

# COMPETITIVIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y ALIMENTACIÓN ANIMAL

Las noticias que han llegado desde Rusia acerca de las notables pérdidas en la cosecha de trigo y que se han estimado en unas 10 millones de hectáreas de cultivo perjudicadas, son ciertamente preocupantes. Como es sabido, España es deficitaria en el abastecimiento de materias primas para alimentación animal, por lo que debe importar cantidades considerables de cereales, proteaginosas y oleaginosas por vía marítima, siendo clave la eficiencia del sistema de infraestructuras portuarias y ferroviarias a la hora de situar dichas mercancías en su destino sobre territorio español.

José Luis Pérez Gil

La reciente Ley 33/2010, que modifica la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, incide en el aumento de competitividad de los puertos, mediante la liberalización de las operaciones de estiba. El artículo 56 subraya que la actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general. Asimismo, las tasas dejarán de fijarse como una media del coste de los servicios en los veintiocho puertos de interés general, lo que sin duda redundará en una flexibilización de las mismas. La antedicha modificación legal vendrá a dotar a los puertos de un nivel de competencia mayor, habiendo cierto margen de me-

jora, tanto a nivel de tasas portuarias como a nivel de operaciones. En este último caso, la mayor competencia y la incorporación de operadores dotados de grandes grúas autoportantes y de sistemas de descarga en continuo de buques propiciarán una gran reducción del coste unitario de descarga.

Si se une a lo anterior una mejora de la red ferroviaria de carga, esto posibilitaría de verdad una competencia real entre puertos, ampliando el *Hinterland* de algunos puertos y con él su área de influencia ya que un coste de operaciones y tasas menor puede verse anulado por mayores costes de transporte por carretera, además de la ganancia de competitividad que el mero abaratamiento de dichos costes de transporte supone.

Es clave reducir el coste logístico de transporte desde el puerto hasta las fábricas, sobre todo para el abastecimiento a grandes

plantas de producción, lo que es más importante aún si se tiene en cuenta que en España en torno al 50% de la producción de pienso es integrada, siendo el resto casi a partes iguales para el mercado libre y para autoconsumo.

## EL MARGEN DE MEJORA, EN CIFRAS

Yendo a la parte numérica del análisis y sin ánimo de exhaustividad, sino de esbozar el margen estimado de mejora, baste enumerar algunos datos. España importa aproximadamente el 40% del cereal para piensos y casi el 100% de la soja, lo que supone entre 6-8 millones de toneladas en el primer caso y unos 6 millones de toneladas en el segundo, en total entre 12 y 14 millones de toneladas anuales sin contar importaciones menos cuantiosas de proteaginosas y otros subproductos.

Teniendo en cuenta que actualmente, con datos de 2009, España es el país de la Unión Europea que más piensos para alimentación animal produce, con un total de 21,45 millones de toneladas, y sabiendo que en torno a la mitad de las materias primas son importadas es fácil concluir que los precios internacionales, los costes logísticos, aduaneros y portuarios son claves en la competitividad de este sector industrial.

Considerando una mercancía importada como la soja, en su origen, el precio FOB (*Free On Board*) internacional incluye los gastos derivados de los trámites aduaneros de exportación y los gastos del embarque incorporados al precio de la mercancía en origen.

Siendo este precio poco ilustrativo para la operativa internacional se emplea como precio de referencia el precio CIF (*Cost, Insurance, Freight*) que refleja el



coste del flete y el seguro y sitúa la mercancía en destino; éste es el precio al que se acuerdan las operaciones de futuro sobre *commodities*-tipo como la harina de soja (estandarizada con el 44% o el 47% de proteína bruta) expresado en dólares/ tonelada (\$/t) y con respecto a puertos de referencia europeos como Róterdam o Barcelona.

**COSTES DE TRANSPORTE, DESESTIBA Y ALMACENAMIENTO**

Partiendo del precio CIF, con el que se pueden acordar operaciones a nivel internacional, la competitividad del sistema portuario y de infraestructuras nacional incide en el monto de al menos los siguientes costes, a saber, las tasas portuarias, los gastos de desestiba, los costes de almacenamiento a través del canon portuario sobre instalaciones y los costes de transporte a destino a nivel de la existencia de una red ferroviaria de carga en buenas condiciones y a un coste ajustado. Tomando un precio CIF de 290 €/t de harina de soja, sólo el coste de transporte a destino puede suponer entre 3 €/t/100 km para el ferrocarril y los 10 €/t/100 km para el transporte por carretera, lo que supone para un transporte tipo de 300 km, unos 9 €/t en el primer caso y 30 €/t en el segundo, es

decir, sólo el transporte puede suponer entre un 3,1% y un 10,34% sobre el precio CIF o lo que es lo mismo más de un 7% de posible reducción-mejora sobre el coste total de estas materias primas.

A lo anterior, cabe añadir las mejoras derivadas de la mayor competitividad en tasas y costes de desestiba y almacenamiento. Se estima que el coste de desestiba, aunque variable en función del puerto considerado, oscila entre 6 y 7,5 €/t, lo que puede suponer cerca de un 2,5% sobre precio CIF y el coste de almacenamiento oscila sobre los 1,5 €/t euros/mes, lo que hace que sumado al anterior ambos supongan un 3% sobre precio CIF. El conjunto de costes actuales, en los que predominan las tasas y costes de desestiba escasamente ajustados y el transporte por carretera, puede llegar al 13-15% sobre precio CIF.

La optimización de todos los costes mencionados podría suponer fácilmente un 7% sobre el coste total de estas materias primas, que al ser importadas en un 50%, redundaría en un 3,5% de reducción en el precio final del pienso, lo que es una mejora muy considerable. Es fácil comprender que hay un importante margen de ganancia competitiva al alcance de un sector de gran importancia para la economía.



MAQUINARIA AGRÍCOLA  
GANADERÍA  
CULTIVOS  
ENERGÍA SOSTENIBLE  
SECTOR FORESTAL

20-02 2011  
24-02  
PARIS NORD VILLEPINTE FRANCE

**SIMA**  
SIMAGENA - SIMAVIP  
MUNDIAL DE PROVEEDORES DE LA AGRICULTURA Y GANADERÍA



**¡Nuestra Estrategia : acompañarle con eficacia!**

**VISITA ÚTIL**

- Descubrimiento** del Palmarés de la Innovación  
1 350 expositores de 38 países, 1 446 marcas
- Encuentro** de la genética de alto rendimiento  
Bovino de leche y de carne/ SIMAGENA
- Plataforma** de energías sostenibles
- PANORAMA** de las perspectivas del sector agrícola  
30 talleres, 15 conferencias y 4 visitas a explotaciones

**VISITA PRÁCTICA EN UN CLIC**

Imprima **gratuitamente** su pase con su nombre y lo **recibirá por mail**.  
Prepare **una visita a su medida** gracias al plano interactivo.  
Todo en [www.simaonline.com](http://www.simaonline.com) o en [www.planetagri.com](http://www.planetagri.com)

**NUEVO**

**Gane tiempo el día de su visita !**

Reserve también, con antelación, su almuerzo así como el SIMA'S BOOK, (el catálogo de expositores y todas las innovaciones presentadas).

Para eso, le esperamos en la sección SIMA de [www.planet-agri.com](http://www.planet-agri.com), sitio web o en [www.simaonline.com](http://www.simaonline.com)

**PARIS, CAPITAL MUNDIAL DE LA AGRICULTURA : EN 2011, SIMA SE LLEVARÁ A CABO AL MISMO TIEMPO QUE LA FERIA INTERNACIONAL DE AGRICULTURA**  
Feria Internacional de Agricultura  
19 al 27 febrero de 2011 – Paris Porte de Versailles - Francia