



La producción de cereales y oleaginosos creció en Argentina en forma significativa a lo largo de las últimas décadas, alcanzando en promedio para el último quinquenio, un nivel de 95 millones de toneladas.

Este crecimiento en la producción primaria, trajo aparejado un incremento en el volumen exportable de granos y subproductos, situación que derivó a su vez en un fuerte proceso de inversiones en los puertos y terminales granarias del país.

Sin embargo, empiezan a notarse dificultades, sobre todo por el lado de la logística interna del movimiento de granos, que generan preocupación en el mediano plazo, más aún si se tiene en cuenta que previsiones privadas efectuadas hacia finales de la década del 2000^[1] indican que el potencial productivo del país hacia finales del actual decenio, podría fácilmente ubicarse en torno a las 115/120 millones de toneladas.

El siguiente análisis es el primero de una serie de trabajos realizados conjuntamente por los equipos técnicos del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, la Unión Industrial de Bahía Blanca y la Bolsa de Cereales y Productos de Bahía Blanca, que tienen como objetivo instalar la discusión respecto a la necesidad de contar con inversiones, tanto públicas como privadas, en logística terrestre que permitan la continuación del sendero de crecimiento que ha mostrado hasta el momento la cadena agroindustrial en su conjunto.

El servicio del puerto de Bahía Blanca al comercio internacional de granos

En los últimos años, un volumen equivalente al 40% del comercio internacional de granos de la Argentina pasa por las aguas de la gestión autónoma del **Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca**. Ese tráfico se compone de 6,5 MM Tm cargadas en el puerto local y otras 7,7 MM Tm en buques provenientes del Río Paraná que realizan completamiento en la terminal bonaerense, a lo que debe agregarse también otras 1,8 MM Tm provenientes de Uruguay, Paraguay y Bolivia (cifras 2013, solo granos sin procesar).

La convergencia de rutas y ferrocarriles a Bahía Blanca desde un radio de 500 Km es óptima en cuanto a distribución, pero no crece en capacidad y calidad desde hace 40 años. Peor aún, la cantidad de vías y estaciones habilitadas es mucho menor que la de aquellos años. **En contraste, el Puerto de Bahía Blanca sí realizó inversiones en infraestructura** (canal de navegación a 45 pies de calado las 24 horas del día desde 2014, muelle multipropósito, refulado sobre nuevas tierras, entre otras), todo ello con recursos del ente autónomo. A su vez, también las instalaciones de recepción y producción han crecido a ritmo acelerado en 21 años, producto de inversiones privadas y del Consorcio.

¹ La agricultura argentina al 2015, Ing. Gustavo Oliverio e Ing. Gustavo López. XVI Seminario Anual Fundación Producir Conservando. 2009.; Escenario de referencia Agroindustria Mundial y Argentino al 2022 (ERAMA 2022) Fundación INAI, septiembre 2013.

Pese a que la red ferroviaria regional ha disminuido, su formato comercial/operativo es el que ha permitido promediar, y hasta superar, un 30% de participación de dicho modo en el acarreo hacia las terminales. La morfología de la distribución de estaciones habilitadas es diametralmente diferente a la de la red ferroviaria hacia otros puertos: **casi cien estaciones habilitadas en su sistema**, mientras que otros no alcanzan a 20 sitios de carga.

Es importante destacar que este formato de muchas estaciones habilitadas a gran distancia del puerto, **incluso mejora la ecuación de los transportistas independientes**, pues les garantiza trabajo en sus localidades de origen, con varios viajes cortos por día, en lugar de uno o dos largos por semana, minimizando gastos y tiempo perdido.

El costo logístico de las exportaciones depende, mayormente, de la configuración del tráfico terrestre y fluviomarítimo nacional. Teniendo en cuenta que el costo internacional de los fletes marítimos granarios se calcula a nivel país, **la oferta de puertos y rutas navieras de arribo para los grandes buques es crucial para la definición del mismo**. El calado ofrecido en Bahía Blanca a 45 pies asegura la oferta de grandes buques transoceánicos a Argentina, beneficiando al comercio de granos. Sin embargo, la falta de desarrollo logístico terrestre adecuado, perjudica la competitividad de la interfaz portuaria local.

La inversión en la profundización a 45 pies permanentes demandó U\$S 123 MM. Esa obra, que se abonará con las tarifas que pagan los productores e industriales de Bahía Blanca y región que comercian a través de este puerto, sirve a la generación de ingresos fiscales por derechos de exportación anuales del orden de los U\$S 765 MM por el movimiento propio y por los granos provenientes del Up River (base 2013 en Tm y 2014 en U\$S).

En síntesis, y suponiendo una vida útil del dragado de 20 años, cada dólar invertido en el canal de navegación del Estuario de la Bahía Blanca, facilita la generación de **U\$S 124 anuales en ingresos fiscales** por el comercio exterior de granos y subproductos.

Para seguir mejorando la competitividad del sistema, **el sistema portuario de Bahía Blanca necesita la reconstrucción de los 3.000 kilómetros de la red ferroviaria troncal pampeana a 26 Tm por eje**. Ello beneficiará no sólo al puerto local, sino también a los puertos del Paraná y Necochea, aportando al mismo tiempo, otros **U\$S 22 anuales al fisco** por cada dólar invertido a las vías en los próximos 30 años, **colaborando también con la logística terrestre de toda la economía del país**.

Bahía Blanca, 17 de noviembre de 2014

¿Cómo es el tráfico marítimo de completamiento de granos?

Los grandes buques de 45 pies de calado, ofrecen las menores tarifas por tonelada, pero para poder cumplirlo, deben completar su carga en los puertos de Necochea (42'), y Bahía Blanca (45').

