueras operó 142 mil toneladas más que en 2015, lo que implica un crecimiento del 112%.



En segundo lugar de relevancia aparece el puerto de Vilelas, también en la provincia de Chaco, administrado por la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA), que operó poco más de 235 mil toneladas (27 % del total). En relación a 2015, este registro marca un aumento del 47,7 %.

El resto de las terminales se ubican en la provincia de Entre Ríos. Las más importantes, con despachos anuales que superan las 100 mil toneladas, son el Muelle Elevador de Cargill en Diamante y la de la Cooperativa Agrícola de La Paz en esa misma ciudad. Sin embargo, estos puertos no han tenido un desarrollo similar al observado con los situados en la provincia de Chaco.

En contraste con esto, si bien a una escala menor, el puerto de Brugo (administrado por la Cooperativa "La Ganadera" Gral. Ramírez y el puerto Márquez en La Paz han mostrado un crecimiento más que importante. El primero de los mencionados pasó de operar poco más de 13 mil toneladas en 2015, a más de 51 mil durante el año pasado, lo que se corresponde a un aumento del 285%. El puerto Márquez, situado en La Paz, prácticamente duplicó el tonelaje de granos despachado entre esos mismos períodos.

¿Qué se espera para el año 2018?

Analizando los datos disponibles para este año, correspondientes al primer trimestre, se observa una evolución más que favorable en los embarques de granos para operaciones de cabotaje. En los primeros tres meses del 2018, se despacharon desde las terminales de Chaco y Entre Ríos 132 mil toneladas. Este registro refleja un crecimiento del 62 % respecto al volumen operado en igual período del año previo y un extraordinario aumento del 205 % en relación al primer trimestre del año 2015. En los últimos tres años se triplicó el tonelaje de granos embarcados en operaciones de cabotaje durante el primer trimestre del año.



Los puertos entrerrianos son los que evidencian mayor peso durante este período, debido a las diferencias en la estacionalidad de la producción entre las regiones, y fueron los despachos desde estas terminales las que mostraron el mayor crecimiento. En el primer trimestre del corriente año, se embarcaron en la provincia de Entre Ríos 92,5 mil toneladas de granos, más que el doble que en el mismo período del año anterior. Si se lo compara con el año 2015, el aumento es del 323 %, más que cuadruplicó el total operado.

Estos datos nos dejan prever que, de sostenerse la tendencia, la participación del transporte fluvial dentro del sistema de transporte del país tendrá una incidencia mayor. En una campaña afectada por la sequía, que generó una fuerte caída en la producción, el hecho de que se presente un aumento en las cargas de granos por vía fluvial en los datos disponible para este año, llevan a proyectar que este medio de transporte tendrá una mayor participación al cierre del mismo.