Preguntas y respuestas sobre la problemática del costo del transporte para el Norte Argentino

PATRICIA BERGERO Y JULIO CALZADA

En la nota del informativo semanal N° 1797 del 17 de febrero último, la Bolsa estimaba que cerca de 11 millones de toneladas de granos y otros cultivos estarían bajando actualmente desde el Norte Argentino a las terminales portuarias del Gran Rosario y/o área central de país para su procesamiento y/o posterior exportación. Se estima que cerca del 80% de esa producción agrícola del norte argentino baja por camión. A partir de las inquietudes que generan los altos costos del transporte para las regiones alejadas de las principales zonas de consumo, como son los puertos de exportación, se elaboraron una serie de preguntas. A continuación de las mismas, se trata de trazar una respuesta.

Pregunta N°1:

En una nota del informativo semanal N° 1797 del 17 de febrero de este año, la Bolsa estimaba que cerca de 11 millones de toneladas de granos y otros cultivos estarían bajando actualmente desde el Norte Argentino a las terminales portuarias del Gran Rosario y/o área central de país para su procesamiento y/o posterior exportación. Se estima que cerca del 80% de esa producción agrícola del norte argentino baja por camión. Nos formulamos entonces la siguiente pregunta: ¿Qué tipo de dificultades implica esta dependencia del camión para los productores agropecuarios del Norte?

Respuesta a la pregunta N°1:

El transporte por camión implica para los productores del NOA/NEA mayores costos de transporte que si esa carga –en cambio- se dirigiera en ferrocarril a los puertos del Gran Rosario o las industrias o centros del consumo de la zona central del país. De acuerdo a nuestros estudios (Informativo Semanal N° 1794 del 27/1/2017) si se implementaran adecuados cambios en la operación del sistema ferroviario de cargas en Argentina y se rehabilitaran los ramales del Ferrocarril Belgrano Cargas; la baja en los costos logísticos para los productores agrícolas del norte argentino podría representarles una mejora de un 17% en el precio que recibe hoy por la venta de su maíz, o un 9% en el precio que recibe actualmente por la soja o un 19% en el del trigo. Estos hombres de campo tendrían un beneficio equivalente al que surgiría hoy si el Gobierno Nacional decidiera bajarles otro 5% a las retenciones a las exportaciones de soja. Son cifras importantísimas que ameritan pensar en la necesidad de un cambio estructural en la logística de transporte en Argentina.

Pregunta N°2:

¿Qué porcentaje del valor de la mercadería representa el costo del flete en camión al Gran Rosario para los productores más alejados del Norte Argentino (por ejemplo, Salta)?

Respuesta a la pregunta N°2:

Un análisis realizado por nuestra Dirección de Informaciones y Estudios Económicos en Setiembre del año pasado (Informativo Semanal N° 1778 del 30/9/2016) mostraba que el flete largo camionero representaba para los productores del Norte -ubicados a 700 Km de los Puertos del Gran Rosario- un 22% de los costos de implantación en soja. Cerca de 108 U$S/ha sobre un costo de implantación de 497 U$S/ha (Ver cuadro N°1).

Para los productores del Norte -ubicados a 1.150 Km de los Puertos del Gran Rosario- el flete largo camionero representaba en Setiembre de 2016 aproximadamente un 27% de los costos de implantación en soja. Cerca de 147 U$S/ha sobre un costo de implantación de 536 U$S/ha. Evidentemente se trata de un costo elevado para estos productores que encima tienen menores rindes que en la zona núcleo de producción argentina y una gran variabilidad climática, lo cual hace muy riesgosa su explotación.

Pregunta N°3:

Para aquella mercadería que baja del Norte Argentino al Gran Rosario ¿Cuál es el la diferencia que existe en el valor del flete por tonelada si se trae en camión, en tren o barcaza?

Respuesta a la pregunta N°3:

En el NOA/NEA, el costo del flete automotor a 830 Km de distancia del Gran Rosario es de aproximadamente 7 centavos de U$S la tonelada/kilómetro, según la tarifa fijada recientemente. Muchos productores del Norte no tienen servicios ferroviarios disponibles, con lo cual no hay una competencia camión-ferrocarril que les permita bajar los costos de fletes. Otros productores del Norte comentan que –cuando tienen servicios disponibles- el costo ferroviario se asimila al camionero.

Si el Gobierno avanza con cambios en el sistema de operación ferroviario de cargas y se ejecutan las obras de rehabilitación del Belgrano Cargas lo lógico sería que el ferrocarril -para distancias largas- llegue a tener un costo de flete largo de 3 centavos de U$S la tonelada/km más 1 centavo adicional de U$S (la tonelada/km) de flete camionero corto (este último para transportar la producción desde la chacra a la estación ferroviaria de su zona). Es decir que el costo de transporte ferroviario debería converger hacia los 4 centavos de U$S la tonelada/km.

La barcaza tiene habitualmente costos que oscilan en 1 a 1,5 centavos de U$S la tonelada/km, pero como viéramos en el informativo semanal N° 1797 del 17 de febrero de este año la operatoria de cabotaje con este medio de transporte es bajísima en Argentina. Se estima que apenas unas 200 mil toneladas podrían estar descendiendo por el Río Paraná, en barcazas, desde Barranqueras/Puerto Vilelas (Chaco) hacia las terminales portuarias del Gran Rosario. Un cifra realmente irrisoria.

Pregunta N°4:

Si el Norte tuviera una adecuada infraestructura de transporte –entiéndase ferrocarril, fluvial y rutas en condiciones adecuadas-, ¿en cuánto podría expandirse la superficie sembrada con los principales cultivos en esa región?

Respuesta a la pregunta N°4:

Es una difícil pregunta, pero trataremos de dar respuesta. Cuando hablamos del Norte Grande Argentino nos referimos al área que incluye diez provincias: Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. Si sumamos la producción 2015/2016 de los cultivos extensivos (maíz, soja, trigo, sorgo, arroz, algodón, girasol, poroto seco, etc.) de todas las provincias mencionadas, llegaríamos a la cifra de 17,1 millones de toneladas. Las hectáreas cosechadas fueron de 5,4 millones y las sembradas de 5,7 millones de ha.

Para ver hasta dónde puede crecer el área sembrada en el Norte Argentino con buena infraestructura de transporte y menores costos logísticos, hemos procedido a tratar de circunscribir la superficie partiendo de dos componentes: el Índice de Aridez de Martone (IM) y el Índice de Productividad (IP). El primero es uno de los índices de aridez que considera como dato fundamental las precipitaciones caídas a lo largo del año (como fuente de agua) y las temperaturas (como indicador de la capacidad para evaporar del clima). Partiendo del IM y de Índices de Productividad (IP) iguales o superiores a 55 (de acuerdo con los datos del Atlas de Suelos del INTA), la superficie disponible para agricultura para el NOA y el NEA podría pasar de 6 millones de ha actuales a 8/9 millones de hectáreas aproximadamente. Con este criterio, el potencial de incorporación de tierra bajo cultivo de esa región podría estar entre 2 y 3 millones de hectáreas. Hay que mencionar que esta es una estimación rápida, y que amerita un trabajo más profundo y detallado región por región.

Recordemos que el área agrícola del NOA y NEA ha crecido considerablemente en los últimos años. Pasó de un promedio de 3 M ha en los primeros 5 años de la década del 2000 a un promedio anual de 5,3 M ha en el lustro que cerró en el 2016. Considerando los casi 6 M ha del ciclo presente, podríamos sumar 2 a 3 millones ha y alcanzar los 8 a 9 M ha.

Para poder lograr la expansión de superficie, la actividad debe ser rentable y la reducción de costos es clave. Considerando la alta participación del flete en los costos de producir soja, es relevante apuntar a la reducción del mismo. Por lo tanto, es menester que, como mínimo, se ejecuten las obras de infraestructura de transporte que necesita la región y se realicen los cambios regulatorios en el sistema ferroviario.

Pregunta N°5:

¿Es elevado el flete camionero para el NOA-NEA? ¿Por qué?

Respuesta a la pregunta N°5:

Frecuentemente se analiza en diversos medios de comunicación el elevado peso del flete camionero para el transporte de cargas desde el Norte Argentino. Hay que tener mucho cuidado con esta afirmación. FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del autotransporte de cargas) encargó un análisis sobre el Impacto Fiscal sobre Costos y Tarifas

en el Transporte de Cargas al Instituto Argentino de Profesores Universitarios de Costos (Iapuco). Se analizaron tres modelos de costos, uno de ellos de larga distancia. Posteriormente aplicaron una metodología consistente en obtener un promedio simple y allí arribaron a la conclusión de que la tarifa final (flete) se compone –en promedio- de la siguiente forma:

a) Los impuestos, otros gravámenes a la actividad del transporte de cargas y peajes tienen una participación del 37,4% sobre la tarifa final (flete).
b) Los salarios tienen una participación del 15,8% respecto del total de costo de flete.
c) El combustible tiene un peso del 15,2% respecto de la tarifa final total.
d) Los costos operativos y de estructura representan el 18,7% del costo de flete.
e) la amortización del vehículo tiene un peso del 7% del costo total de flete.
f) la renta para el transportista es de apenas el 6%.

El informe evidencia el importante peso que tienen los impuestos, gravámenes y peaje en el flete camionero. FADEAAC remarca 'el escaso poder de decisión que tiene un transportista para reducir la tarifa final de un flete, siendo por lo general 'el factor Renta' el único que se altera, a la baja, cada vez que se presiona para una reducción de la tarifa final del flete'. La entidad sostiene que 'la continua reducción de los márgenes de renta, es un obstáculo para lograr un desarrollo sostenible del sector a largo plazo'. Tengamos presente que representantes de la entidad indican siempre que el 85% de los transportistas son pymes y el 92% de las empresas son propietarias de uno a cinco camiones en nuestro país. Este factor de desconcentración económica en pequeños propietarios nacionales es importante sostener en el tiempo, sin perjuicio de la necesidad de renovación de flota por cuestiones de eficiencia logística y seguridad vial.

En consecuencia, las largas distancias del NOA/NEA ameritan un mayor desarrollo del modo ferroviario, pero no debe soslayarse la necesaria complementariedad que debe lograr Argentina entre el transporte por camión, por ferrocarril y por barcaza; en una búsqueda sostenible de implementar un sistema de transporte integrado y eficiente que haga mínimos los costos logísticos.