

La vuelta de la manzana

Hasta la instauración de los “reembolsos patagónicos”, el puerto local tuvo una larga tradición en exportaciones frutícolas, llegando a ser la puerta de salida de la producción del valle rionegrino.

Es conveniente profundizar el análisis y preguntarse qué posibilidades concretas tiene el puerto para consolidarse nuevamente como exportador frutícola.

Con un volumen de fruta similar al de la época de auge, la actividad tendría un impacto de aproximadamente 4,5 millones de dólares en la economía local.

Durante 2003 se anunció el retorno de algunos lotes de peras y manzanas. Los envíos se materializaron a principios de este año.

En los últimos años, la fruta era una carga desconocida en el puerto de Bahía Blanca para las generaciones más jóvenes. No así para quienes tuvieron la oportunidad de conocer el movimiento portuario bahiense durante la década del '70 y '80. Es que el puerto local tuvo una larga tradición en exportaciones frutícolas, llegando a ser la puerta de salida de la producción del valle rionegrino.

Por causas que se analizarán en este estudio, las condiciones cambiaron y Bahía Blanca perdió bruscamente esa carga. La situación se mantuvo durante dos décadas, hasta que durante 2003 se anunció el retorno de algunos lotes de peras y manzanas. Los envíos se materializaron a principios de este año.

Más allá de esta primera información, es conveniente profundizar el análisis y preguntarse qué posibilidades concretas tiene el puerto para consolidarse nuevamente como exportador frutícola, y cuál es el grado de competitividad frente a sus competidores.

El objetivo de este estudio es responder estas preguntas y estimar el impacto directo de la actividad en la economía regional, en base a los costos y precios de exportación relevados en puertos fruteros y al flujo de mercadería de los años de auge para Bahía Blanca.

Breve historia de las exportaciones frutícolas bahienses

Diversa bibliografía y anuarios estadísticos dan cuenta de la llegada de la fruta a Ing. White. En este sentido, el *Informe Estadístico de 1970* del Puerto de Bahía Blanca y el *Estudio económico de la fruticultura argentina*¹ (1967) narran los hechos relativos al boom exportador de fines de los '60 y principios de los '70. A continuación se exponen los párrafos sobresalientes de las publicaciones mencionadas:

“El año 1967 se ha convertido en el más importante para la historia frutícola del puerto de Bahía Blanca. Dentro de la temporada de embarque en caliente, la exportación por los puertos de Ing. White fue de 1,8 millones de cajones con un movimiento de 20 buques. Se embarcó más fruta en 1967 que en los últimos 10 años”.

¹ Autor: Carlos Armero Sixto. El capítulo X se denomina “La extraordinaria campaña de Ingeniero White en 1967”.

"A partir de 1967 se produjo un cambio fundamental. A medida que el ferrocarril empezaba a perder el monopolio en el transporte, una mayor afluencia de fruta se encaminaba a Bahía Blanca, ubicada a mitad de distancia".

"¿Qué es lo que provocó en 1967 el boom de la exportación por Bahía Blanca? Un factor determinante fue el régimen de trabajo portuario. Otro, la determinación por parte de las autoridades de la Secretaría de Transporte de canalizar exportaciones por ese puerto, con la organización de una comisión para programar los embarques, y naturalmente, la presión de los productores a través de CORPOFRUT y los exportadores".

"Bahía Blanca es hoy el puerto frutero Nº 1 de la Argentina. Su liderazgo se concretó muy recientemente, a partir de 1969, y en estos momentos la tendencia parece irreversible".

A medida que el ferrocarril empezaba a perder el monopolio en el transporte, una mayor afluencia de fruta se encaminaba a Bahía Blanca, ubicada a mitad de distancia.

Ya en ese momento se estimaba el gran impacto de la actividad. Así se explicaba en el párrafo que se transcribe a continuación:

"A partir de 1967 se generó:

- Ahorro de fletes (109.341.720 pesos)
- Ingreso de divisas en concepto de exportación (5.591.822 dólares)
- Utilidades directas para el puerto (133 millones de pesos aproximadamente)
- Mejores cotizaciones para la fruta por la inmejorable situación en que llegaban a los mercados europeos".

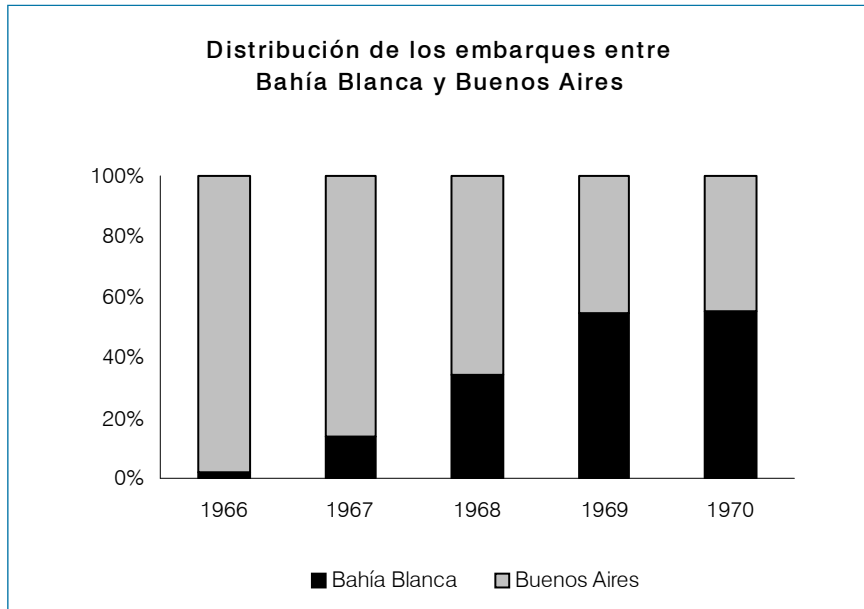


Gráfico 1

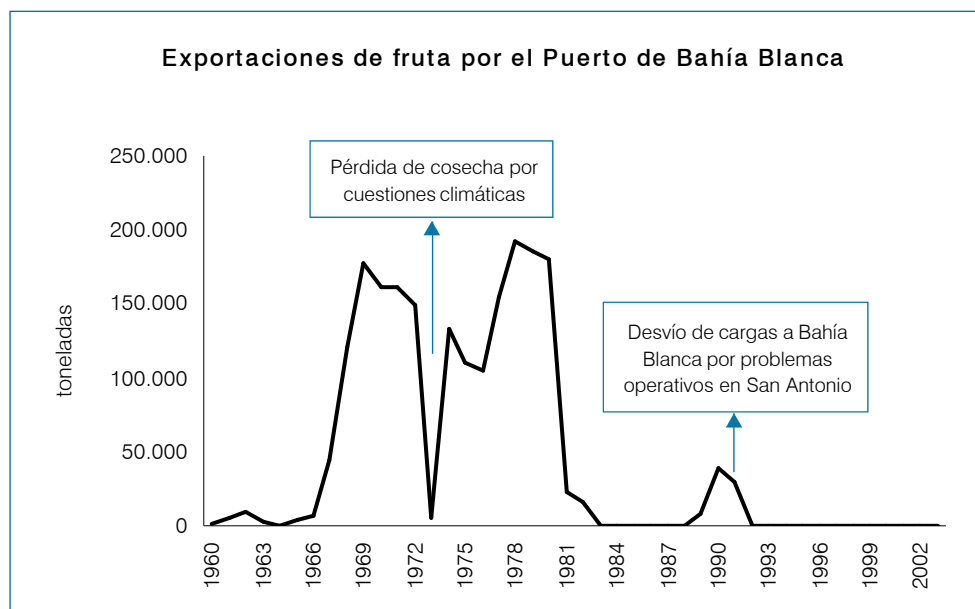
Fuente: AGP

La brusca caída de las exportaciones a partir de la década del '80 respondió a la instauración del régimen de reembolsos a la exportación por los puertos patagónicos². El beneficio tuvo su origen en el año 1981 con la Resolución ME 11/81, la cual otorgaba un reembolso del 11% sobre el valor FOB de las mercaderías exportadas por los puertos patagónicos sin importar el origen provincial de las mismas. Posteriormente, en enero de 1983 fue reemplazada por la Resolución ME 88/83 que estuvo vigente hasta que se promulgó la Ley 23.018 (diciembre del

² Un análisis más detallado de este tema se encuentra en "Los reembolsos patagónicos: ¿política de promoción o de discriminación?", IAE 40, septiembre de 1998.

Gráfico 2

Fuente: CGPBB



mismo año), la cual estableció como condición principal que accederían al beneficio únicamente aquellas mercaderías originarias o manufacturadas en establecimientos industriales ubicados en la región patagónica, delegando en los Gobiernos Provinciales la certificación del origen de las mismas.

³ “El potencial pesquero”, IAE 50, mayo de 2000.

Igual suerte corrió otra carga tradicional del puerto bahiense, como eran los productos pesqueros³. La producción de peras y manzanas proveniente del Valle del Río Colorado (Alto Valle y Valle Medio) se redireccionó primeramente a Puerto Madryn y luego a San Antonio. A través de los años esta terminal logró un importante grado de especialización en materia frutícola, convirtiéndose en la principal salida de manzanas y peras con destino al exterior y ocupando el lugar que alguna vez tuvo Bahía Blanca.

Si no se establece una nueva prórroga (como sucedió en 1995), los reembolsos desaparecerán para San Antonio en 2006 (actualmente son del 2% y el año entrante serán del 1%). La pregunta obligada es ¿retornarán los envíos a Bahía Blanca? ¿Se podrá afirmar que en unos años se asistirá a la “vuelta de la manzana”?

Las condiciones actuales

Si la desaparición de los reembolsos se hiciera efectiva, Bahía Blanca y San Antonio quedarían en igualdad de condiciones. Pero esta igualdad es sólo en materia fiscal.

Si la desaparición de los reembolsos se hiciera efectiva, Bahía Blanca y San Antonio quedarían en igualdad de condiciones. Pero esta igualdad es sólo en materia fiscal. La realidad indica que cuestiones de infraestructura y operativas son muy diferentes en ambos puertos. En otras palabras, si se pretende volver a recuperar esa carga, es necesario establecer condiciones que posicionen nuevamente a Bahía Blanca para convertirse en una alternativa competitiva.

La estiba

Según las consultas efectuadas, una de las diferencias entre Bahía Blanca y San Antonio es la estiba. Actualmente, los principales factores críticos a priorizar al momento de mejorar la competitividad son el incremento de la productividad en la manipulación de la carga y la nivelación de los salarios para poder optimizar la estructura de costos.

La especialización confluye en un círculo virtuoso que es estiba rápida y barata – mayor competitividad – más cargas – más trabajo para los estibadores. Cuando esto no sucede, existe un alto riesgo de que se produzca un círculo vicioso que es estiba cara y lenta – mayor conflicto – menor competitividad – menos cargas – menos trabajo para los estibadores. En definitiva, es gravitante nivelar los costos y rendimientos de la estiba con la existente en otros puertos, tanto en cuanto a los conceptos a cobrar como a los salarios y la productividad.

La oferta de líneas marítimas

Otro de los aspectos a mejorar es, indiscutiblemente, la oferta de líneas marítimas. Más allá de lo positivo de contar con una línea regular de buques portacontenedores –hecho que se ha resaltado en todos los estudios de CREEBBA referentes al sector portuario– lo cierto es que la combinación de una sola línea con una baja frecuencia representa una desventaja momentánea para los productores y exportadores al comparar con otros puertos. El carácter de momentánea se asocia a que se trata de la parte inicial de un proceso a mediano plazo, del cual se espera que a través de un aumento en el volumen de carga, se logre atraer la oferta de nuevos prestadores del servicio de transporte. Vía una mayor competencia, cabría esperar mejores costos y condiciones del servicio.

Este punto no se refiere solamente a la posibilidad de quien exporta de contratar la línea más acorde a sus intereses (por confianza, costos, trayectoria, etc.) sino a la ventaja de embarcar rápidamente su mercadería en el buque. Cualquier demora en las frecuencias o el *transit time* de una única línea compromete seriamente los contratos de exportación. Al no contar con la opción de embarcar en un buque alternativo, el riesgo aumenta, pudiéndose perder el negocio futuro de la exportación.

Infraestructura y costo de frío

Tras largos años de inactividad –o de baja actividad– los frigoríficos dentro del puerto se han deteriorado por el paso del tiempo y la falta de mantenimiento. Algunos han desaparecido (Bay Blanc, Enfrípez) mientras que otros se han reacondicionado parcialmente.

Las instalaciones del ex-frigorífico GEPA han sido recuperadas a fin de retomar su plena capacidad operativa y adaptarla a las actuales exigencias de los mercados internacionales. Según los medios de prensa locales, la autoridad portuaria bahiense ha invertido 300 mil pesos para las dependencias del ex-frigorífico GEPA donde será alojada la fruta que proceda de la provincia de Río Negro, para una cuarentena, antes de su exportación. Se rehabilitaron tres cámaras frigoríficas y dos túneles de frío, con capacidad para 60 mil cajones aproximadamente.

La inversión necesaria para acondicionar las instalaciones existentes del frigorífico Tres Ases que dejaría en plena actividad el total de volumen de almacenaje disponible en Puerto Ing. White para la conservación de frutas, puede variar entre 200 mil y 400 mil pesos⁴, dependiendo del grado de conservación en que se pretenda dejar las instalaciones edilicias existentes.

Respecto al costo del frío, caben las mismas consideraciones que para la estiba. De comenzarse con una cierta regularidad en los envíos, se deberán nivelar los costos respecto de otros puertos. Este aspecto es muy importante, dada la importancia del rubro dentro de la estructura de costos de exportación.

Consideraciones finales

Al igual que para los productos pesqueros, el caso de la fruta demuestra que los incentivos fiscales han distorsionado la asignación de recursos durante los años de vigencia de la política

Se espera que a través de un aumento en el volumen de carga, se logre atraer la oferta de nuevos prestadores del servicio de transporte.

⁴ El costo máximo contempla el acondicionamiento del total del equipamiento electromecánico y algunas mejoras edilicias necesarias para garantizar la buena conservación de los productos que se almacenen, como la reparación de la superficie de los techos parabólicos y reacondicionamiento de aislación en techos de cámaras.

Box 1. Estimación del impacto directo de la actividad para la economía regional

Para tener una idea aproximada de la magnitud de ingresos que distribuye la actividad exportadora de frutas entre los diferentes actores de la economía regional, basta realizar algunos cálculos a trazo grueso⁵:

- En 1980, año récord de exportación, salieron por Bahía Blanca 180 mil toneladas de fruta.
- Enviando esta producción en contenedores de 40' refrigerados, se necesitan aproximadamente 6.700 contenedores. Este movimiento más que duplicaría las unidades enviadas con mercadería durante todo el 2003.
- Los buques que operaron con fruta en 1980 fueron 53. Calculando una frecuencia de 5 buques por mes durante los 6 meses de temporada (enero a junio, 30 en total), cada uno de ellos cargaría aproximadamente 220 unidades.
- La autoridad portuaria percibiría en concepto de Servicio a las Cargas, un monto aproximado de u\$s 150 mil, mientras que su ingreso se complementaría con la Tasa de Uso de Puerto (u\$s 85 mil) y Tasa por Uso de Vías Navegables (u\$s 30 mil).
- En concepto de practicaje y remolques, estos buques pagarían alrededor de u\$s 500 mil.
- Los agentes logísticos y de carga, en concepto de *handling, gate*, y otros conceptos, verían remunerada su actividad en aproximadamente u\$s 1,3 millones.
- El costo de frío para ese volumen de fruta se calcula en aproximadamente 2 millones de dólares.
- El costo de estiba para consolidar los contenedores oscilaría en 550 mil dólares.

En resumen, sin calcular agenciamiento marítimo ni las eventuales reparaciones que pudieran llegar a contratar los buques, con parámetros conservadores y costos estándares de puertos fruteros, la actividad volcaría en la economía regional alrededor de 4,5 millones de dólares anuales. Este impacto podría ser mayor si se incrementara el número de buques o la fruta debiera permanecer más tiempo en las cámaras frigoríficas.

⁵ En todos los casos se consultaron a fuentes directas. Algunos valores corresponden al Puerto de San Antonio, por no poseer los mismos para el puerto local.

de reembolsos por los puertos patagónicos. A poco tiempo de finalizar la misma, se encuentra que Bahía Blanca se encontrará en igualdad de condiciones respecto de San Antonio, pero sólo en materia fiscal. El puerto patagónico adquirió un grado de especialización tal que le permitirá ser competitivo aún cuando finalice la política de reembolsos, reforzando su posicionamiento estratégico a través de la integración vertical. Por lo tanto, los esfuerzos de la terminal local deberán ser mayores aún para poder recuperar carga.

Difícilmente los grandes operadores que ya están establecidos en San Antonio puedan ser tentados a derivar su carga hacia Bahía Blanca, máxime cuando son en parte dueños de la terminal portuaria rionegrina. Además, los organismos crediticios y el gobierno rionegrino también brindan incentivos para utilizar el puerto de su provincia. Sin embargo, como ya se mencionó, pequeños y medianos productores pueden tener al puerto local como alternativa competitiva, siempre y cuando se mejoren algunos aspectos que lo tornen atractivo para la exportación.

El desempeño de la estiba, por ejemplo, deberá adecuarse paulatinamente a los costos y tiempos logrados en San Antonio. Es básicamente una cuestión de entrenamiento. Cabe recordar que en la década del '70, los rendimientos eran mucho menores que en Buenos Aires y cuando comenzó el movimiento frutero, superaron al puerto capitalino. Deberá entenderse además que los focos de conflicto restan competitividad.

En cuanto a la oferta de líneas navieras portacontenedores, la misma tiene amplias posibilidades

Pequeños y medianos productores pueden tener al puerto local como alternativa competitiva, siempre y cuando se mejoren algunos aspectos que lo tornen atractivo para la exportación.

de incrementarse cuando finalice el muelle multipropósito. Este es un factor clave para la diversificación de cargas del puerto como carta de presentación frente a productores, exportadores y armadores. Finalmente, como contrapartida a estas cuestiones a mejorar, conviene recordar las ventajas de Bahía Blanca, tantas veces resaltadas, que son realmente un valor agregado en materia portuaria, fundamentalmente las conexiones férreas y viales y los frigoríficos frente al muelle. Esto tendría además el efecto de revalorizar la infraestructura de transporte, parcialmente ociosa en la actualidad. Por su parte, la recuperación de la capacidad de frío demandará recursos económicos.

Cabe recordar, sin embargo, que la inversión, si las condiciones están dadas, no se hace esperar. Una muestra fehaciente de esto es un párrafo extraído de la bibliografía mencionada: *“Este boom exportador frutícola fue seguido por la realización de obras de infraestructura complementarias (pavimentación de accesos a muelles, ampliación de la capacidad frigorífica, iluminación, etc.).”* Con estas condiciones, la vuelta de la manzana podría dejar de ser una utopía para convertirse nuevamente en una actividad con grandes derrames en la economía regional. ■

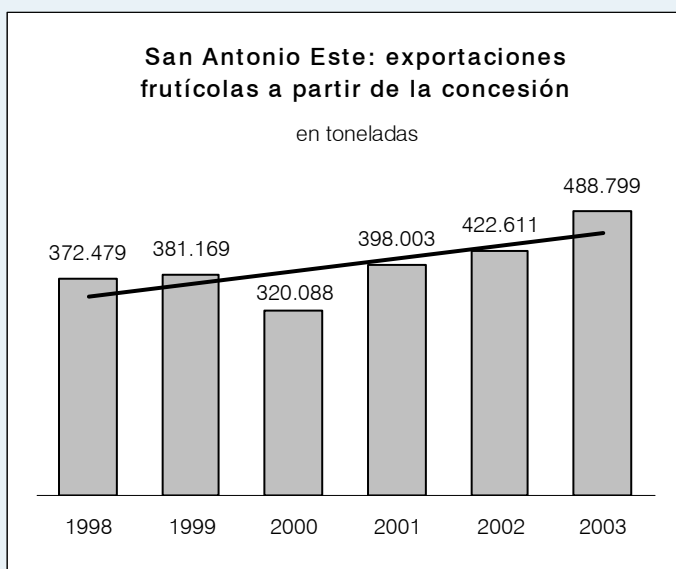
Box 2. El puerto de San Antonio Este

El Puerto de San Antonio Este fue construido por el Estado Nacional y puesto en operaciones en febrero de 1983 a través de la Ex - Administración General de Puertos. A principios de 1990 fue provincializado, y en 1998, concesionado a la Terminal de Servicios Portuarios Patagonia Norte para la administración y explotación.

La Terminal de Servicios Portuarios Patagonia Norte es una sociedad anónima constituida por 24 empresas de la región vinculadas a la producción, industrialización y comercialización externa de frutas y hortalizas (todos ellos importantes usuarios del puerto de San Antonio Este), asociados con una empresa nacional de estibajes de larga trayectoria en la actividad portuaria.

Esta integración vertical tiene una doble lectura. Por un lado, se alcanza un grado importante de especialización. Pero como contrapartida, se atiende prioritariamente a los grupos que conforman esta sociedad. El resto de las firmas productoras y exportadoras quedan relegadas a un segundo plano. Justamente allí está el nicho que Bahía Blanca tendría posibilidades de atender.

El boom exportador frutícola de los '70 fue seguido por la realización de obras de infraestructura como pavimentación de accesos a muelles, ampliación de la capacidad frigorífica e iluminación,



Fuente: Sitio web de la Terminal Portuaria Patagonia Norte: www.patagonia-norte.com.ar