Transporte

En plena cosecha gruesa, vuelve a preocupar la bajante del Río Paraná

Alfredo Sesé - Emilce Terré - Pablo Ybañez

La altura promedio del río en Rosario cayó a 0,9 m, cuando la media histórica para el mes es 3,4 m. Preocupa la logística de exportación, ya que la Pcia. de Santa Fe aporta el 94% de las cargas no containerizadas que salen por la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Por tercer mes consecutivo, la altura promedio del Río Paraná muestra una caída a la altura de Rosario. En lo que va de mayo, el nivel medio del Río en dicho nodo portuario fue de 0,93 metros (siendo el cero un punto de referencia utilizado para la navegación, no la profundidad total del río), acumulando una pérdida de 1,73 m respecto al promedio del mes de febrero del corriente año.

Con registros que datan del año 1884 a la fecha, la altura promedio del Río Paraná para el mes de mayo sólo 3 veces en la historia estuvo por debajo del metro: en mayo de 1968 (0,91 m) y luego ya en mayo 2020 (0,51 m) y los primeros seis días de mayo del 2021 con 0,93 m de promedio. Ello resalta la gravedad histórica de los registros observados a la fecha. Con problemas que se acumulan desde el año pasado, las lluvias del verano en la cuenca de los ríos que alimentan la Hidrovía y que incluyen el sur de Brasil no fueron suficientes para revertir el panorama en el 2021.

En los 22 meses que pasaron desde agosto de 2019 un solo mes, en febrero 2021, la altura promedio del Río Paraná en Rosario superó la marca de 2,47 metros, el mínimo que exige por contrato Hidrovía S.A. para mantener la obligación de asegurar los 34 pies de calado. En este marco, se estima hoy un calado efectivo de 31 pies, que genera una pérdida de capacidad de carga de entre 4.500 y 5.500 toneladas por cada buque que se despacha desde la región, aproximadamente un 10% de su capacidad total.

Según información de embarques pactados para el mes de mayo que publica MAGyP en base a las declaraciones juradas de venta al exterior, sólo en trigo, maíz, poroto y harina de soja se esperan despachar un mínimo de 7,2 millones de toneladas durante el mes en curso. Con ello, se tratarían de 722.000 toneladas las que deberán posponerse para embarque o bien relocalizar el despacho a los puertos del sur (nodo Bahía Blanca y Quequén), con una valuación de mercado a la fecha de US$ 268 millones, según las últimas cotizaciones oficiales.

Las dificultades para embarcar en el nodo sur santafesino cobran particular importancia a la luz de la contribución que realiza a los embarques totales nacionales y la importancia estratégica de la Hidrovía Paraná-Paraguay para la vinculación comercial de Argentina con el mundo. En efecto, en el año 2020 los despachos de carga no-containerizada por este medio ascendió a 76 millones de toneladas, tal como muestra el cuadro adjunto. De este total, la provincia de Santa Fe aportó en el año 2020 el 94% de las cargas, o 71,3 millones de toneladas, siendo por lejos la contribuyente líder en los embarques de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Además, a participación de la provincia en el total continúa creciendo desde el año 2017 ganando desde entonces 2 puntos porcentuales.

Mirando hacia el futuro, los pronósticos no son alentadores. Según informes del Instituto Nacional del Agua, se prevé que continúe bajando durante el corriente mes llegando hasta un mínimo de 1,09 m; ello es, aún medio metro por debajo de la marca actual.

La perspectiva que se agudice la bajante del río en las próximas semanas comienza a despertar el temor que se resienta el embarque de maíz tardío o de segunda, el grueso de cuyas descargas se realiza entre los meses de julio y agosto. Con las condiciones secas de la primavera pasada las siembras programadas de maíz temprano no pudieron completarse en todas las zonas del país, obligando a trasladar algunos lotes a maíz tardío o de ciclo más corto. La mejora en las condiciones climáticas de fines de marzo y abril permitió a estas variedades sortear la escasez de agua que afectó a la soja, por lo que se prevé un buen nivel de producción esta temporada. Ya el año pasado, la bajante del Río Paraná había determinado un fuerte incremento en la prima pagada por maíz en el sur de la provincia de Buenos Aires, en detrimento

de las descargas en plantas del Gran Rosario, diferencial que para abril de 2020 alcanzó picos de hasta US$ 20/t, más del 15%, cuando en promedio las tres campañas anteriores la prima rondaba el 3%.

Sumado a lo anterior, se va notando cada vez más la dificultad en mantener en un buen caudal las descargas del sistema de embalses desde la alta cuenca de Brasil, ya que los principales reservorios emplazados en la cuenca del río Paraná, en territorio brasilero, se encuentran con un almacenamiento ponderado próximo al 42%. Esto afecta seriamente a la navegación del Río Paraná en su tramo medio e inferior y por ende al complejo de terminales portuarias del Gran Rosario. Por su parte, los grandes reservorios de regulación anual situados en la cabecera de la cuenca en Brasil transitan un período de recarga deficitario, debido al bajo caudal que se estaría presentando aguas arriba de los mismos.

Puntualmente en Yacyretá el caudal actual está situado alrededor de los 6300 m3/s. En el pasado mes de abril, el caudal promedio fue de 7.100 m3/s, siendo el segundo valor más bajo para este mes, luego del correspondiente al año 2020, para la serie de caudales 1971-2020.

En general, toda la mitad norte de la cuenca del Plata presenta tendencia descendente de caudales, afectando especialmente la navegación de las barcazas que traen soja y otros productos con destino a las plantas del sur santafesino.

Si se centra la mirada específicamente en los embarques de granos, subproductos y aceites desde los principales puertos del Gran Rosario, en el primer cuatrimestre de 2021 se despacharon 22,1 Mt en contraste a las 24,3 Mt alcanzada en el mismo período de 2020.



Destaca especialmente la caída en el embarque de granos con una merma del 49% despachando solo 9,8 Mt en los primero cuatro meses del año. Esta caída se explica fundamentalmente por la caída relativa de producción en el centro y norte del país a causa del déficit hídrico que impactó sobre las posibilidades de siembra primero, y el desarrollo del cultivo después. El caso del trigo es paradigmático, con una caída interanual de producción del 69% en la región Norte del país y del 31% en la zona Central, en contraposición con la región Sur donde la cosecha aumentó un 35%

En el caso de subproductos y aceites, hubo un importante incremento interanual del 25% y 38% respectivamente. En este punto, es importante recalcar que el atraso en los embarques a finales del año pasado debido a un extenso conflicto sindical repercutió en la necesidad de cumplimentar un importante volumen de compromisos externos en los primeros meses del año, vinculados principalmente a bienes derivados del complejo soja.

.