



 **NewsAgro Argentina**

LOGISTICA EN GRANOS TRANSPORTE RURAL DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS 1ra Parte

El transporte de alimentos es único ya que los materiales agroalimentarios son entidades bioquímicas muy complejas, susceptibles de ser dañadas por diferentes agentes tales como:

- ✓ Calor
- ✓ Humedad
- ✓ Luz
- ✓ otros factores físicos y bioquímicos, microorganismos y malas prácticas de manejo.

Son entidades con una vida útil determinada por su composición, historia, manejo y medio ambiente y, por lo tanto, son perecederas. **La calidad y la inocuidad de los alimentos usualmente sufren considerable deterioro si la operación de transporte no es ejecutada correcta y oportunamente**, anulando todos los esfuerzos hechos en la finca, en la planta de procesamiento o en los puntos de almacenamiento y venta. La falta de equipos y de aplicación de prácticas de transporte adecuados así como la inadecuada infraestructura y logística del transporte, son factores cruciales para asegurar la calidad e inocuidad de los alimentos, para lograr alta eficiencia de las cadenas de abastecimiento y para conseguir las requeridas ventas y ganancias para todos los involucrados.

El transporte afecta de muchas maneras la estructura de costos en las cadenas de abastecimiento, y el precio final de los productos. De hecho, en muchos casos el transporte es la operación más cara en toda la cadena, y puede ser determinante para el éxito de una actividad productiva y empresarial, o puede resultar el factor limitante que hace que los costos sean prohibitivos y que un proyecto no sea económicamente viable.

En muchos países en desarrollo el transporte rural está asociado no solamente con la comercialización de productos agroalimentarios, o con las tareas hogareñas de consecución de alimentos y otros insumos esenciales tales como agua y leña, sino también con las necesidades básicas de movilización y acceso a los mercados y a los servicios sociales incluyendo escuelas y centros de salud. Existen muchas alternativas de bajo costo para el transporte rural de cargas pequeñas, desde el lomo de los animales o la espalda de los humanos, el palo sobre los hombros con carga en una o las dos puntas, las carretas y carros hasta las bicicletas o motocicletas, entre otros.

Por lo tanto, **el transporte es un factor que afecta no solamente los costos finales sino también la seguridad alimentaria en el hogar y la competitividad de los productores y demás actores clave en las cadenas agroalimentarias**, independientemente de que se trate de micro, pequeña, mediana o grande escala y capacidad de los agricultores y empresarios. Es tal su importancia que puede constituirse en una barrera para los pequeños productores y para el desarrollo de agronegocios eficientes y lucrativos. En resumen, el transporte es uno de los eslabones clave en la cadena de abastecimiento.

Es evidente que hay necesidades importantes en la cadena posproducción de productos agroalimentarios en los países en desarrollo, que demandan el diseño de estrategias y políticas, así como la ejecución de acciones técnicas y gerenciales en el ámbito institucional y del sector privado, incluyendo planes y programas para la asignación de recursos que permitan el mejoramiento de los sistemas de transporte de productos agroalimentarios y el desarrollo agrícola de los países.

Entre otras actividades, el **Servicio de Tecnologías de Ingeniería Agrícola y Alimentaria (AGST)** ha realizado tres estudios basados en una exhaustiva revisión documental complementada con información primaria de campo sobre temas clave y el análisis de las necesidades y oportunidades del mejoramiento del transporte rural de los productos agroalimentarios. Comprende escenarios de diversas cadenas alimentarias en diferentes países de la región de América Latina y el Caribe.

A fin de dar al estudio un carácter regional, y al mismo tiempo contar con algún grado de especificidad a nivel de subregiones y países particulares, el estudio se subdividió en tres secciones: uno para la región de América Central, con información general sobre Belice, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua y Panamá y con ejemplos específicos e información de campo particularmente referidos a Guatemala; otro para los países del Pacto Andino: Bolivia, Colombia, Ecuador, Venezuela y Perú con ejemplos específicos sobre Perú, y otro para los países del MERCOSUR Ampliado: **Argentina**,

Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, **con ejemplos específicos e información de campo sobre Argentina.**

En ese contexto y para los propósitos del estudio, **se entendió por transporte de productos agroalimentarios la movilización y desplazamiento de esos productos por diferentes modos, medios, rutas, distancias y direcciones.** Sin embargo, siguiendo prácticas comunes en la región, y debido a la menor y menos frecuente atención que se presta a las operaciones de transporte a mediana escala, el énfasis del estudio fue puesto en el transporte motorizado por camino o carretera, para distancias mayores de 50 kilómetros, y cargas iguales o mayores a una tonelada métrica. No obstante, no se excluyeron otras modalidades según fuera su importancia en un país determinado. Aunque el transporte por agua y por aire es importante en varios países, no fue incluido dentro del enfoque del estudio; el transporte por vías férreas se consideró en los casos pertinentes.

Algunos aspectos específicos que se consideraron en el estudio fueron las características socio económicas y políticas del sector agroalimentario, incluyendo los volúmenes y características de la producción agrícola de los pequeños y medianos agricultores, las necesidades y demanda de transporte, la infraestructura vial, la logística y manejo del transporte y los canales de comercialización.

Se repasaron los principales problemas y necesidades para el desarrollo del sector transporte alimentario, y las intervenciones exitosas para proveer soluciones factibles y prácticas.

Igualmente, se consideraron las oportunidades para implementar soluciones con enfoques integrales, y los medios para impulsar el mejoramiento de los sistemas de transporte, incluyendo las cadenas de frío, como una alternativa para el transporte rural y los factores clave para asegurar un adecuado abastecimiento y disponibilidad de alimentos a través del transporte eficiente y económicamente viable. En este esfuerzo se incluyeron los aspectos de políticas que podrían afectar la efectividad de las potenciales soluciones a la problemática del transporte rural, así como los requerimientos de capacidad y arreglos institucionales para la toma de decisiones, asignación de recursos y ejecución de acciones.

En cada uno de los estudios correspondientes a las tres diferentes sub-regiones, **se estimó la relevancia de variables como tiempo, distancia, cantidad de carga (peso, volumen, razón volumen/peso), valor de la carga, tamaño y tipo del medio de transporte, densidad y calidad de las redes viales, características de los productores y empresarios agropecuarios, logística y prácticas de comercialización.** También se estudiaron los efectos y el papel de las características geográficas, climáticas, culturales y políticas de un país en relación con la naturaleza y problemática de los sistemas de transporte de productos agroalimentarios. Las particularidades que enfrenta un pequeño productor, el papel de los intermediarios, las modalidades de construcción y mantenimiento de caminos, la naturaleza de los mercados, el efecto de diversas modalidades de organización campesina, la importancia de los sistemas de información comercial, son ejemplos de los distintos aspectos estudiados. Naturalmente, el efecto de un conjunto dado de características del sistema de transporte sobre la calidad, inocuidad, cantidad y valor de los productos agroalimentarios fue un tema esencial abordado en los estudios.

Fuentes: FAO, Datos propios, INTA 2006

Consultora NewsAgro, 2007