Transporte

Bajante extraordinaria del Paraná suma presión a la logística exportadora

Patricia Bergero – Julio Calzada – Alfredo Sesé – Emilce Terré – Pablo Ybañez

La altura del Río Paraná en el puerto de Rosario ha descendido hasta el metro de altura, nivel que no quiebra hace más de 30 años. Con ello se resiente la carga máxima de los buques, exigiendo extremo cuidado en el practicaje para evitar varaduras.

Registros de lluvias muy por debajo de lo normal en la cuenca de la Hidrovía Paraná-Paraguay han dejado como resultado una bajante extraordinaria de esta vía navegable. Según registros de Prefectura Naval Argentina, para el martes 7 de abril a la altura del Puerto Rosario el Río apenas alcanzaba el metro de altura, muy por debajo del mínimo de 2,47 metros que tiene que registrarse a la altura de Rosario para que Hidrovía S.A. tenga la obligación de garantizar el 90% del tiempo los 34 pies de calado. **La última vez que el Río Paraná a la altura de Rosario estuvo por debajo del metro de altura fue el 10 de enero de 1989, hace más de 30 años atrás.**



Vale destacar que incluso con estos valores, la determinante (profundidad mínima en el trayecto, que determina el calado máximo de despacho según las normas de navegación establecidas por Prefectura Naval Argentina) está en 31'00" en Zona Norte y 31'07" en la Zona Sur de Rosario, apenas 3 pies (o unos 0,9 m) por debajo de esos 34' que en condiciones normales garantiza Hidrovía S.A., cuando el río se ubica 1,47 m debajo de la marca de actuación, demostrando un esfuerzo en las labores de dragado.

Entre las principales problemáticas que esta situación trae aparejada en relación a la logística de exportación y que reportan las mismas empresas del sector y analistas consultados, se destacan:

- Necesidad de ajustar el volumen de carga. En un Handysize o Handymax que normalmente carga entre 35.000 y 40.000 toneladas, cada pie de calado que baja el río representa una pérdida de dicha capacidad de carga de entre 1.500 y 1.800 toneladas. En un Panamax, con una capacidad de carga en tono a los 60.000 a 65.000 toneladas, perder 3 pies de profundidad implica dejar de cargar entre 6.000 y 7.500 t/buque. En el caso que carguen harinas, la pérdida puede ser menor ya que ésta cubica más (pesa menos por volumen de carga).
En particular, en plena cosecha maicera, aquellas empresas que antes cargaban Panamax con 40.000 toneladas del cereal y completaban carga en Bahía Blanca/Necochea hasta las 60.000-65.000 toneladas, hoy salen del Gran Rosario con menos mercadería por la falta de profundidad obligándolas a cargar más maíz en esos puertos del sur bonaerense. Esto plantea problemas en la logística porque hay menor disponibilidad de cereal en el sur bonaerense y los costos de adquisición son más elevados

- Demoras en el proceso de exportación. La bajante obliga a mayor prudencia de los pilotos y prácticos en las maniobras con los buques, en particular en los canales de acceso y pasos críticos ya que existe una posibilidad creciente que se registren varaduras en el río, lo cual puede afectar la óptima navegación en el sistema

- Demoras en la llegada de las barcazas proveniente de Paraguay con soja. Las demoras se ubican entre 10 y 15 días. Esta mercadería es muy importante para la industria local porque, mezclada con poroto de soja de origen argentino, ayuda a elevar el nivel de proteína de la harina de soja para cumplir con las exigencias de la demanda internacional.

- Posibles demoras en la carga de buques con aceite de soja. Esto puede generar inconvenientes en las fábricas que tienen suficiente stock de mercadería para moler pero posiblemente tengan que demorar el ritmo de molienda, para no saturar la capacidad de almacenaje de aceite demorando -por tanto- el ritmo de exportación de harina.

- Posible ralentización del programa de embarques de maíz en Abril y Mayo, lo cual podría generar problemas de saturación en la capacidad de almacenaje del grano dentro de los puertos. A su vez podrían darse menos cupos para camiones para que ingresen con maíz al Gran Rosario.

Demás está decir que si bien el interés del presente artículo se centra en los efectos de la bajante del Paraná sobre la actividad de las terminales portuarias en nuestra zona, los efectos de esta situación extraordinaria van mucho más allá de las exportaciones agroindustriales y abarca efectos sobre el ecosistema del río, la actividad pesquera, la labor de las plantas potabilizadoras, la navegación deportiva y de placer, entre otros aspectos.

Si bien el cauce de los ríos es consecuencia de una multiplicidad de factores, algunos de los cuales operan en el corto plazo y otros en un lapso más largo, no cabe dudas que la persistencia de un déficit de lluvias sobre el sur de Brasil, Paraguay y el noreste argentino sobre fines de febrero y marzo ha tenido un singular efecto sobre el cauce de los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay e Iguazú, según informó el INTA en la semana. Empeorando el panorama, no hay pronósticos de lluvias con envergadura suficiente al menos hasta mediados de abril, e incluso si ello ocurriese, este caudal de agua puede tardar hasta 20/30 días en reflejarse en una suba del río a la altura de nuestra ciudad. Los especialistas José Luis Aiello y Marcelo Gil analizan en otra nota de este informativo semanal dicha problemática.

El siguiente cuadro, elaborado por el Instituto Nacional del Agua, muestra la tendencia esperada para las mediciones a partir de la situación al 07 de abril. En ese entonces, a la altura de Rosario el nivel del agua se encontraba en 1,051 m cuando la altura media para abril es de 3,76 m. Al 14 de abril el pronóstico apuntaba a una profundización de la bajante hasta 0,98 m y sin señales de reversión de la tendencia incluso para el 21/04, cuando el río descendería 8 cm a 0,90 m.



Indudablemente, la tendencia de la bajante del río tiene siempre un singular impacto en la logística de exportación pero hoy, en el marco de la pandemia mundial por coronavirus y su necesario impacto sobre los flujos globales de personas y mercadería, todo desvío de lo normal golpea con más fuerza. Si a lo anterior se le suma la temporalidad del fenómeno en plena cosecha gruesa argentina, se comprende por qué será imprescindible seguir con cuidado la tendencia del caudal del río en las semanas que vienen.

[Nota de los autores: Agradecemos la valiosa colaboración de Guillermo Wade, gerente de CAPYM, y de los señores Hugo Prendes, Ángel Menendez y Leandro Kazimierski, quienes generosamente aportaron información histórica sobre la altura del Río Paraná