Transporte

En el año 2020, el transporte fluvial de cabotaje de granos cayó un 24,5 % y refleja el menor volumen desde 2014

Alfredo Sesé - Pablo Ybañez - Bruno Ferrari

El transporte fluvial de cabotaje de granos hacia el Gran Rosario, arribó a 639.309 t en 2020. Indica una caída de 24,5 % respecto a 2019 y una escasa participación cercana al 1% entre los diferentes medios de transporte utilizados para transportar granos.

Resulta de gran relevancia, para comprender el sistema de comercialización de granos de nuestro país y el impacto que éste tiene en la competitividad de la producción agrícola local, el análisis del transporte de cabotaje; concretamente, las cargas de granos que se mueven desde las terminales ubicadas en la Hidrovía Paraná-Paraguay hacia los puertos del Gran Rosario fundamentalmente. En este punto, se computan las cargas desde el Tramo Confluencia hasta los puertos de Santa Fe del Río Paraná. Principalmente se comprende a las diferentes terminales portuarias ubicadas en las provincias de Chaco y Entre Ríos.



A partir de la información oficial brindada por la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante del Ministerio de Transporte de la Nación, en el siguiente cuadro se puede notar para el período entre puntas 2014-2017 un crecimiento del 29,6 % en el volumen de granos transportados dentro territorio nacional por vía fluvial con destino al Gran Rosario principalmente.

En cuanto al año 2018, se registró un caída del 16,3 % en el embarque de granos, debido principalmente al efecto que produjo la peor sequía de los últimos 50 años con su gran impacto en la producción local y en el movimiento de granos en general. Luego, en el año 2019 se obtuvo una rápida recuperación, arribando al mayor volumen de embarques de granos de cabotaje desde el año 2014 con 847.073 toneladas respectivamente.

Por último, si se observan los datos preliminares para el año 2020, no han sido nada favorables con un gran ajuste en el embarque de granos de cabotaje cayendo hasta las 639.309 toneladas, lo cual indica una merma del 24,5 % respecto al año anterior y el mínimo valor alcanzando desde al menos el año 2014. Tal circunstancia se puede atribuir, en parte, al efecto general que habría tenido la pandemia actual sobre la actividad en general, sumado a los efectos adversos derivados de la importante bajante que viene sufriendo el Río Paraná, lo cual tendría un impacto en el movimiento de granos por barcazas y favoreciendo otros medios de transporte.



En cuanto a los diferentes puertos, las terminales más alejadas del Up-River en Chaco, presentaron mermas importantes en términos relativos con una caída del 54,8 % respecto al año 2019. Mientras que los puertos de Entre Ríos en su conjunto arribaron a una caída interanual menor del 10,8 % en el movimiento de granos. Por último, en cuanto a Santa Fe si bien no mantiene una alta participación respecto al total en los embarques de cabotaje, en el último año no se registraron movimientos según la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.

Si se compara la competitividad de los fletes de los distintos tipos de transporte se refleja, por lo general, que el costo de transportar por camión una tonelada de grano determinado por la relación tonelada/kilómetro duplica al del transporte por ferrocarril, mientras que para el hidroviario el costo por t/km se estima en la mitad del correspondiente al transporte ferroviario.

Tal como se analiza en el siguiente gráfico, en el transporte de granos hacia las terminales del Gran Rosario – principal polo agroexportador de Argentina - predomina principalmente el transporte por camión con una representatividad estimada para 2020 del 86,4 %. En este punto, es importante recalcar que los datos correspondientes al último año son en base al Sistema de Turnos para Descarga en Puertos (STOP) a diferencia de los años previos que se estimaron en base a la posición de camiones según entregadores de CECOA. En este sentido, la comparabilidad con años previos puede verse relativamente afectada.

Tomando en consideración la salvedad mencionada anteriormente, en el año 2020 la representatividad del transporte por camión sería la más baja desde al menos el año 2014. No obstante, sigue manteniendo su indiscutible preponderancia respecto a los demás medios de transporte, a pesar de las ventajas de mover granos por otros medios, especialmente para los tramos de mayores distancias.



Al observar la participación del modo de transporte más competitivo por sus bajos costos como es el movimiento fluvial, ha mantenido a lo largo de los últimos años una participación estable cercana al 1 % y en 2020 ha alcanzado el porcentaje más bajo desde al menos 2016. De esta forma, nuestro país aún tiene muchas posibilidades en el futuro para crecer, desarrollar y potenciar el transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, permitiendo aumentar la competitividad del sistema de comercialización de granos en su conjunto.

Por último, es menester destacar el rol del ferrocarril en el transporte de granos hacia la región del Gran Rosario. Si se contempla la concesión férrea Nuevo Central Argentino (NCA), Ferroexpreso Pampeano (FEPSA) y las líneas Belgrano y San Martín de Trenes Argentinos, Cargas y Logísticas (TAC), las cuales conectan a buena parte del centro y norte argentino con el Up-River – Gran Rosario, han registrado en su conjunto un mayor movimiento de granos en los últimos dos años principalmente. Es importante destacar que las importantes mejoras en infraestructura realizadas en las líneas férreas de Trenes Argentinos, Cargas y Logística (TAC), coadyuvaron positivamente al mayor movimiento de granos por dicho medio de transporte. En este sentido, en el año 2020 se arribó a una participación del 12,5 % en el movimiento de cereales y oleaginosas hacia las principales terminales portuarias del Gran Rosario.

Si bien se requieren cambios en materia de transporte fluvial de cabotaje que lo doten de mayor competitividad, la mejora en la infraestructura y operación en el transporte ferroviario es un paso importante a la hora de generar una matriz de transporte interno más equilibrada entre sus medios y modos, dando mayor competitividad al sistema de comercialización granario argentino.