Transporte

El impresionante aumento de las inversiones en el complejo oleaginoso del Gran Rosario gracias al dragado del Río Paraná

Julio Calzada y Alfredo Sesé

La historia reciente del notable crecimiento del complejo oleaginoso del Gran Rosario muestra -con total elocuencia- como una óptima inversión en una obra de infraestructura y mantenimiento (en este caso la profundización, dragado y balizamiento del Río Paraná) genera un impacto notable en la radicación de nuevas fábricas y en la ampliación de las existentes, y por ende, en el aumento en la capacidad global de procesamiento de una industria.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**
DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Cuadro N°1: Evolución de la capacidad de molienda de oleaginosas en el Gran Rosario

Año	1990	1995	1997	2003	2006	2014
Antes o despúes del dragado	Sin concesionario para dragado y balizamiento		El concesionario Hidrovía S.A. realiza el dragado y balizamiento			
Profundidad del Río Paraná Tramo Puerto Gral San Martín-Oceáno	26/28 pies	26/28 pies	32 pies	32 pies	34 pies	34 pies
Carga promedio por buque (en tn)	25000/32000	25000/32000	43.000	43.000	46.600	46.600
ARGENTINA						
Capacidad teórica de molienda diaria en fábricas activas (en tn)	48.800	58.000	64.000	97.546	132.018	206.931
Incremento de la capacidad de molienda entre 1995 (sin dragado) y 2014 (con dragado). En tn.	De 58.000 tn/día a 206.931 tn/día					
Incremento de la capacidad de molienda entre 1995 (sin dragado) y 2014 (con dragado). En %.	257%					
GRAN ROSARIO						
Capacidad teórica de molienda diaria en fábricas activas (en tn)	20.900	27.100	30.410	62.858	102.400	159.500
Incremento de la capacidad de molienda entre 1995 (sin dragado) y 2014 (con dragado). En tn.	De 27.100 tn/día a 159.500 tn/día					
Incremento de la capacidad de molienda entre 1995 (sin dragado) y 2014 (con dragado). En %.	489%					

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario en base a datos del anuario de J.J.Hinrichsen, Hidrovía S.A y relevamientos propios

Las inversiones en infraestructura gravitan sobre el desarrollo económico y social de las regiones donde se llevan a cabo, mejorando particularmente la productividad, la estructura de costos de las empresas y el bienestar de la población. Sus efectos, complejos de cuantificar, se manifiestan también en los comportamientos demográficos, en el mercado de trabajo y en diversos aspectos de la vida social. Esto lo decía el viejo trabajo sobre infraestructura del Foro de la Cadena Agroindustrial.

El caso que vamos a analizar es la demostración concreta y palpable de cómo las infraestructuras inciden en el desarrollo económico y social de una región. A partir del año 1995, la República Argentina adoptó la decisión de seleccionar un concesionario para que ampliara las profundidades del Río Paraná el tramo "Puerto General San Martín-Océano" y efectuará el mantenimiento de dicha vía navegable troncal y la señalización. Lo que terminó sucediendo es que esa obra -junto a otros factores también importantes- generaron uno de los procesos de inversiones más

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**
DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

importantes y exitosos que registra la economía argentina en su corta historia económica. Esa obra de dragado ayudó a consolidar una industria que actualmente genera el 30% de las divisas que obtiene nuestro país por exportaciones de bienes y servicios. Hablamos de una suma que alcanza la friolera de 22.000 millones de dólares anuales

Cuadro N°2.- Mercosur ampliado. Capacidad teórica de molienda de semillas oleaginosas del total de fábricas aceiteras de cada país (medido en toneladas/día). Plantas activas. Comparación 2° semestre 2003 versus 2° semestre 2013

País	Al 2° Semestre del 2003 (tn/día)	Al 2° Semestre del 2013 (tn/día)	Incremento en tn/día entre 2003 y 2013	Incremento en % (2003 vs 2013)
Complejo Industrial Oleaginoso Argentina	97.546	206.931	109.385	112%
Complejo Industrial Oleaginoso Brasil	128.835	138.055	9.220	7%
Complejo Industrial Oleaginoso Paraguay	6.200	16.100	9.900	160%
Complejo Industrial Oleaginoso Bolivia	6.203	9.310	3.107	50%
Complejo Industrial Oleaginoso Uruguay	600	690	90	15%
TOTAL Complejos industriales oleaginosos del Mercorsur ampliado	239.384	371.086	131.702	55%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de J.J. Hinrichsen S.A. y consultas hechas a empresas.

Un repaso a la historia de la profundidad del Río Paraná en el tramo "Puerto General San Martín- Océano.

Resulta interesante hacer un rápido repaso por la historia de la profundización del Río Paraná en el tramo "Puerto General San Martín-Océano". El Dr. Rogelio Pontón, quien fuera durante muchísimos años Director de Informaciones y Estudios Económicos de nuestra Bolsa, escribió numerosos artículos sobre este tema en el Informativo semanal de la entidad. El Dr. Pontón recordaba que hasta el año 1995 la profundidad media de las vías navegables desde Puerto San Martín al Mar, por el Paraná de las Palmas y el Canal Mitre era de 26 pies, aunque a veces, se reducía a 22 pies o aún menos; dependiendo de la altura del Río. Esto afectaba el buen funcionamiento del transporte, especialmente de granos. Los buques salían en aquellas épocas incompletos con 25.000 a 32.000 toneladas. De todos modos, por el Paraná Guazú, Paraná Bravo y canales de Martín García la profundidad era aún menor. Era una operatoria ineficiente por el denominado "falso flete", que implicaba no poder salir con cargas adecuadas por la falta de profundidad del Río.

Desde fines de la década del '80 y a partir de 1990, diversas entidades entre las cuales estuvo la Bolsa de Comercio de Rosario, bregaron por una mayor profundidad. En los medios oficiales la propuesta no encontraba eco y algunos funcionarios y expertos sostenían que los puertos de "up river" no la necesitaban, algo similar a lo que sucede en la actualidad con la profundización a 36/38 pies en el tramo Gran Rosario-Océano. En aquellos años el puerto de Buenos Aires siempre tenía dos pies más que los puertos aledaños a Rosario y por ello tenía una primacía en el transporte de granos y otras mercaderías.

Pero vayamos más atrás en la historia. Desde principios del siglo XX el diputado Emilio Mitre había propuesto la construcción de un canal a la salida del Paraná de las Palmas y el ingreso en el Río de la Plata. La Bolsa de Comercio de Rosario -en ese entonces- acompañó la propuesta y publicó un trabajo para la construcción de un 'Canal Costanero'.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Desde aquellos años del inicio de la "pampa gringa" y el despegue exportador argentino, la Bolsa de Comercio de Rosario fue siempre una decidida impulsora y gestora de la profundización del Río Paraná, con la íntima convicción de que se trataba de una obra clave para el desarrollo económico regional y nacional.

Rogelio Pontón siempre recordaba que desde 1980 la persona que más bregó para lograr más profundidad desde Puerto San Martín al mar, fue el fallecido baqueano del río Paraná, Capitán de Ultramar Bruno Pellizzetti, que escribió a este respecto un trabajo donde proponía 42 pies. Aunque su propuesta no se concretó, fue el principal estímulo para aumentar la profundidad en los años siguientes. Resulta preciso recordar también a los sucesivos presidentes de la Bolsa de Comercio de Rosario quienes impulsaron el dragado durante décadas y a aquellos que llevaron el día a día de las cuestiones técnicas y las gestiones, los cuales lamentablemente hoy ya no se encuentran con nosotros: el propio Dr. Rogelio Pontón, Don Luis Palermo, el Sr Rubén Arrascaeta y el CPN. Héctor Di Benedetti. Creemos que es importante brindar en este documento un sencillo reconocimiento a nuestros presidentes y de todos aquellos que trabajaron por el desarrollo del complejo industrial oleaginoso argentino y específicamente del Gran Rosario.

En setiembre de 1992 el Gobierno Nacional decidió concesionar el dragado desde Santa Fe a Puerto San Martín a 22 pies efectivos y desde Puerto San Martín al Mar a 32 pies efectivos. Para ello realizó un llamado a licitación pública nacional e internacional para seleccionar un concesionario. En realidad, esto implicaba llevar la profundidad a 24 pies y 34 pies respectivamente, ya que los buques tenían que navegar dejando dos pies bajo la quilla. Como resultado de la licitación internacional fue seleccionada la empresa de origen belga, Jan de Null, que asociada a la empresa local Emepa constituyó la empresa Hidrovía S.A. que comenzó a trabajar a mediados de 1995.

El Estado Nacional se comprometió a apoyar la obra con 40 millones de dólares anuales que se irían pagando trimestralmente durante 8 años, lo que se cumplió hasta los primeros trimestres del 2002. El último pago, en forma parcial, se hizo en el trimestre noviembre de 2002-enero de 2003. El Dr. Pontón oportunamente indicaba que el aporte total del Estado, en todo el período e incluyendo otros pagos comprometidos, se podía estimar en alrededor de 310 millones de dólares según datos del anexo I del Plan Económico-Financiero de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (2009). El Dr. Pontón consideraba que el mencionado aporte del Estado Nacional no debía ser considerado como un costo debido a que disminuyó el aporte que -por una suma mayor- el Estado venía realizando a la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

Posteriormente, en el año 2006 se llevó la profundidad a 34 pies efectivos (en realidad 36 pies, dado que hay que dejar los citados 2 pies bajo la quilla del buque), asumiendo el costo adicional el usuario de las vías navegables. Esa es la profundidad que tiene actualmente el tramo del Río Paraná que va desde el Gran Rosario al Océano.

En los años 2008 y 2009, se cerró una Renegociación y ampliación del Contrato de Concesión entre el Estado Nacional e Hidrovía S.A. Para ello se sancionó la Resolución Conjunta MEyFP y MPFIPyS N° 35 y 1522/08, la cual convocaba a una Audiencia Pública a los efectos de tratar el entendimiento alcanzado entre la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y la empresa Hidrovia S.A. Dicha audiencia se celebró con absoluta normalidad y recibió las opiniones de entidades públicas y privadas.

En la renegociación se acordó la extensión del plazo del contrato por un término de ocho años, hasta el año 2021. Se dio continuidad al cuadro tarifario establecido por la Resolución Nº 1534 (28/08/06) el cual consistía en:

a) Para el transporte internacional, una tarifa de U$S 2,25 por TRN.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

b) Para el cabotaje nacional, una tarifa de $ 2,25 por TRN.

Posteriormente, por Resolución N° 936/2014 (25/08/14) del Ministerio del Interior y Transporte, se actualizaron los valores citados. El nuevo cuadro tarifario es:

a) Para el transporte internacional, una tarifa de U$S 3,06 por TRN.

b) Para el cabotaje nacional, una tarifa de $ 3,06 por TRN.

En la renegociación se eliminaron los aportes financieros comprometidos por el Estado Nacional previstos en el primer Pliego de Bases y Condiciones aprobado por el Decreto Nº 863/93 y modificatorios.

Por otra parte, la resolución indicaba que al momento de la ratificación del Acta Acuerdo por parte del PEN, el Concesionario debía presentar el presupuesto de la obra de profundización a 36 pies hasta el Puerto de San Martin y de 28 pies hasta Santa Fe. La resolución expresaba que de aprobarse el presupuesto se debía proceder a la adecuación del factor de corrección a las nuevas profundidades alcanzadas y a evaluar el impacto de la obra en la ecuación económico financiera del Concesionario.

Desde el año 2009 no ha habido novedades respecto de la profundización a 36 pies hasta el Puerto de San Martin y de 28 pies hasta Santa Fe. Es un tema pendiente de resolución y que necesita el complejo oleaginoso local.

El impresionante aumento de las inversiones en el complejo oleaginoso del Gran Rosario gracias a asegurar los 34 pies de profundidad en el Río Paraná.

La profundización del Río Paraná en el tramo Puerto General San Martín al Océano generó un notable proceso de inversiones en el complejo oleaginoso del Gran Rosario que difícilmente registre antecedentes similares en la República Argentina y Latinoamérica por la enorme cantidad de industrias y puertos que se localizaron en un área geográfica reducida, en muy pocos años, con elevadísimas inversiones en moneda extranjera y un impresionante incremento en la capacidad de crushing de oleaginosas.

Entendimos que para observar mejor este proceso resultaba interesante armar el cuadro N°1 donde se analiza la ampliación de la capacidad de molienda de oleaginosas en el Gran Rosario gracias al dragado del Río Paraná. Evaluamos para el período 1990 a 2014 las siguientes variables:

" La profundidad del Río Paraná en el tramo Puerto General San Martín-Océano en aquellos años.

" Cual era la carga promedio por buque (estimada) conforme la profundidad que tenía el Río Paraná en esos años y la que registra actualmente.

" Cual era la capacidad de molienda teórica (medida en toneladas de soja y girasol a triturar por día en tres turnos de 8 horas) que tenían todas las fábricas argentinas para cada uno de los años analizados.

" La capacidad de molienda teórica (tn/día) que tenían todas las fábricas del Gran Rosario desde Arroyo Seco y hasta Timbúes. Hemos tomado también las industrias aceiteras ubicadas en la zona de influencia del Gran Rosario, en un radio de 70 km con epicentro en la ciudad de Rosario.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Recordemos que a partir del año 1995, el Río Paraná empezó a permitir la navegación de buques de gran porte al asegurar -el nuevo dragado- una profundidad desde la ciudad de Santa Fe a Puerto San Martín de 22 pies efectivos y desde Puerto San Martín al Mar a 32 pies efectivos. Posteriormente, en el año 2006 se llevó la profundidad a 34 pies efectivos en este último tramo (en realidad 36 pies, dado que hay que dejar 2 pies bajo la quilla del buque).

Antes de 1995, la profundidad del Río Paraná en dicho tramo oscilaba en los 26 y 28 pies. En algunos tramos era menor todavía. Los buques salían incompletos con cargas de entre 25.000 y 32.000 toneladas. Un buque Panamax puede cargar entre 60.000 y 70.000 toneladas. En 1990, la totalidad de las fábricas aceiteras argentinas tenían una capacidad de procesamiento de 48.800 toneladas/día. Las del Gran Rosario totalizaban 20.900 ton/día.

La profundización del canal navegable troncal del Río Paraná a partir del año 1995 le permitió a la República Argentina convertirse, dentro del Mercosur ampliado, en el país de mayor crecimiento en la industria oleaginosa en los últimos 20 años. Claramente nuestra nación se erigió en líder indiscutido de la región. A principios de la década del 90, cuando no se había profundizado el Río Paraná, la capacidad teórica de molienda diaria de todas las fábricas radicadas en el Gran Rosario se encontraba en 20.900 toneladas por día. Con el dragado del Río Paraná fueron creciendo las instalaciones de nuevos puertos y fábricas aceiteras en el Gran Rosario y las ampliaciones de los existentes hasta alcanzar -en la actualidad- una capacidad conjunta de 159.500 toneladas por día. El crecimiento en 20 años (desde 1990 a 2015) fue del 538%. Sencillamente, notable. Exime de mayores comentarios.

Argentina en el año 1995 tenía una capacidad teórica de molienda de oleaginosas del orden de las 58.000 toneladas/día. Para el año 2003, dicha capacidad había crecido a 97.546 toneladas/día. En la actualidad, Argentina cuenta con una capacidad de procesamiento teórica de 206.931 Tn/día (Cuadro N°1). El crecimiento desde 1995 de la capacidad nacional hasta el presente fue del 257%, prácticamente la mitad de lo que creció el Gran Rosario gracias al dragado del Río Paraná (ascendió al 489%).

Incluso si observamos el crecimiento de la capacidad de crushing de oleaginosas en los países el Mercosur en el período 2003/2013 (Cuadro N°1), Argentina pasa a superar a Brasil al duplicar su capacidad en 10 años. Esto lo habíamos detectado en otras notas de informativo semanal.

De las 206 mil toneladas de capacidad teórica diaria que tiene la República Argentina, el 78% de la misma se encuentra localizada en la zona del Gran Rosario, en la Provincia de Santa Fe. En dicha área geográfica existen 20 plantas industriales, muchas de ellas con una elevadísima capacidad de procesamiento diaria. A modo de ejemplo pueden citarse los casos de las plantas de Terminal 6 S.A. en la ciudad de Puerto General San Martín, la fábrica en San Lorenzo de la firma Molinos Río de la Plata S.A. y la de Renova S.A. en Timbúes que tienen -individualmente- capacidades de molienda diaria del orden de las 20.000 toneladas. Le siguen, en orden de importancia, la planta de Vicentín S.A. en San Lorenzo (16.000 Tn/día), la de Cargill en Villa Gobernador Gálvez (13.000 Tn/día) y la de Dreyfus en la localidad de General Lagos con 12.000 toneladas diarias.

A nivel de concentración geográfica, este complejo industrial oleaginoso del Gran Rosario es considerado el más importante a nivel mundial, si se tiene en cuenta la gran cantidad de fábricas que están localizadas en una superficie reducida a la vera del Río Paraná y la elevada capacidad teórica de crushing diaria que tienen muchas de ellas. Lo anterior le otorga al polo de crushing local fuertes economías de escala que se traducen en una mayor eficiencia y menores costos comparativos de producción respecto a fábricas similares en Brasil, Estados Unidos o China.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Si retornamos al cuadro N°2, podremos observar que la capacidad de molienda de semillas oleaginosas de Argentina se encontraba hace 10 años (al segundo semestre del año 2003) en 97.546 Tn/día. Argentina, en este período, más que duplicó su capacidad de crushing a nivel nacional, con un crecimiento en términos relativos del 122% entre el año 2003 y 2013. Ello fue posible por las inversiones que se concretaron en el Gran Rosario en los siguientes períodos:

a) Entre el año 2004 y 2007 inclusive: por la ampliación de capacidad en Terminal 6 S.A. de 8.000 a 17.000 Tn/día y luego a 19.000 Tn/día; la de Molinos Río de la Plata S.A. en San Lorenzo que aumentó de 4.500 a 20.000 Tn/día; la nueva planta de Dreyfus en Timbúes con capacidad para moler 8.000 toneladas al día y la de Cargill en Villa Gobernador Gálvez con 13.000 Tn/día.

b) A partir del año 2010, se incorpora la Planta de Noble Argentina S.A. en Timbúes con una capacidad de 9.500 Tn/día y Terminal 6 S.A. llega a 20.000 Tn/día.

c) A partir del 2013, se produce la incorporación de la Planta de Renova S.A. en Timbúes con una capacidad de crushing de 20.000 Tn/día.

Lo expuesto amerita una humilde reflexión. Pensemos que antes de 1992 eran muchos los que opinaban, con intereses variados y sesgados, que no había que profundizar el Río Paraná en el tramo Puerto General San Martín-Océano. De no haberse dragado el Río Paraná, Argentina no podría haber concretado este proceso de inversiones de tamaña magnitud y éxito. Tengamos presente la importancia que tiene este complejo para la generación de divisas y la estabilidad macroeconómica de la República Argentina. Hoy salen desde el Gran Rosario el 65% de las exportaciones de granos de la República Argentina, el 96% los despachos al exterior de subproductos (pellets/harina de soja, girasol, afrechillo, malta y otros) y el 95% del aceite de soja y girasol. No hemos cuantificado los despachos de exportación de biodiesel desde la zona que son significativos.

Por último, es preciso destacar que el Gran Rosario necesita hoy, alcanzar la profundización comprometida a 36 pies y posteriormente a 38 pies en el tramo Puerto General San Martín-Océano. El caso expuesto marca con notable evidencia la eficiencia y eficacia de ejecutar estas obras de infraestructura y de mantenimiento posterior.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824