Bajante del Paraná en 2020: impactos en la distribución de cargas y tiempo de permanencia de buques en puerto

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

La bajante del Paraná impuso ajustes logísticos que incluyeron menor carga en puertos fluviales y mayor elevación en los marítimos. A pesar de las dificultades, los exportadores del Up-River sostuvieron el promedio de permanencia de buques en puerto.

A lo largo de 2020 los puertos argentinos cargaron 1.932 buques con granos, aceites y subproductos secos (harinas y pellets). El año estuvo marcado por la fuerte caída en el nivel del río Paraná que constituyó una preocupación constante tanto para las compañías exportadoras localizadas a lo largo del Up-river, como para los charterers, operadores y agentes comerciales.

En 2020 se exacerbaron las dificultades de encalladuras que venía presentando el Paraná en los últimos años como consecuencia de la sedimentación y la sequía. En mayo el nivel del agua en Rosario descendió hasta 0,08 metros, un mínimo que no se registraba desde diciembre de 1971. Además, la altura del agua promedió 0,5 metros en mayo, 3,18 metros por debajo del nivel promedio desde 1995. Precisamente, en el quinto mes del año, que es además uno de los de mayor actividad de embarques debido al ingreso de la cosecha gruesa, se registraron 14 buques varados en distintos tramos del río.

La bajante condicionó el transporte fluvial de barcazas que bajan granos desde el norte del país y Paraguay en varios períodos del año, y limitó en muchos casos la capacidad de carga de los 21 puertos despachantes de granos, aceites y subproductos ubicados sobre el río Paraná, desde Timbúes (al norte) hasta Arroyo Seco (al sur). Este complejo industrial exportador no sólo es la principal vía de salida de las exportaciones agroindustriales argentinos, sino que es el nodo portuario que mayor volumen de granos, aceites y subproductos despacha a nivel global (superando a los complejos de Nueva Orleans en EE. UU. y Santos en Brasil).

Como consecuencia, tomando como ejemplo las cargas del maíz informadas por la agencia marítima NABSA, se tiene que en siete de los doce meses del año 2020 el promedio de toneladas cargadas por buque en puertos del Up-river estuvo por debajo del mismo registro mensual en 2019. Desde febrero hasta agosto inclusive, el promedio de toneladas de maíz puestas en buques en terminales portuarias fluviales fue inferior a los promedios de carga de 2019 en un rango de 1-16%. En mayo, un mes crítico por el bajo nivel de las aguas, los buques maiceros cargaron en promedio 2.700 toneladas menos que en igual mes de 2019 (-9%). Sólo en los meses de verano, cuando el Paraná generalmente alcanza su máximo caudal, el promedio mensual de cargas de maíz por buque mejoró las marcas del año 2019.

En contrapartida a la reducción del tonelaje puesto en buques en puertos del Gran Rosario, se observa un consistente aumento del volumen promedio de maíz que se cargó en los puertos marítimos del sur de Buenos Aires. Tomando la misma fuente, en nueve de los doce meses del año 2020 el promedio de cargas de maíz por buque superó al registro de 2019 en las terminales portuarias de Bahía Blanca y Quequén. Durante mayo, el tonelaje promedio de maíz elevado a buques en estos puertos fue un 38% superior al promedio cargado en igual mes de 2019. Así, en mayo de 2020 los buques que embarcaron maíz en Bahía Blanca y Quequén cargaron, en promedio, 7.400 toneladas más que en mayo de 2019.

Estas variaciones relativas de cargas en los dos principales complejos exportadores para la agroindustria (Gran Rosario y sur de Buenos Aires) ejemplifican los ajustes logísticos que implementó toda la cadena en 2020. En reiteradas ocasiones tuvo que reducirse el volumen cargado en el Gran Rosario para asegurar la circulación exitosa de los buques por el río Paraná, completando una mayor proporción de carga de lo habitual en las terminales ubicadas en Bahía Blanca y Quequén, de aguas más profundas.

Pese a dichas dificultades, el gran esfuerzo y coordinación de las partes intervinientes en la carga y transporte de granos, harinas/pellets y aceites vegetales logró minimizar las demoras en el tránsito fluvial, reduciendo así los costos extraordinarios por la bajante. De hecho, el promedio de días trascurridos desde que un buque amarra en puerto hasta

que zarpa fue de 2,1 días en los primeros once meses de 2020, apenas por encima del promedio de 2,0 días registrado en 2019, según datos de NABSA.

Es en diciembre de 2020 cuando se observa un contundente aumento en el tiempo de permanencia de los buques en puerto. En este caso, los retrasos no se derivan del bajo nivel de las aguas sino de la paralización en la actividad industrial y portuaria que impuso el paro gremial. Como consecuencia del cese forzado de actividades, que se prolongó durante 20 días en las terminales portuarias, el tiempo promedio que tarda un buque desde amarre hasta zarpe se duplicó en diciembre de 2020 con respecto al promedio mensual del año anterior. Según datos de la agencia marítima NABSA, hubo buques que permanecieron más de 20 días en terminales de San Lorenzo esperando efectivizar cargas para zarpar a destino en diciembre. El promedio de tiempo de permanencia de buques en puerto en diciembre, además, duplicó los promedios mensuales observados previamente en el mismo año.