

19 de noviembre de 2013

Leandro Pierbattisti (Acopiadores) en Agrotendencias 2013

La matriz logística de los países hace la diferencia

"No sirve de nada ser muy productivos, si después no podemos trasladar esa producción eficazmente", dijo Leandro Pierbattisti, asesor de la Federación de Acopiadores, al referirse en Agrotendencias 2013 a las limitantes estructurales de la oferta de los países emergentes.

Leandro Pierbattisti presentó un video filmado en 2010 que sirvió como disparador del tema. En él se pudo ver que es más productivo producir soja en Brasil que en Estados Unidos, pero mucho más rentable hacerlo en este último. Sin embargo, es más barato plantar soja en Brasil, pero hay un "costo Brasil" que hace que los productores de Mato Grosso, por ejemplo, ganen menos que los de Illinois. Para el transporte de granos, en Illinois se usa poco el camión pero todos los días se llenan decenas de barcasas con soja. En Brasil, la producción recorre 1000 kilómetros en camión y debe enfrentar el tránsito, los problemas de infraestructura, etc, haciendo que se pierda un tiempo precioso. La soja en Illinois recorre unos 150 kilómetros, mientras que en Brasil la mitad del país. También el costo portuario es el doble en Brasil y el del transporte es de 7 veces más alto y los trenes son muy anticuados. Sin embargo, la productividad de los brasileños asombra a los norteamericanos. Esta fue la información ofrecida en el documental compartido por Pierbattisti.

A continuación, el orador desarrolló las razones por las cuales la logística es un tema central para los países. "No sirve de nada ser muy productivos, si después no podemos trasladar esa producción eficazmente", dijo. Por ejemplo, cuando China le canceló compras a Brasil por las demoras, esto incidió en los precios y favoreció a la Argentina.

El asesor de la Federación de Acopiadores recordó que el USDA dice que Brasil va a aumentar en 20 millones de toneladas la soja en 10 años. Estados Unidos tendrá menos mercado en el mundo. Pero en Brasil, el "hinterland" promedio es 5 veces mayor al argentino (300 km vs. 1500 km).

"Argentina tiene un costo de producción más bajo que Brasil y Estados Unidos. La incidencia del transporte en el precio FOB es del 26% en Brasil, del 5% en Estados Unidos y del 6% en Argentina. Pero la Argentina tiene un 35% de retenciones. Y el arrendamiento incide un 26% en Argentina, un 7% en Brasil y 22% en Estados Unidos. El productor argentino, sin embargo, sigue siendo competitivo", detalló.

El secreto de los Estados Unidos es la matriz logística. Se reparte muy bien el tren, la barcaza, el avión y el camión en mercaderías en general. En soja, el 61% se traslada en barcasas, mientras que en Brasil sólo un 3%. En Argentina, el camión incide el 83% y el tren 15%.

"Brasil tiene muchos puertos y con semejante costa tiene problemas logísticos. Hay pocas terminales con capacidad de carga, almacenaje y velocidad adecuada. El 70% de la soja está alojada en el sur. El objetivo de este país es desarrollar toda esta fachada portuaria", comentó Pierbattisti.

En su opinión, la revolución agrícola norteamericana se da de la mano del transporte. En Argentina fue igual con los ferrocarriles. De 1870 a 1919 hubo un aumento del 2824% en vías ferroviarias.

"La historia de Estados Unidos es un ejemplo de lo importante que es para el desarrollo de los países armonizar el campo y la industria", destacó el orador y enumeró: primero fue la conquista del oeste en primera mitad del siglo XIX. Luego el desarrollo del transporte ferroviario a partir de 1860. Más tarde las primeras líneas transcontinentales en 1869. En 1862 se permite que cada familia ocupe un terreno. Globalmente, en 1860, se construye el canal de Suez y en

1916 el de Panamá. Los buques a vapor comienzan a reemplazar a la vela en 1890. Se comienza a usar mucha tecnología, se desarrolla la mecanización, se triplica la producción agrícola norteamericana y aumenta el número de agricultores. Estados Unidos desarrolló su propio mercado interno, pero sin crear un antagonismo con los mercados externos.

“Brasil está invirtiendo 3% del PBI en logística, cuando la demanda aumenta al 8%. La mitad de la red vial está en mal estado. El “costo Brasil” es del 3% del PBI. Es por ello que en 2012 nace la PAC: primera iniciativa estructurada para tratar estos problemas. La necesidad de inversión en logística es aperturista en Brasil, se trabaja en proyectos a 20 años. Se invertirán 42 mil millones de reales en autopistas y 91 mil millones en trenes. La idea es unir el sudeste desarrollado con el centro oeste y el noreste emergentes. Buscan desarrollar los puertos del norte, porque hay una gran ventaja para la exportación a la UE”, dijo Pierbattisti.

Y destacó: “Hay una apertura a la inversión privada. Se estima que el 90% de los proyectos logísticos se realizarán bajo cooperación público-privada. Lo que desean los operadores privados es poder manejar el “timing”, el control de cargas, porque ellos son los que conocen del tema”.

El asesor de los acopiadores dio el ejemplo de Ámsterdam, que por problemas similares a los de Brasil ordenó su puerto sin necesidad de privatizarlo. Mueve 5 millones de toneladas con solo 50 mil toneladas de capacidad de almacenaje. “Hay una logística por medio de pequeñas barcas distribuidas sobre todo el territorio europeo gracias a la sofisticada logística y el buen diálogo con los sindicatos. Hubo un cambio de estatuto jurídico de “público” a “público limitado”, que significa que el puerto sigue perteneciendo a la municipalidad de Ámsterdam, pero la gestión es privada, y está bajo derecho privado. El cambio no estuvo motivado para captar más fondos privados, sino para operar comercialmente con más fluidez estableciendo nuevos “partnerships”, comentó.

En el caso de Rusia, invirtió 3600 millones de dólares en una gran terminal portuaria “pero no sirvió, porque no se previó inicialmente el acceso ferroviario. Si se hace semejante planta y después no puede entrar un vagón, es bastante problemático”, dijo.

Qué ocurre en la Argentina

“Una revolución agrícola norteña con 85% de los granos movilizados por camión es muy complicada. El hinterland tradicional de los puertos argentinos abarca una proporción cercana al 80/85% de la producción total, pero en la actualidad se ha extendido el concepto de hinterland a zonas tan alejadas como el norte argentino”, expresó Pierbattisti.

Y describió: La expansión de la frontera agropecuaria al NEA y NOA no fue acompañada por mejoras en la infraestructura, con 2% del PBI invertidos o menos. Estas regiones dependen de la exportación y el flete de Salta a Rosario puede rozar el 50% del precio del maíz.

El 85% de los granos en la Argentina se traslada por camión, el 15% en tren y el 2% en vía fluvial, teniendo el Paraná. Hay un 30% de rutas pavimentadas. La red troncal de las rutas nacionales tiene una extensión de 15 mil kilómetros, de los que solo 1.500 son autopistas y autovías. En esas rutas se incorporaron en estos últimos tres años 850 mil autos por año, y solo se construyen por año 29 km de autopista.

“La estacionalidad exagera la dependencia del uso del camión”, dijo Pierbattisti y presentó un estudio de Agritrend (2012) donde se subraya la fuerte estacionalidad de los granos argentinos.

Además, dijo que el promedio de antigüedad de los camiones es de 22 años, mientras que la obsolescencia es de 20 años. En Brasil existen 1,5 millones de camiones en actividad, la mitad tiene más de 20 años. Esto ocurre sólo en los países emergentes.

La “safrinha” reforzará la estacionalidad argentina. Hace 4 años no lo imaginaba, pero la safrinha superó a la safra.

Para Leandro Pierbattisti, la eficacia debería ser el principal objetivo a la hora de elegir un modelo de infraestructura. Además, responder a las necesidades de infraestructura es una responsabilidad esencial del gobierno. “Tiene que haber un debate que trascienda privatización-estatización. Los gobiernos tienen un espectro amplio de decisión con respecto al modelo de infraestructura”.



Además, “es necesario planificar estratégicamente los proyectos de envergadura, que necesitan articulación e integración de todos los sectores. No se puede analizar el transporte ferroviario independientemente del automotor y fluvial”, concluyó Pierbattisti.

Más información en www.agrotendencias.com.ar