Se espera un arribo de 27,4 millones de toneladas de maíz al Gran Rosario en la campaña 2019/20

Bruno Ferrari - Emilce Terré

El ingreso estimado de maíz al Gran Rosario se ubica en las 27,4 Mt, destacando la participación del camión en el tonelaje movido. Los mayores despachos en las terminales portuarias se esperan para marzo, julio y agosto.

En el mes de marzo se da comienzo oficial a la campaña de maíz 2019/20, durante la cual se espera que grandes volúmenes de granos arriben a los principales puertos de Argentina. En base a una estimación de producción de 50,1 Mt, se proyectan exportaciones de maíz en grano por 33,5 millones de toneladas. Si bien este volumen resulta inferior a los 37 millones de toneladas que estimativamente se embarcaron el año anterior, es aún el segundo más alto de la historia argentina.

En la campaña 2018/19, de las 37 millones de toneladas de maíz exportadas desde los puertos argentinos, 30,3 millones de toneladas se embarcaron desde las terminales ubicadas en el Up River. En este sentido, la importancia de los puertos ubicados en el Gran Rosario radica en que alrededor del 80% de la producción de maíz se concentra en el norte de la provincia de Buenos Aires, el sudeste de Córdoba y el sur de Santa Fe, zona conocida tradicionalmente como "Zona Núcleo Maicera".

Los datos proyectados para la actual campaña 2019/20, muestran un volumen de exportaciones de maíz cercanas a las 33,5 millones de toneladas en Argentina. Los puertos ubicados en el Gran Rosario mantendrán un rol muy importante, con arribos esperados de 27,47 millones de toneladas. Dicho valor representa una merma del 9,5 % respecto al año previo, aunque casi el doble que el año anterior a ello, en la fatídica campaña 2017/18 afectada por la sequía.

Al considerar la estructura logística de Argentina, el camión tiene un rol preponderante en el transporte de los granos y oleaginosas producidos anualmente. De esta forma, se arriba a una estimación para la campaña actual de que el 91% de los ingresos de maíz a los puertos del Gran Rosario serán por medio de camiones. Ello implica un volumen cercano a los 834.762 camiones a lo largo del ciclo comercial y 25,04 millones de toneladas en términos de volumen transportado.

Examinando el transporte ferroviario, las líneas con acceso a los puertos del Gran Rosario son las concesiones de FerroExpreso Pampeano S.A y Nuevo Central Argentino S.A, y las Líneas Belgrano-San Martín de la empresa Trenes Argentinos Cargas y Logística S.A bajo administración del Estado. En base a información provista por empresas concesionarias del sector y datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, se estima que para la campaña 2019/20 ingresarán por estos medios aproximadamente 2 millones de toneladas de maíz a la zona del Up River. Ello representa alrededor del 55% del cereal transportado por este medio a los diversos destinos y en términos de vagones, 45.047 aproximadamente.

Asimismo, es menester mencionar que el transporte fluvial de cabotaje de granos por la Hidrovía Paraná-Paraguay presenta una baja participación dentro del sistema de transporte local. No obstante, se observa una evolución positiva en los últimos años. El volumen total de granos transportados por vía fluvial en operaciones de cabotaje durante el 2019 alcanzó el millón de toneladas aproximadamente, mostrando un crecimiento sostenido desde el 2015, con un incremento del 54% respectivamente. Por otro lado, si se considera los puertos más relevantes en términos de tonelajes movidos, los ubicados en Entre Ríos han sido los de mayor tráfico con una participación del 80%, Chaco el 17% y Santa Fe un valor marginal del 3%.

De esta forma, las terminales que más destacan son la de "Cargill Diamante – Muelle Elevador" con un volumen transportado de granos de 300.000 t, "La Paz – Márquez" con 198.000 t y "Cooperativa Agrícola La Paz" moviendo 138.700 t, las cuales en conjunto representan el 62% respecto al total de 2019. Por último, si bien no tenemos datos oficiales respecto al transporte interno de maíz por medio de barcazas, se tiene presente la posibilidad de que una proporción marginal de alrededor de 400.000 t del cereal con destino a los puertos del Gran Rosario, se realice a lo largo de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Al considerar los aspectos logísticos, se espera un ingreso mensual de mercadería dispar a lo largo de la campaña comercial debido a cuestiones estacionales. Si se centra la atención en las descargas esperadas en el Gran Rosario, el pico de ingresos se daría con el maíz tardío entre julio y agosto. En marzo se proyecta un ingreso de maíz a las terminales portuarias del Gran Rosario de 3,3 Mt, mientras que en julio ingresarían 3,5 Mt y 3,9 Mt en agosto. De esta forma, se estima que para agosto ya haya ingresado a puerto el 70% del cereal que se proyecta para todo el año. Asimismo, en los últimos meses de la campaña a partir de septiembre, se aguarda una merma paulatina de las descargas estimadas ubicándose por debajo del millón de toneladas mensuales en los tres últimos meses del ciclo comercial.