



El 85% de la cosecha se traslada por camión. Sólo 14% lo hace por ferrocarril, aunque cuesta la mitad. El flete interno aumentó 48% en un año y el externo cayó 7 por ciento...

El costo que paga un productor del norte argentino para transportar una tonelada de soja a Rosario, el puerto de salida, es 56,2% mayor al que debe desembolsar un exportador para hacer llegar la misma tonelada de soja al puerto de Rotterdam, en Holanda, que es el portal de acceso de las importaciones nacionales a Europa.

Según el tarifario vigente publicado por la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) cubrir la distancia de 710 kilómetros que separan a Rosario de Resistencia, en Chaco, cuesta algo más de \$ 205 por tonelada, es decir, unos u\$s 50.

En paralelo, según la Bolsa de Cereales de Buenos Aires sobre datos del Ministerio de Agricultura, ese mismo volumen debe pagar u\$s 32 por llegar a Rotterdam.

Hay algunas salvedades que hacer sobre esta comparación y la primera es que, mientras los camiones cargan 30 toneladas, los barcos a Holanda van cargados con 25.000 toneladas. En

segundo término, los camiones dentro de la Argentina transportan soja, pero hacia Rotterdam van cargados con pellets de soja, un derivado de la oleaginosa cuyo valor FOB (puesto en puerto) es menor que el de la oleaginosa (u\$s 368 por tonelada contra u\$s 509) pero aún así es más caro que la soja en Rosario, que el viernes cerró en \$ 1.270 por tonelada, o u\$s 308.

Esto hace que la incidencia del costo del flete internacional a Rotterdam sea del 8,6% sobre el valor del pellet de soja, mientras que el flete interno incide en un 16% sobre el valor del poroto de soja en Rosario.

Más allá de las salvedades, el costo del transporte de granos en camión se prueba caro en la Argentina si se lo compara con el valor de los fletes internacionales. Enviar una tonelada de soja a China es sólo 32% más caro que llevarla desde Resistencia a Rosario, mientras que si se toman otras distancias, como Salta, el valor del envío en camión es 4,5% mayor.

La diferencia entre los precios del transporte en camión en el mercado interno y del flete en el mercado internacional se fue ensanchando en el último tiempo. Hace un año, los envíos a China costaban 7% más y a Holanda, 6% más. En paralelo, los costos internos, según indica la Bolsa de Cereales se incrementaron más de 48% en el último año.

El costo del flete para granos es uno de los principales gastos que calcula el productor e incide directamente en la rentabilidad del campo. Aún así, las alternativas al camión, como el transporte por ferrocarril, hoy no están disponibles para todos por el desmantelamiento de la red nacional.

Según un reciente informe de la Bolsa de Comercio de Rosario, enviar granos por tren cuesta la mitad que hacerlo por camión.

En promedio, el costo de transporte de granos por camión este año será de u\$s 0,1 por tonelada por kilómetro, contra u\$s 0,05 por tonelada por kilómetro que costará el envío por ferrocarril. Mientras el 85% de la cosecha viajará sobre ruedas, sólo el 14% lo hará por ferrocarril.

Otra opción para algunos tramos es la barcaza, por la que se paga u\$s 0,02 por tonelada por kilómetro, pero por esa vía viajará sólo 1% de la cosecha nacional que se transporte.

El transporte interno de granos que alcanzará para la campaña 2010/11 las 90 millones de toneladas costará, en total, unos u\$s 2.800 millones, según la BCR. En paralelo, los fletes internacionales por 76 millones de toneladas costarán u\$s 3.399 millones.