Transporte

Se recupera la actividad de transporte de cargas en el tramo Santa Fe al norte de la Hidrovía Paraná - Paraguay

Blas Rozadilla

Tras la fuerte caída sufrida en 2016, el volumen de cargas totales transportadas en el tramo Santa Fe al norte de la Hidrovía Paraná - Paraguay recuperó la tendencia creciente y alcanzó las 20 millones de toneladas (Mt) en 2018.

Tras la fuerte caída sufrida en 2016, el volumen de cargas totales transportadas en el tramo Santa Fe al norte de la Hidrovía Paraná - Paraguay recuperó la tendencia creciente y alcanzó las 20 millones de toneladas (Mt) en 2018. A su vez, continúa la mejora en la eficiencia del transporte con un aumento sostenido en el volumen promedio por viaje, lo que implica una reducción de los costos de flete por unidad transportada y un mejor aprovechamiento de los recursos.

En Sudamérica, las hidrovías Paraguay - Paraná, Alto Paraná y Tieté - Paraná, junto con la traza fluviomarítima del Río Paraná desde la ciudad de Santa Fe al Océano; conforman el sistema de integración fluvial de los países de las Cuencas del Paraná - Plata. Este sistema hidroviario tiene aproximadamente 7.000 km de extensión abarcando territorio argentino, brasileño, paraguayo, uruguayo y boliviano. Específicamente, la Hidrovía Paraguay - Paraná constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3.442 km. desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay). Está conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Comprende un área de incidencia directa del orden de 720.000 km2 e indirecta de 3.500.000 km2 y una población de más de 40 millones de habitantes. La Hidrovía Paraguay - Paraná es una de las vías de transporte más significativas para el logro de la integración física y económica del MERCOSUR ampliado.

En la presente nota hemos analizado la información de las cargas transportadas y viajes en el tramo Santa Fe al Norte, el cual comprende dos de las cuatro secciones de la Hidrovía. Ellas son:

Sección N°2: Corumbá - Confluencia: con una longitud de 1.532 km con calados que dependen de la altura de las aguas y que muchas veces es menor a 8 pies de calado. Este tramo es navegable por convoyes de barcazas de 1.000 a 2.000 toneladas cada una.

Sección N°3: Confluencia – Santa Fe: tiene una longitud de 654 km con 10 pies de calado, apto para barcazas con mayor capacidad de carga.

1) Se movilizaron 20 Mt de cargas en el tramo Santa Fe al norte durante 2018, implicando una recuperación de un 15,5% luego de la caída en 2016.

Según los datos proporcionados por Hidrovía S.A., 19.955.665 toneladas (Mt) fue el volumen de cargas totales que se transportaron por la Hidrovía Paraná - Paraguay entre Santa Fe y Corumbá. Luego de haber alcanzado un récord en 2014 con cerca de 22 Mt transportadas en el mismo tramo y de registrarse un total de 21,5 Mt en 2015, la actividad de carga naviera tuvo una fuerte caída en 2016. En ese año, la carga total se redujo un 20% respecto al anterior acumulando 17,28 Mt.

Esta caída fue explicada principalmente por el rubro Otros Granos, donde quedan comprendidos los cereales, y por el rubro Mineral de Hierro. La merma en el transporte de cereales se debió a la fuerte reducción de las exportaciones de maíz (principalmente) del Paraguay y una mayor proporción de envíos a Brasil, que se realizan por vía terrestre. La principal razón de esta disminución en las exportaciones del cereal, que no volvieron a recuperar los niveles previos a 2016, es la mayor demanda para industrialización en el plano local a partir de la instalación de una planta de etanol. Además se sumaron varias plantas de balanceados para la alimentación animal.

En el caso del mineral de hierro, que es originado en el macizo de Urucum en el estado brasileño de Mato Grosso do Sul, la caída en el volumen comenzó a darse luego del máximo de 6,6 Mt obtenido en 2014 y se debió a una reducción en la producción como contrapartida de una menor demanda y de menores precios.

A partir de la caída de 2016, las cargas se incrementaron en 2,68 Mt, lo que implica un crecimiento del 15,5%. Este crecimiento se sustenta principalmente por el aumento en el transporte fluvial de Soja y Derivados, que sumaron más de 1,5 Mt (aumento del 18,2%), y de Cargas Líquidas, que contemplan principalmente aceite de soja y combustibles, con un incremento de más de 720 mil toneladas (19,7%).



A nivel de mineral de hierro, más allá de la fuerte caída entre 2014 y 2016 ya mencionada, no se observan variaciones significativas en los últimos años. Recordemos que sobre la Hidrovía Paraná - Paraguay a la altura de Corumba y Puerto Suárez se encuentran ubicados dos de los yacimientos de mineral de hierro y manganeso más importantes a nivel mundial. Nos referimos al Cerro Mutún y el Macizo de Urucum. El Mutún está localizado en el Departamento de Santa Cruz de la Sierra en Bolivia y es considerado como uno de los yacimientos más importantes a nivel mundial, con una reserva estimada de 40 mil Mt de hierro y 10 mil Mt de manganeso. Está localizado a sólo 27 km al sur de la localidad de Puerto Suárez y a 95 km al de Puerto Busch sobre el Río Paraguay, lugar donde se embarca la mercadería para ser destinada a los mercados paraguayo y argentino. Actualmente se encuentra en construcción una planta siderúrgica, el proyecto es ejecutado por la estatal Empresa Siderúrgica Mutún con financiamiento de empresas de capitales chinos.

El mineral de hierro del macizo de Urucum (Mato Grosso do Sul), importante yacimiento ubicado en Corumbá (Brasil) es explotado por la firma Vale, principal empresa productora mundial de hierro y manganeso. La mercadería viaja –por lo general- en barcazas que salen desde el puerto de Ladario, unos 5 km al este de Corumbá, y se dirigen hasta las terminales ubicadas en el Gran Rosario y Nueva Palmira en Uruguay, donde se realiza el trasbordo del mineral a los buques de ultramar. El Gran Rosario siempre está en condiciones de aprovechar estas cargas de mineral de hierro, ya que cuenta con una profundidad de 34 pies más 2 pies de revancha y la posibilidad de ejecutar carga a los buques oceánicos.

2) La cantidad de viajes se ubica en los niveles de 2011, sin embargo el volumen trasportado es casi 2,5 Mt superior.

El aumento en las cargas transportadas en el tramo Santa Fe al norte de los últimos tres años tiene su correlato en el número de viajes, que pasaron de 9.898 en 2016 a 10.819 en 2018, un crecimiento del 9,3% en el período.



Esta variación es inferior a la observada en los volúmenes, lo que implica un aumento en la carga promedio por viaje realizado. El hecho de transportar un volumen superior en cada uno de los viajes indica un avance en la eficiencia de las operaciones realizadas, generando una disminución en los costos de los envíos por unidad de volumen transportada.

El tonelaje promedio transportado ha mostrado un crecimiento sostenido desde comienzos de la década, evidenciando un incremento del 20% al pasar de 1.536,7 a 1.844,5 toneladas. Los mayores avances se dieron en el rubro Mineral de Hierro, donde el volumen promedio transportado se incrementó un 47,6% para llegar a las 2.237 t, y en Cargas Varias, con una carga media de 2.094,7 tras un aumento del 47,2%.



3) El complejo oleaginoso gana participación en el transporte de cargas por la Hidrovía a costa del mineral de hierro y los cereales.

En el año 2018, el 49,3% de la carga transportada correspondió a Soja y Derivados, rubro que comprende los movimientos de porotos y harina/pellets. La participación de la oleaginosa se recuperó luego de haber perdido terreno hasta 2015 por el mayor peso de los envíos de mineral de hierro y superó el 42,4% del 2010. Las cargas de soja y subproductos, más allá del traspié generado por la sequía que afectó los envíos en 2012, han mostrado un crecimiento sostenido desde el 2010. El volumen se incrementó en más de 3,3 Mt desde el comienzo de la década, lo que implica un aumento del 50,9%.

La mayor importancia del complejo oleaginoso se ve reflejado también en el rubro de Cargas Líquidas, donde quedan comprendidos los envíos de aceite, a los que se suman los traslados de combustibles, que predominan en el volumen. Estas cargas acapararon el 22,1% del volumen total en 2018, incrementando su participación en 3 puntos porcentuales respecto a 2010. Respecto a ese mismo año, las cargas se incrementaron un 49,7% al sumar ceca de 1,5 Mt.



El principal factor que explica el crecimiento del transporte de los productos del complejo oleaginoso en el tramo de Santa Fe al norte de la Hidrovía es el gran desarrollo que han tenido tanto la producción primaria como la industria oleaginosa en Paraguay. Entre 2010 y 2018, la cosecha de soja se expandió un 60% mientras que la molienda creció un 136%.

Paraguay es el país que más ha visto crecer su capacidad teórica de procesamiento en los últimos años dentro del Mercosur ampliado. La capacidad de industrialización en plantas activas registró un aumento del 122% entre 2010 y 2018,

pasando de 7.200 t/día a 15.950 t/día, según datos de J.J. Hinrichsen. En términos anuales, la capacidad de procesamiento pasó de alrededor de 2,4 Mt a cerca de 5,3 Mt.

El mayor peso del transporte de soja y derivados tuvo como contrapartida una menor participación del mineral de hierro y de los cereales, que, como se explicó en el primer apartado, se debió a caídas en los flujos entre 2014 y 2016.