Transporte

# La bajante más severa del Río Paraná en los últimos 50 años representa un costo de US$ 244 millones para el complejo agroindustrial exportador de la República Argentina

Patricia Bergero - Julio Calzada - Federico Di Yenno - Alfredo Sesé - Emilce Terré - Javier- Treboux - Pablo Ybañez

A casi 50 años que el Río Paraná en puerto Rosario no llegaba hasta 0,40 metros de profundidad, implica enormes problemas logísticos, de transporte y de industrialización con un costo asociado de US$ 243 millones en el primer cuatrimestre 2020.

Fecha: 24 de abril de 2020.

## I) Importancia del Complejo Oleaginoso del Gran Rosario para la economía de la República Argentina.

Dentro del territorio argentino, es la región del Gran Rosario la que se destaca como polo industrial-exportador de granos y subproductos. Este rol se ha visto potenciado desde la década del '90 por una conjunción de factores naturales e inversiones humanas. En cuanto a las primeras, la vera del Río Paraná ha sido tradicionalmente el epicentro de la ubicación de puertos graneleros, habida cuenta de su cercanía a la región más productiva para el cultivo de cereales y oleaginosas, la desembocadura en el Río de la Plata y desde allí al Océano Atlántico, y las ventajas naturales de la barranca del río para facilitar la carga a granel. Sobre ello, inversiones en dragado, logística, recursos humanos e infraestructura productiva terminaron de configurar el combo que potencia al Gran Rosario como principal polo industrial-exportador de la cadena agrícola.

Observando en detalle las plantas y puertos dedicados al procesamiento de semillas oleaginosas y a la exportación de sus subproductos, en la zona de influencia del Área Metropolitana Gran Rosario, detallada como los 70 Km de costa sobre el Río Paraná que van desde la localidad de Timbúes, al norte, hasta Arroyo Seco, al sur, se encuentran localizadas 29 terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas. De éstas, 19 despachan granos, aceites y subproductos y 12 tienen además plantas de molienda de oleaginosas anexados a sus terminales portuarias. El complejo cuenta también con dos centrales termoeléctricas (San Martín y Vuelta de Obligado) localizadas en Timbúes, dos terminales que operan fertilizantes (Profertil y TFA), una terminal que despacha concentrados de cobre y oro (Minera Alumbrera), cinco terminales portuarias que operan petróleo y sus derivados (Petrobras, YPF, Esso, Oil Combustibles y en Arroyo Seco, Shell), y una terminal multipropósito, Terminal Puerto Rosario (TPR), que opera contenedores, cargas generales y aceites.

Para comprender el peso que tiene una bajante extraordinaria del Río Paraná en el sector agroindustrial y, por ende, en la economía argentina, baste recordar que este complejo agro-industrial exportador del Gran Rosario concentra el **80% de la capacidad teórica diaria de procesamiento de soja y girasol que tiene Argentina. Además, desde estas terminales portuarias se despacharon en el año 2019 el 67% de los granos, el 96% de las harinas y el 93% de los aceites vegetales que exportó el país en el período**.

## II) Situación actual en el Puerto de Rosario

Semana a semana, la bajante del Paraná continúa agravándose por el déficit de lluvias hacia el norte de Argentina y en Brasil y, para peor, se espera que la situación empeore en el corto plazo.

En la última semana, la altura del rio medida por el hidrómetro ubicado en Rosario tuvo un fuerte descenso de 0,34 m, para ubicarse al miércoles 22 a las 00.00hs en los 0,4 m, el guarismo más bajo desde 1971, y sin antecedentes para el mes de abril desde que comienzan los registros en 1884. Este nivel resulta, además, muy inferior al mínimo de 2,47 metros que tiene que registrarse a la altura de Rosario para que Hidrovía S.A. tenga la obligación de garantizar los 34 pies de calado.

Desde la última semana de febrero, que marcó un promedio de 2,65 m, los promedios semanales de la altura del Paraná vienen cayendo sin interrupción. Más aun, según el Instituto Nacional del Agua, se espera que el rio continúe bajando, oscilando alrededor de los 0,3 m en la semana próxima. En la semana última, solo se destacaron lluvias de alguna importancia sobre la cuenca media del río Paraguay y sobre la cuenca misionero-paraguaya del río Paraná, sin alcanzar montos suficientes como para mejorar el cuadro general. El organismo descarta ya la posibilidad de una normalización en la altura del Paraná por lo que resta del otoño.

Vale destacar, sin embargo, que incluso con estos valores, la determinante (el calado máximo permitido al despacho del buque) del 23 de abril está en 30'04" para las terminales portuarias ubicadas entre San Lorenzo y Timbúes en Zona Norte y 30'04" y 31'06" en la Zona

Sur de Rosario, 4 pies (o 1,20 m aproximadamente) por debajo de esos 34 que en condiciones normales garantiza Hidrovía S.A., cuando el río se ubica 1,92 m debajo de la marca de actuación, demostrando un esfuerzo en las labores de dragado.

**III) Estimación de costos de transporte, logísticos, de industrialización y operativos originados por la bajante del Río Paraná y su impacto en el complejo industrial oleaginoso del Gran Rosario.**

Entre las principales problemáticas que esta situación trae aparejada en relación a la logística de exportación, industrialización, operatividad y los costos asociados que reportan las mismas empresas del sector se destacan:

**a) Costos relacionados a la necesidad de ajustar el volumen de carga en el Gran Rosario y efectuar completamiento en otros puertos de la zona y costos de buques de menor porte que incurren en un falso flete al no poder completar su capacidad máxima de carga.**

El volumen que deja de cargarse en un buque dependerá de su porte. En base a un estudio muestral realizado por la Dirección de Información y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario, la participación de cada tipo de buques que ingresa al Gran Rosario es la siguiente:

a) **Handy size y Handy max** (con una capacidad de carga de 35.000 a 40.000 t, que no realizan completamiento en otros puertos): 36,28% del total de buques que ingresan al Gran Rosario
b) **Buques tanqueros** (para carga de aceites o biodiesel) 15,04% del total (incluye los Tankers Big 7,08% y Tankers small 7,96%)
c) **Supramaxes** (cargan entre 50.000 y 60.000 t): 24,78% del total (salen del Gran Rosario y completan carga en los puertos marítimos del sur de la provincia de Buenos Aires)
d) **Panamaxes y postpanamaxes** (capacidad de carga entre 60.000/65.000, completan su carga normalmente en los puertos del sur de Buenos Aires): 23,89% del total de buques ingresados al Gran Rosario.

Por otro lado, se tiene que en promedio durante los últimos tres años ingresaron al Up River un total de 510 buques en el período que va de marzo a mayo. De acuerdo a la distribución promedio, puede esperarse la siguiente clasificación:

Hay dos tipos de situaciones que se presentan con la bajante del Río Paraná, cada una con su costo asociado

**a) Buques que completan cargas en puertos de otra zona (los de mayor porte) y que incurren en costos relacionados a la necesidad de ajustar el volumen de carga en el Gran Rosario e incrementar la proporción que se completa en otras zonas, a mayor costo.**

Aquellas empresas que antes cargaban por ejemplo un buque Panamax con 45.000 toneladas del cereal y completaban carga en Bahía Blanca/Necochea hasta las 60.000-65.000 toneladas, se ven obligadas a salir del Gran Rosario con menos mercadería por la falta de profundidad. Esto las obliga a cargar más maíz en los puertos del sur bonaerense, lo cual plantea problemas en la logística porque hay menor disponibilidad de cereal en el sur bonaerense y los costos de adquisición son más elevados. En muchos casos debe retribuirse adicionalmente a los productores por el mayor costo de flete que existe para trasladar granos que están más alejados de los puertos bonaerenses. Estos mayores costos de adquisición, transporte y logísticos se estiman en 25 U$S por cada tonelada que no se pueda cargar en el Gran Rosario. Lo mismo sucede con el poroto de soja. Esto lo sufren principalmente los buques supramax y panamax graneleros.

En un Panamax, con una capacidad de carga en tono a los 60.000 a 65.000 toneladas, perder 4 pies de calado en el Gran Rosario implica dejar de cargar entre 8.000 y 10.000 t/buque. En el caso que carguen harinas, la pérdida puede ser menor ya que ésta cubica más (pesa menos por volumen de carga).

Estas pérdidas han sido cuantificadas en el cuadro correspondiente.

**b) Buques de menor porte que incurren en un falso flete al no poder completar su capacidad máxima de carga.**

En un Handysize o Handymax cada pie de calado que baja el río Paraná representa una pérdida de dicha capacidad de carga de entre 1.500 y 1.800 toneladas. Al ser de menor tamaño, estos buques no realizarán completamiento en Bahía Blanca o Quequén. No obstante ello sufren el costo del denominado "Falso Flete", es decir el transporte al exterior sale lo mismo pero llevan menos mercadería por la bajante. Veamos un ejemplo de un buque que viaja del Gran Rosario a Medio Oriente.

El costo del viaje de un buque Handymax con graneles secos agrícolas con destino a Medio Oriente sería de unos U$S 1.027.000 en concepto de flete. De allí podemos calcular el aumento del costo por tonelada transportada en ese tipo de buque debido a la menor utilización de la capacidad de bodega (viaje directo entre origen y destino sin completar carga en su totalidad). En efecto:

Costo del viaje a Medio Oriente de un Handymax: U$S 1.027.000
Cargado con 40.000 tn a 34 pies: el flete que paga es de 26 U$S por tonelada (U$S 1.027.000/ 40.000 tn)
Cargado con 32.800 tn a 30 pies por la bajante del Río: 31 U$S por tonelada (U$S 1.027.000/ 32.800)

El falso flete asciende a U$S 164.000 por cada buque (es el producto de igual costo de transporte en un viaje más cargado versus ese mismo costo de viaje con menos carga, o sea la diferencia de mayor costo unitario por las toneladas efectivamente transportadas).

En consecuencia, las pérdidas estimadas por falso flete y mayores costos de transporte/logísticos por completamiento en otros puertos para estos 510 buques que operarán en el Gran Rosario entre marzo y mayo del 2020 ascienden a 91,2 millones de dólares, sin perjuicio de incrementarse con otras erogaciones adicionales.

**c) Menores precios de exportación para el aceite de soja argentino por el problema del Río Paraná y otros factores. Existe un castigo en el precio del aceite de soja argentino que se traduce en una presión a la baja de las primas FOB argentina en relación a otros orígenes, como el brasilero.**

En la actualidad se observa un castigo en el precio del aceite de soja argentino que se traduce en una presión a la baja de las primas FOB argentina en relación a otros orígenes, como el brasilero. A la fecha, este diferencial en perjuicio del aceite de origen argentino ronda los 60 dólares, según operadores internacionales. Fuentes de la industria atribuyen esto a los siguientes motivos:

- los problemas logísticos derivados de la caída en el nivel del río Paraná, lo cual hace dificultosa la navegación con probabilidad de varaduras,
- el tiempo que se tarda en subir y bajar al Gran Rosario,
- el riesgo de un mayor corte de carga que el calculado inicialmente, cuando se llegue al Gran Rosario y empeoren las condiciones de navegación,
- A raíz de la bajante extraordinaria del río Paraná, cada tanker o tanquero que carga aceite de soja en los puertos del Gran Rosario está resignando una capacidad de carga de unos 6.000 toneladas por unidad, una cifra considerable,
- Hay poca disponibilidad de buques tanqueros y el flete viene subiendo fuertemente debido a que se están utilizando los buques como almacenaje de petróleo,
- Otros factores.

En base a una estimación del Departamento de Información y Estudios Económicos, las exportaciones de aceite de soja en el período marzo-mayo desde el Gran Rosario serían de 1,44 millones de toneladas. El castigo que hoy hace el mercado sobre el aceite de soja argentino asciende a 86,4 millones de dólares.

**d) Mayores costos de transporte y logísticos en la mercadería que baja por Hidrovía Paraná- Paraguay desde países limítrofes a los puertos del Gran Rosario, ya sea como importación temporaria para su posterior procesamiento y exportación, o para trasbordo en los puertos del Gran Rosario.**

Este tema es muy importante a nivel logístico, ya que la soja que ingresa año a año desde Paraguay, Brasil y Bolivia –principalmente la de Paraguay- juega un rol importante para la industria local y para el complejo oleaginoso del Gran Rosario 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. Además, por la Hidrovía llegan granos procedentes mayormente de Paraguay, Bolivia y Brasil destinado a exportarse en buques de mayor porte en las terminales santafesinas (Gran Rosario).

Por la bajante del Río, por un lado se registran importantes demoras en la llegada de barcazas proveniente de Paraguay con soja al Complejo Industrial Oleaginoso de Gran Rosario, que pueden rondar en los 10 a 15 días. La no recepción a tiempo, genera retrasos en la industrialización del poroto en el Gran Rosario e incumplimientos en el programa de embarques y contratos de compra con el exterior. Por el otro lado, hay dificultades para el ingreso de barcazas al puerto de Barranqueras para traer mercadería de origen argentino. Desde el 13 de abril, Barranqueras muestra registros de nivel de río inferiores a 1,20, y al 23 de abril se encontraba en 1,11 metros.

Pero lo más importante es que se necesitan mayores trenes de barcazas para bajar la misma mercadería al Gran Rosario ante la bajante del Río. Esto genera un importante aumento en los costos de transporte que deben afrontar las empresas del sector. Se calcula a continuación.

El volumen de soja que Argentina ha recibido de origen paraguayo en barcazas bajo el régimen de importación temporaria alcanzó los 4,11 Mt en 2018 y 3,45 Mt en 2019. Para el año 2020, estimamos un flujo de 4,00 Mt.

Si nos centramos en los meses que van de febrero a mayo, coincidiendo con el período más severo de la bajante del Río Paraná de este año 2020, se tiene que en 2018 ingresaron como importación temporaria 2,57 Mt de soja, 2,00 Mt entre febrero y mayo de 2019, y para dicho cuatrimestre del 2020 la estimación previa a la bajante del río era de 2,60 Mt en 2020. De hecho, las cifras de importación del INDEC para febrero marzo ascendían a 1,34 Mt, superando los 1,29 Mt de igual período de 2018.

A la importación temporaria, habría que agregar la mercadería que se destina a trasbordo a buques, como el maíz, el pellets de soja y los aceites, generalmente de origen paraguayo o boliviano según producto. Según el MAGyP, durante el 2019 se embarcaron 3,3 Mt entre maíz y pellets de origen extranjero, mercadería que habría arribado a barcazas. Habría que agregar que en el año 2019 también arribaron a los puertos de esta zona 0,6 Mt de aceite de soja. Se estima que entre enero / mayo de este 2020 a los 2,6 Mt de soja de importación temporaria, habría que agregar 1,35 Mt de mercadería seca (granos y pellets) y 0,25 Mt de aceite de soja de origen extranjero para trasbordo.

En definitiva, casi 4 Mt de carga seca y 0,25 Mt de aceite de soja era la carga que se estimaba que podía bajar por barcazas a los puertos del Paraná Inferior en el período enero / mayo de 2020.

Para estimar los mayores costos de transporte por la bajante del Río en el tramo barcacero es necesario tener presente que cuando el nivel de las aguas en la Hidrovía Paraná- Paraguay es el óptimo, las barcazas bajan normalmente desde Paraguay con 10 pies de calado y en trenes de 6 por 7 barcazas, lo que implica un total de 42 barcazas. Cada barcaza transporta 1.500 toneladas. La carga total por tren de barcazas oscila en 63.000 tn. Adoptaremos a los fines de nuestros cálculos 60.000 tn

Con la bajante, hoy puede navegarse con apenas 6 pies de profundidad. Cada barcaza hoy puede transportar individualmente cerca de 900 tn. Por el problema del Río y la configuración del Puente General Belgrano la mercadería baja actualmente en trenes de 6 por 5 barcazas, lo que implica un total de 30 barcazas por cada tren. En consecuencia cada tren de barcazas transporta 27.000 tn. Adoptaremos a los fines de nuestras estimaciones aproximadamente 30.000 tn

El costo de transporte en condiciones normales es de 0,02 U$S/tonelada de Km. Si la distancia desde el Gran Rosario a Asunción del Paraguay (zona Puerto Villeta) es de 1000 km en promedio, el flete Rosario-Asunción del Paraguay podría oscilar en 20/22 U$S por tonelada de granos y/o subproductos.

Se arriba a la conclusión de que para transportar 4,2 Mt de granos y subproductos en barcazas hacia el Gran Rosario en el período Enero-Mayo 2020 se necesitarán –en promedio y estimativamente- el doble de trenes de barcazas que lo utilizado en condiciones normales del Río (a 10 pies de profundidad). De acuerdo a fuentes consultadas, esto incrementaría un 30% los costos de transporte de esta mercadería. Implica una pérdida de cerca de 25,2 millones de dólares en estos tres meses según puede verse en el cuadro adjunto.

**e) 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.**

Este costo no debe menospreciarse, ya que por cada día de demora de un buque para cargar y despachar al exterior el costo adicional asciende a US$ 45.000. Para no duplicar los cálculos, omitiremos el cálculo para los aceites. Si suponemos un promedio de 3 días de demora y el 20% de los buques ingresan a cargar harina de soja al Gran Rosario (marzo-abril-mayo) las pérdidas ascenderían a U$S 13,7 millones.

**f) Demoras en la industrialización del complejo oleaginoso del Gran Rosario y 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. Importantes demoras en la carga de buques con aceite de soja que genera inconvenientes en las fábricas, saturación de almacenaje y demoras en el ritmo de molienda.**

La demora en la industrialización del complejo industrial oleaginoso tanto por los retrasos en el ingreso de mercadería del exterior como por el cuello de botella que genera la ralentización del programa de embarques y otros factores citados anteriormente se estima en US$ 3 por tonelada procesada. El sobrecosto estimado en la industrialización alcanza los US$ 27,5 millones.

**Conclusión Final:**

Los efectos de la bajante del Río Paraná resultan multidimensionales. En el plano económico, por su impacto sobre el principal complejo exportador de la economía argentina, así como también en otras actividades fundamentales para la subsistencia de la región como la pesca, la potabilización de agua, pero también en lo ambiental al afectar el ecosistema del río.

Centrándonos en lo que hace efectivamente al complejo agroindustrial exportador del Gran Rosario, los problemas logísticos, de transporte y de industrialización detallados en el cuadro adjunto implican una pérdida para la economía argentina de US$ 244 millones en el primer cuatrimestre de 2020, al resentir la navegación y carga máxima de los buques y barcazas en las terminales portuarias del Gran Rosario, epicentro de la agroindustria argentina.

Charla Completa:

Se produjo un error.

Mira este video en www.youtube.com o habilita JavaScript en caso de que no lo tengas habilitado tu navegador.