

# CLAVES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DE LA AGROINDUSTRIA NACIONAL

Los países deben pensar y actuar de manera estratégica con el fin de sobrellevar los desafíos, comenzando por cómo incrementar su competitividad en el mercado.

En el universo de las commodities, cada vez más, la competitividad está determinada por factores tales como las economías de escala, eficiencia logística y cumplimiento de estrictos estándares de calidad.

En este comentario se abordarán dos cuestiones cruciales para la mejora de competitividad del sector agroindustrial nacional: la innovación y la infraestructura.

Argentina debe crecer en productividad y calidad, explorar nuevas fronteras agropecuarias y, al mismo tiempo, cubrir todas las demandas. La expansión de los cultivos hacia zonas marginales se sostendrá por nuevas variedades de semillas de alto rendimiento, más estables y tolerantes a diferentes tipos de estrés: salinidad, déficit hídrico, temperaturas extremas, resistencia a malezas, enfermedades y plagas, adaptación a distintas condiciones agroecológicas, entre otros.

El mejoramiento genético se practica actualmente en tres formas: el tradicional o clásico (cruzamiento, selección e hibridación), la biotecnología y el uso de la ingeniería genética. Todos ellos propician beneficios no sólo para los productores, sino también para procesadores y consumidores (mejor calidad industrial, producción de plásticos biodegradables, mayor contenido de nutrientes, portación de vacunas comestibles, características especiales para diabéticos o celíacos, etc.).

El descubrimiento de nuevos eventos y fenómenos técnicos y económicos genera una discusión respecto de los derechos de los inventores y creadores, que entra en el campo de los derechos de propiedad intelectual.

Es necesario fomentar el desarrollo de innovaciones, creando un entorno favorable, en términos políticos, legales y de aceptación pública. El progreso sostenido del fitomejoramiento y la biotecnología debe ser considerado de importancia estratégica. Por ello es básico resolver a la brevedad la cuestión de las patentes intelectuales, hallar consensos básicos sobre un sistema de retribución razonable de las inversiones en investiga-

ción y desarrollo, que estimule la incorporación de descubrimientos y que cuente con mecanismos de control eficientes y aceptados.

De no hallarse modos de solución que aseguren la incorporación futura de nuevas tecnologías para el aumento de la productividad y la calidad de nuestros productos básicos, estaremos condenando el crecimiento del sector en forma sostenida.

El segundo aspecto, que implica uno de los desafíos más serios que enfrenta nuestro país para el desarrollo de su agroindustria, es mejorar la infraestructura de transporte (carreteras, ferrocarriles, vías navegables, puertos).

Si no se encarar en el futuro inmediato inversiones para mejorar la eficiencia global en el transporte interno de cargas y para bajar sus costos, nuestras potencialidades productivas se verán seriamente limitadas.

En el plano local es sabido que las terminales portuarias del Área Metropolitana de Rosario concentran el embarque del 60% de los granos y del 90% de la harina de soja y de los aceites vegetales que exporta la Argentina.

La capacidad de los accesos, de las playas y de los puertos de la región se pondrán a prueba durante los próximos meses. La obtención de una cosecha récord de soja, sumada a los importantes inventarios remanentes de la campaña pasada, suponen un enorme reto logístico de transporte, almacenaje y procesamiento.

Estamos expuestos a sufrir un colapso en este nodo crítico de nuestro comercio exterior. Y si esto ocurre, no será por un evento fortuito o un hecho de la naturaleza, será porque lisa y llanamente no se adoptaron en su momento las decisiones de inversión en infraestructura que resultaban imprescindibles.

En los últimos 25 años, las únicas obras de infraestructura vial de real trascendencia en esta región han sido el Puente Rosario-Victoria y la finalización de la autopista

Rosario-Córdoba. Lo demás fueron meros paliativos. Paralelamente, en este último cuarto de siglo se triplicó la producción de granos: pasamos de producir 35 millones de toneladas a 105 millones. Además, el contraste entre los más de 60.000 millones de dólares aportados por el sector en los últimos doce años sólo en concepto de retenciones a las exportaciones y lo minúsculo reinvertido en obras es impactante.

En materia ferroviaria, si bien debe reconocerse que en los últimos tiempos se está avanzando en la recuperación del Belgrano Cargas, un ferrocarril clave para la producción granaria del NOA y NEA, es evidente que los tres componentes principales de la oferta ferroviaria (infraestructura, material rodante y personal) presentan enormes insuficiencias. Sin ir más lejos, en el 2014 el ferrocarril transportó menos de 11 millones de toneladas de granos y subproductos, y alrededor de 20 millones de toneladas en el total de cargas, una contribución muy poco significativa si se tiene presente que a mediados de la década del '40, se transportaron por vía férrea hasta 45 millones de toneladas.

Cabe preguntarse entonces: ¿de qué sirve que la actividad privada siga invirtiendo en expansión de instalaciones portuarias e industriales, si éstas no se acompañan con adecuaciones en los accesos viales y ferroviarios a las terminales y plantas procesadoras?

Y si bien el déficit más grande se advierte en las obras nacionales, tampoco se pueden obviar las falencias que presenta la red provincial. La falta de mejoras y mantenimiento de los caminos secundarios y terciarios trae aparejado un sobreprecio en los fletes, demoras en las entregas de los productos, deterioro del parque camionero y, por ende, un encarecimiento de la producción primaria.

La Institución aspira a que, de una buena vez, se concreten en zonas próximas a los puertos las obras necesarias para que los fletes terrestres dejen de condicionar la producción agrícola ■