Commodities

En los primeros dos meses de campaña, el ingreso de camiones con trigo a los puertos del Gran Rosario cayó un 65%

Tomás Rodriguez Zurro – Bruno Ferrari – Emilce Terré

En el acumulado Dic/Ene, la entrada de camiones con trigo a los puertos del Up River cayó un 65%, mientras que los embarques un 57%. La merma productiva y las huelgas, las principales causas. Además, la cosecha 2021/22 se comercializa a ritmo récord.

El ingreso de trigo a los puertos del Gran Rosario cayó un 65% en los dos primeros meses de la campaña, y se encuentra en un mínimo desde 2015/16. La mayor caída tuvo lugar en el mes de diciembre, en el que ingresaron 663.000 t, un 73% menos que en diciembre de 2019, aunque también cayó fuertemente durante el mes de enero: ingresó a los puertos un 55% menos que en igual mes del año anterior.



Esto encuentra sus causas en dos principales motivos. En primer lugar, por la caída productiva en la región de influencia del Gran Rosario. No resulta novedad a esta altura que la producción de trigo en las regiones central y norte se vieron seriamente afectadas por una pronunciada falta de precipitaciones en los meses de septiembre y octubre. De hecho, la producción de trigo en la región Centro cayó un 30% en comparación con el ciclo previo, mientras que en la región Norte la merma productiva fue del 70%.

Por lo tanto, considerando que los principales puertos de exportación de los granos originados en estas zonas son los puertos del Up River, era de esperarse que ante la menor producción, se vea reducida la llegada de camiones con trigo a las terminales del esta zona.



En segundo lugar, hay otro factor que explica la caída en el ingreso de camiones con trigo a las terminales portuarias que son los sucesivos conflictos gremiales y las consecuencias que han tenido sobre la logística en el transporte de mercadería. Por un lado, el paro de aceiteros y recibidores de granos que tuvo lugar entre el 09 y el 29 de diciembre. Por el otro, el paro de un sector del transporte que afecta la normal circulación de camiones por las rutas de nuestro país desde el 16 de enero y aún persiste a día de hoy.

En este sentido, si bien en la provincia de Santa Fe la operatoria de los puertos ha vuelto a la normalidad, esto no ha ocurrido en la provincia de Buenos Aires, donde el flujo de mercadería se encuentra virtualmente paralizado, principalmente en los puertos de Ingeniero White y Quequén. De hecho, de acuerdo a datos de un informe publicado por la Bolsa de Cereales de Bahía Blanca, el ingreso de camiones en los puertos de esa ciudad cayó un 95% entre el 19 de enero y el 1ro de febrero en relación a la última semana de actividad normal (11 al 18 de enero).

Estos problemas en la logística también han conducido a que los embarques de trigo en diciembre y enero cayeran un 57% respecto de la campaña anterior y también se ubiquen en un mínimo para los primeros dos meses de campaña desde el ciclo comercial 2015/16.



En lo que respecta a los destinos de los envíos de trigo, si bien en todos los casos se observa una merma, la caída más notoria es en los despachos hacia el sudeste asiático. Hasta fin de enero, los embarques hacia estos destinos totalizaron 610 mil toneladas, un 77% menos de las 2,7 Mt exportadas en el ciclo previo. En los últimos años las exportaciones hacia esta región de oriente habían experimentado un marcado incremento, explicado principalmente por la reducida producción australiana, que se vio altamente afectada por severas sequías. Sin embargo, con la recomposición de la producción triguera en el país oceánico el año en curso, era de esperarse que los embarques argentinos hacia el sudeste asiático se vieran afectados, considerando que el trigo australiano, al ser del Hemisferio Sur, es un competidor directo en cuanto a momento de ingreso de la cosecha.

Por su parte, los despachos hacia cayeron África un 37%, y hacia América sin contar Brasil un 42%. Los envíos hacia nuestro país vecino, en tanto, cayeron un 33% respecto al ciclo previo, hasta el menor volumen desde el mes de enero. De todas maneras, este menor tonelaje exportado en los primeros meses de la campaña comercial sería parcialmente compensado por mayores despachos más adelante. De hecho, de acuerdo a los datos de mes de embarque de las DJVE, en los meses de marzo a noviembre se superaría sistemáticamente, a excepción de septiembre, lo exportado en la campaña anterior. De esta manera, el acumulado entre esos meses ascendería a 5,4 Mt, casi 1,4 Mt por encima de lo exportado en igual período del ciclo 2019/20.



La comercialización de la 2021/22 avanza a gran ritmo

En las últimas semanas, la comercialización de trigo cosecha 2021/22 ha avanzado a pasos agigantados. De hecho, ya se lleva comercializado cerca de 1 Mt de la campaña próxima, un récord para esta altura del año y muy superior a las 45.000 toneladas que se llevaban negociadas para la misma altura del año anterior.



El máximo previo se había alcanzado en 2019, cuando de la cosecha 2019/20 se llevaban comercializados por adelantado algo menos de 500.000 t. De aquí se deduce que este nuevo guarismo nada menos que duplica el récord anterior.