Commodities

Logística del maíz 2020/21: Aumenta la participación del tren en el transporte interno y se recupera el nivel del Paraná

Guido D'Angelo – Desiré Sigaudo – Emilce Terré

Pese a que el camión sigue siendo el principal medio de transporte para el grano, incluso en distancias largas, se espera que continúe creciendo la participación del tren. De la mano de una mayor altura del Paraná, se recuperaría el transporte en barcazas.

Con el comienzo del mes de marzo se da inicio a la nueva campaña de maíz 2020/21 en Argentina. Se estima que más de 50 millones de toneladas de maíz serán trasladadas por rutas, vías férreas e hidrovías del país buscando su destino desde el productor hasta el consumidor final, sea en Argentina o en el mundo.

En particular, 16,3 millones de toneladas de maíz serán absorbidas internamente, ya sea como insumo industrial, forraje o semilla, en tanto que otras 34,0 millones de toneladas se destinarán a terminales portuarias fluviales y marítimas para, desde allí, embarcarse a más de 110 países del mundo.

Del total a exportar, el 80% sería despachado desde el nodo Gran Rosario, que abarca las 21 terminales portuarias capaces de embarcar mercadería a granel desde las instalaciones ubicadas en los 70 kilómetros de franja ribereña desde Timbúes, al norte, hasta Arroyo Seco, al sur.



Así, se estima el ingreso de 27,4 Mt de maíz 2020/21 al nodo portuario del Gran Rosario para ser luego embarcados hacia mercados externos. El volumen que ingresará a lo largo de la campaña equivale a más del 70% de la cosecha argentina, poniendo en evidencia la importancia de la logística que sirve a esta región portuaria clave. En este sentido, es el camión el medio de carga más utilizado para transportar el maíz desde la chacra o acopio a los puertos del sur santafesino. Para la nueva campaña, se estima que el 88% de las 27,4 Mt de maíz que arribarán al Gran Rosario; es decir, algo más de 24 millones de toneladas; lo hará por este medio.

El siguiente gráfico muestra el ingreso de camiones con cargas de maíz a las terminales portuarias del Gran Rosario desde febrero 2021 hasta enero 2022. Se considera este período temporal, que se adelanta un mes al inicio formal de la campaña ya que el maíz ingresado en febrero corresponde, en su mayoría a la nueva cosecha ya en marcha en el norte del país. La caída en el acumulado que ingresará al Gran Rosario esta campaña se debe fundamentalmente a la menor cosecha en la región norte y centro, donde los maizales padecieron más severamente la falta de agua. Esta merma en la actividad camionera que sirve al maíz de exportación será especialmente fuerte esta campaña ya que en los dos ciclos anteriores se habían logrado volúmenes de ingreso récord a los puertos del Up-River, con 28,8 Mt en 2019/20 y 30,5 Mt en 2018/19.



No obstante la clara preponderancia del camión en la matriz logística del maíz, en las últimas campañas se observa un importante crecimiento del tonelaje transportado por trenes. Las líneas concesionadas FerroExpreso Pampeano S.A. y Nuevo Central Argentino S.A., junto con las Líneas Belgrano-San Martín bajo administración del Estado Nacional son las que transportan el maíz hacia los puertos de la Región Rosario.

En efecto, en la campaña 2016/17 se despacharon al Gran Rosario 1,25 Mt de maíz por tren, en tanto que en el ciclo 2019/20 los ferrocarriles transportaron cerca de 2,9 Mt. Es decir, las cargas ferreas se han más que duplicado en las últimas 4 campañas y se proyecta, a su vez, que tengan una mayor importancia relativa en la matriz de transporte maicera esta campaña. En 2020/21, se espera que el tren represente cerca del 10,5% del transporte de maíz a los puertos del Up River, cuando en la campaña anterior su participación fue del 8%.



Finalmente, la participación de la hidrovía en el transporte doméstico es marginal, con apenas el 1,5%. Para la nueva campaña 2020/21, se proyecta que las cargas transportadas por barcazas no superen 400.000 toneladas.

La expectativa que los puertos ubicados en el Up River despachen el 80% de las exportaciones argentinas de maíz se apoya en la previsión de una recuperación del nivel del Río Paraná, luego de haber sufrido el año pasado la peor bajante de los últimos 50 años. Como consecuencia de ello, en el ciclo 2019/20 nuestra región originó el 78,5% de los embarques externos, por debajo del 82% logrado las dos campañas anteriores. La recuperación en la participación relativa de estos puertos prevista para 2020/21 es algo más modesta ya que la falta de agua ha afectado más severamente a los cultivos del centro y norte del país, donde se origina el maíz que se despacha desde el sur de Santa Fe.

En lo que respecta a las consecuencias que tuvo la histórica bajante del Paraná, tal como se analizó en oportunamente en Bajante del Paraná en 2020: impactos en la distribución de cargas y tiempo de permanencia de buques en puerto, entre febrero y agosto de 2020 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% al 16%. En mayo 2020, 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%). Recién para noviembre-diciembre, cuando junto con la llegada del verano el Paraná alcanza su máximo caudal, el promedio mensual de cargas de maíz por buque mejoró las marcas del año 2019.

Sin embargo, ya en enero de este año el déficit de lluvias del sur de Brasil y el norte Argentino (donde se encuentran los principales contribuyentes al caudal del Río que recorre las barrancas de nuestra ciudad) vuelve a presionar sobre el nivel del agua tocando un nuevo mínimo el día 17/01. Así, en enero de 2021 el tonelaje promedio se ubicó en 21.450 toneladas de maíz por buque, cuando el promedio de los últimos tres eneros está cerca de las 27.000 tn. Desde fines de enero a febrero, en tanto, la recuperación de la altura del rio permitió un febrero más en línea con los promedios históricos.



No obstante, en lo que respecta a cantidad de buques, como consecuencia de conflictos gremiales que afectaron la operatoria industrial y portuaria, se registró el peor diciembre, y luego, el mejor enero en al menos tres años. Con 72 buques de maíz, el mes de enero llegó a compensar parcialmente la importante baja de diciembre, que sólo tuvo 22 buques cargados. Sin embargo, el promedio de los últimos tres meses de la campaña (diciembre 2020 – febrero 2021) nos muestra un promedio de 38 buques por mes, sensiblemente inferior a los 55 que se observaron en los últimos tres meses de la campaña 2018/19.