Transporte

Las terminales del Gran Rosario tienen la capacidad de embarcar 140 millones de toneladas de granos al año

Julio Calzada - Javier Treboux

Las terminales portuarias del Gran Rosario cuentan con capacidad para embarcar una cosecha completa de los seis principales cultivos. La infraestructura portuaria en la zona es sumamente adecuada para las necesidades del complejo industrial oleaginoso.

En informes pasados se fueron analizando distintas características de las terminales portuarias y plantas del Gran Rosario. En esta serie de informes, que surgen de un nuevo relevamiento efectuado por la Bolsa de Comercio a los operadores de las terminales de la zona, se trataron aspectos como la capacidad de recibo de mercadería de las mismas, las características y ubicaciones de los accesos ferroviarios, la capacidad de almacenaje de mercadería y la capacidad de las playas de estacionamiento de las plantas, entre otros. Esto ayuda a dar dimensión del complejo y su importancia como polo receptor, industrializador y exportador de granos, aceites y subproductos en nuestro país. En el presente se centrará la atención en el último de estos roles, es decir, en la capacidad con que cuentan las terminales que se hallan sobre la vera del Río Paraná para cargar buques con mercadería con destino de exportación.

Esto es sumamente importante, dado que desde los puertos del Gran Rosario se despachan anualmente aproximadamente el 80% de las exportaciones argentinas de Aceites, granos y subproductos.

I. Características de los puertos. Calado y Eslora

Uno de los principales aspectos a tener en cuenta a la hora de analizar la aptitud de las terminales portuarias para la carga y el despacho de granos y productos derivados, es la profundidad o el calado de los puertos de la zona, lo que determinará los tipos de barcos que pueden arribar y la proporción en que los mismos puede ser cargado. Las limitaciones que se presentan en el calado navegable de algunos puertos fluviales de nuestro país, hace que los buques de mayor porte no puedan completar sus bodegas.

Por lo general, en condiciones normales, el calado de los puertos del Gran Rosario supera en su mayoría los 10 metros (33 pies) de profundidad, lo que permite el ingreso de buques graneleros de gran capacidad de carga. Las terminales para las que, al momento de hacer el relevamiento, se informaron niveles por debajo de esta medida fueron las de TPR Terminal 1 con 9,75 metros de calado, misma profundidad que la terminal de Cargill en Punta Alvear; la terminal "El Tránsito", propiedad de ADM en Puerto General San Martín con 7,8 metros de calado, y la de AKZO Nobel en San Lorenzo, operada por Vicentín, con 9,20 metros.

Debe de tenerse presente que, en la denominada "Traza fluvio-marítima" del Río Paraná, que va desde la Ciudad de Santa Fe al Océano, se distinguen dos tramos en cuanto a profundidades: el primero desde Ciudad de Santa Fe hasta Puerto General San Martín-Timbúes con un calado de diseño del canal troncal de 25 pies (t.1), y el otro desde Puerto General San Martín-Timbúes al océano, con un calado de diseño del canal navegable troncal del Río Paraná de 34 pies (t.2).

Desde la Bolsa de Comercio de Rosario se ha planteado en numerosas ocasiones la pertinencia de profundizar el canal navegable en el tramo (t.2), como método para reducir costos del flete marítimo, ganar en eficiencia, seguridad en la navegación y mejorar el balance medio-ambiental de la actividad. Para profundizar sobre la cuestión, ver este análisis: "Son importantes los beneficios económicos de profundizar el Río Paraná en el tramo Timbúes – Océano a 38 pies"

Otro aspecto importante a considerar es la eslora máxima con la que pueden contar los buques que ingresan al área a través del Rio Paraná. En el cinturón portuario del Gran Rosario, la mínima eslora máxima permitida es de 230 metros, límite que poseen las plantas de Servicios Portuarios – Unidad VII (Rosario), ADM – Muelle "El Tránsito" (San Martín) y ADM Arroyo Seco. En cuanto a la mayor eslora máxima permitida, la misma es la del puerto de Cargill Quebracho (San Martín) con 297 metros, seguida por el muelle de la misma empresa en Punta Alvear con 283 metros.

Cuando la eslora de un buque supera los 230 metros tiene prohibido transitar por el Canal Emilio Mitre, debiendo hacerlo exclusivamente por el Canal Martín García. En ese canal existe una reglamentación especial que limita mucho más el calado de los buques, dada la menor profundidad del rio y el fondo rocoso del mismo. Por esta razón no es usual ver buques graneleros de tipo CapeSize en el Up-River del Paraná.

Aun así, la mayoría de las plantas en el Gran Rosario cuentan con la capacidad de recibir buques CapeSize; en total 13 de estas terminales cuentan con una eslora máxima permitida igual o mayor a los 270 metros: Renova, Dreyfus y Cofco (en Timbúes), Terminal 6, Cargill Quebracho, Cofco y Bunge Pampa (en Puerto General San Martín), ACA, Vicentín y Molinos Agro (en San Lorenzo), Cargill Villa Gobernador Gálvez, Cargill Punta Alvear y Dreyfus (General Lagos).

II. Capacidad de carga de granos, aceites, subproductos, biodiesel y glicerina

La capacidad de carga del total del complejo Gran Rosario alcanza las 42.250 toneladas/hora para granos y semillas, 27.800 toneladas/hora para subproductos, 14.650 toneladas/hora para aceites, 5.300 toneladas/hora para biodiesel y 1.700 toneladas/hora para glicerina refinada.

Todas las terminales relevadas cuentan con capacidad para la carga de granos sin industrializar, salvo por las plantas de Arauco en Puerto General San Martín y la de Akzo Nobel en San Lorenzo, que se utilizan exclusivamente para la carga de aceite y biodiesel (en el caso de Arauco, también se emplea para la carga de glicerina refinada). En cuanto a la planta con mayor capacidad de carga de granos tenemos a la de Renova en Timbúes, con capacidad de carga de 4.000 toneladas por hora, que también es la de mayor capacidad de carga de harinas/subproductos, con una capacidad teórica de carga de 3.400 ton/hora.

En cuanto a la posibilidad de cargar biodiesel, tan solo ocho terminales emplean sus instalaciones para la carga de esta mercadería, con la planta de la empresa Cofco en Timbúes como la más importante, ya que cuenta con la posibilidad de embarcar 1.500 toneladas/hora del biocombustible. Sumando a esto, tan solo cuatro terminales portuarias se utilizan para la carga de glicerina refinada, con la de Vicentín en San Lorenzo como la de mayor capacidad de carga individual, con 450 toneladas por hora.

Estos números cobran especial dimensión al ponerlos en contexto con lo producido en nuestro país. El Gran Rosario cuenta con la capacidad teórica de cargar más de la producción nacional completa de cereales y oleaginosas (contando los seis de principal producción y colocación externa). Es decir, que si el total producido de los seis principales productos agrícolas (maíz, soja, trigo, girasol, sorgo y cebada) se remitiera al exterior, la totalidad del mismo podría salir a través de los puertos que componen el conglomerado a lo largo de un año.

A su vez, la capacidad teórica de carga de harina/pellets de soja y girasol es 2,81 veces la producción nacional (32.681.000 t estimado para la campaña 2018/19); con la capacidad de carga de aceites significando más de cinco veces lo que se produce a nivel nacional (9.339.000 t), tomando como referencia la estimación para la campaña 2018/19. En cuando a biodiesel, la razón da como resultado un número incluso más abultado, dado que desde el Gran Rosario puede salir casi ocho veces el total del producido nacional anual.