Transporte

El transporte fluvial de cabotaje de granos registró un fuerte crecimiento en el primer semestre del 2019

Blas Rozadilla

El volumen de granos transportados por vía fluvial en operaciones de cabotaje en 2018 alcanzó cerca de 730 mil t, una caída del 16,8% respecto a 2017 a causa del impacto de la sequía. En el 1ª semestre de 2019 se ve un crecimiento del 178% respecto a 2018.

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.

Los recordamos siempre. 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. La Bolsa de Comercio de Rosario, desde su constitución en 1884, siempre insistió en la necesidad que tiene Argentina de desarrollar el tráfico fluvial por la Hidrovía. Son muy relevantes 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.

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. Este crecimiento se vio interrumpido el año pasado a causa de la peor sequía de los últimos 50 años que impactó fuertemente en la producción local.

A lo largo del 2018, se embarcaron en operaciones de cabotaje poco más de 728 mil toneladas de granos, correspondientes a los cultivos de soja, maíz y trigo. Este registro implica una merma del 16,8 % en relación a las 875 mil toneladas que se transportaron dentro del país por vías navegables en el año previo.

Los puertos chaqueños son los que tienen mayor participación en estos volúmenes, mantienen el 58 % del total al igual que en el año anterior. El Puerto Barranqueras es del de mayor importancia, desde el mismo se embarcaron cerca de 225 mil toneladas que se destinaron al complejo Gran Rosario, acaparando cerca del 31 % del total.

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 200 mil toneladas (28 % del total).

El resto de las terminales se ubican en la provincia de Entre Ríos. La más importante es el Muelle Elevador de Cargill en Diamante, que despachó 160 mil toneladas en 2018 registrando un crecimiento de 8,5 % en relación al año previo a pesar de la sequía. Por detrás aparecen las terminales de la Cooperativa Agrícola de La Paz, en esa misma ciudad, y el puerto de Brugo, administrado por la Cooperativa “La Ganadera” Gral. Ramírez.

Con un volumen menor aparece el puerto de Santa Fe, donde no se habían realizado despachos de granos los años previos según los datos oficiales. En 2018 desde esta terminal se embarcaron 7 mil toneladas de granos.

¿Cómo viene el 2019?

Analizando los datos disponibles para este año, correspondientes al primer semestre, se observa una evolución más que favorable en los embarques de granos para operaciones de cabotaje. En la primera mitad del 2019, se despacharon desde las terminales de Chaco, Entre Ríos cerca de 370 mil toneladas. Este registro refleja un crecimiento extraordinario del 177 % respecto al volumen operado en igual período del año previo y aumento del 2,5 % en relación al primer semestre del año 2017. Cabe mencionar que el año pasado a causa del impacto negativo de la sequía sobre la producción no se registraron movimientos de granos a través de las vías navegables en el segundo 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 primera mitad del año, se embarcaron en la provincia de Entre Ríos 326 mil toneladas de granos, dos veces y media más que en el mismo período del año anterior. Si se lo compara con el año 2017, el aumento es del 55 %.