



Brasil: las oportunidades de un gigante con problemas logísticos

El mercado de comercio exterior en Brasil ha sido y continúa siendo todo un desafío para los diferentes operadores: burocracia en exceso, volatilidad del tipo de cambio, enorme cantidad de organismos intervinientes y, sobre todo, un coste logístico muy elevado. El debate sobre el mercado de comercio exterior, así como las discusiones en torno a los sectores de logística, transporte de cargas e infraestructura en Brasil y también en el resto de América Latina, serán los temas principales de la Intermodal South America, que reunirá a las principales protagonistas del sector en São Paulo del 19 al 21 de marzo.

Los datos de la balanza comercial del 2018, emitidos por el ministerio de Economía del Gobierno de Jair Bolsonaro, registran un superávit de 13.514 millones de euros, el segundo mayor de su historia y tan sólo superado por el de 2017, con 59.161 millones de euros. Las importaciones pasaron de los 133.300 millones de euros en 2017 a los 160.248 millones en 2018. Por su parte, las exportaciones ascendieron de los 192.570 millones en 2017 hasta los 211.836 millones el año pasado. Las empresas comenzaron

a reactivar su producción en 2018 tras la profunda recesión que el país sufrió en 2015 y 2016, cuando la economía se retrajo en cerca de 7 puntos porcentuales, y después del tímido crecimiento de 2017 (1,1%). Después de un largo periodo de recesión económica, el país carioca empieza a levantar la cabeza y vuelve a ser un mercado en el que buscar oportunidades.

Las estimaciones de la evolución de la economía de Brasil, según el Fondo Monetario Internacional (FMI), prevén un crecimiento del 1,4% y 2,4% en 2018 y 2019, cifras por encima del 1% de 2017, pero por debajo del promedio de la economía mundial, situado en el 3,7%. Se proyecta que la inflación se acelere al 4,2% en 2019, dado que la política monetaria sigue siendo acomodaticia y la inflación de los precios de los alimentos repuntó tras haber registrado una notable caída en 2017 debido a una cosecha excepcional. Por tanto, el comercio exterior de Brasil está creciendo a una velocidad muy superior a su PIB, especialmente las exportaciones.

Aunque el comercio exterior representa sólo una cuarta parte del PIB del país, Brasil se encuentra entre los 25 primeros exportadores e importadores del mundo y tiene un enorme potencial. Sus principales socios comerciales son China, Estados Unidos, Argentina, Países Bajos y Alemania.

Brasil exporta esencialmente productos agrícolas y alimentarios, minerales, petróleo y vehículos. En cuanto a las importaciones, se centran, sobre todo, en refinado de petróleo, piezas y repuestos de vehículos, productos farmacéuticos, circuitos integrados y coches.

Según datos divulgados por el secretario general de la Organización para la

Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), Ángel Gurría, en la segunda Cumbre Ministerial sobre Productividad en América Latina y el Caribe (2018), solo el 15% de las importaciones de Latinoamérica y el Caribe corresponde a comercio intrarregional, mientras en zonas como Asia y Europa el número alcanza entre el 60 y el 70%, respectivamente. El comercio entre vecinos, pues, es escaso, lo que frena el crecimiento económico y productivo de los diferentes países. Si a eso le sumamos la reducida productividad de la zona en comparación con las economías avanzadas, la situación se torna más que complicada y no ayuda en absoluto a potenciar las capacidades y fortalezas de cada uno de los países. Esta falta de comercio intrarregional perjudica especialmente a Brasil que, debido a las dimensiones de su mercado, podría convertirse en un actor de primer nivel en los intercambios con los países de su entorno inmediato.

ESCENARIO LOGÍSTICO EN BRASIL

Brasil es un país de referencia en términos de logística. Según el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Brasil se situaba en la 56ª posición en 2018, siendo el cuarto país de América Latina, después de Chile (34), Panamá (38) y México (51).

Otro de los principales índices internacionales del Banco Mundial, el Doing Business 2019, que indica el grado de facilitación del comercio de cada país, Brasil se sitúa en el 15º lugar de América Latina y el Caribe y en el número 109 a nivel mundial. Las cifras empeoran cuando se centra la atención sobre las facilidades para iniciar un negocio, situando al país carioca en el lugar 21 de América Latina y el Caribe y el 140 si lo comparamos a nivel mundial.

Según datos del propio Banco Mundial, el coste logístico de Brasil es del 20% del PIB y esto representa el doble del coste logístico de los países desarrollados. ¿Por qué? La

respuesta es compleja, pero hay dos factores fundamentales. Por una parte, la inestabilidad económica del país, provocada, en gran medida, por la alta dependencia de sus exportaciones de materias primas, la baja productividad, los altos costes operativos y los bajos niveles de inversión. El otro gran factor causante de esta situación es la crisis política. Tal como se apunta desde la Asociación Brasileña de Operadores Logísticos, el problema radica en que el plan de logística del Gobierno de turno acaba siendo incumplido por el siguiente mandatario, impidiendo así una solución de continuidad. Según datos de esta asociación brasileña, las inversiones en infraestructura logísticas son muy bajas, cercanas al 0,6% del PIB.

PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURA

El 95% de las exportaciones brasileñas son por vía marítima y el coste de llevar la mercancía hasta los puertos, y de ellos a los centros de distribución en el caso de las importaciones, aumenta el valor de las operaciones.

El sector logístico concentra el 60% de sus actividades en el transporte por carretera, pero sólo el 12% de las rutas brasileñas están pavimentadas y un 73,9% presenta algún tipo de deficiencia (datos de 2017). En lo que se refiere a las líneas ferroviarias, Brasil cuenta, actualmente, con una red de 29.706 kilómetros, con trenes que circulan a una velocidad media de 25Km/h, muy por debajo de los países desarrollados. En cuanto al ámbito marítimo, el país posee 37 terminales portuarias públicas, distribuidas entre marítimas y fluviales, y 144 terminales de uso privado, que ostentan un peso muy importante y son una ardua competencia para las públicas. La mayoría de los puertos no tienen calado suficiente para recibir grandes buques mercantes, por lo que el tránsito de éstos acaba concentrándose en unos pocos enclaves, saturando sus instalaciones. Son necesarias inversiones en dragado, mejora de equipos y maquinaria, así como en seguridad.

Aun así, según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), Brasil fue el primer país en tráfico de contenedores de la región, alcanzando más de nueve millones de TEUs en 2017. El puerto de Santos es el más potente del país y ostentó la primera posición del ranking hasta 2017, cuando descendió al

segundo puesto (3,5 millones de teus), por detrás de las terminales de contenedores de la costa del Atlántico de Panamá (3,8 millones de teus).

Las inversiones en infraestructuras son, pues, fundamentales para la mejora del sector logístico. En la sexta revisión de su Plan de Transporte y Logística, en agosto de 2018, la Confederación Nacional de Transporte identificó 2.663 proyectos prioritarios para el desarrollo de la infraestructura en Brasil, como ferrocarriles, puertos y mejoras en los aeropuertos y en el transporte público urbano. La inversión requerida, según esta revisión, es de 366.570 millones de euros.

Desde su llegada a la presidencia, Jair Bolsonaro ha anunciado inversiones de 25.585 millones de euros en materia de transporte y logística. Están en el radar, por ejemplo, concesiones de aeropuertos y de carreteras, la construcción de nuevos ferrocarriles y en mejorar la oferta de terminales portuarias. Un ejemplo es la adjudicación de la concesión de seis aeropuertos brasileños a Aena para los próximos 30 años, lo que ha supuesto un desembolso para la compañía española de 437 millones de euros. Esta adjudicación forma parte de un programa más amplio para concesiones parte de la red aeroportuaria brasileña.

Otro obstáculo importante que afecta a la productividad de los puertos brasileños es la enorme burocracia documental exigida para la carga y descarga de mercancías, lo que genera grandes colas en los despachos aduaneros. El tiempo medio de liberación de aduana en operaciones vía puertos es considerablemente mayor en Brasil que en otros países. Mientras que en este país la demora es de 5 días, en China es de 3 días, en Costa de Marfil es de 2 días, en Alemania es de 1 día y en Singapur también es de 1 día.

Además de todos estos inconvenientes, conviene recordar que Brasil es uno de los países con mayor carga tributaria aplicada a las operaciones logísticas en el mundo. Todas las altas tasas y tributos provocan fletes cada vez más altos para las empresas, complicando la reducción de los costes. Esto termina dificultando el crecimiento de los

negocios y de la economía brasileña.

CARENCIAS EN LA LOGÍSTICA DEL FRÍO

La industria de los alimentos en América Latina y el Caribe pierde, aproximadamente, el 55% de las frutas y los vegetales cosechados, principalmente debido a problemas que surgen durante el almacenamiento, el empaque y la distribución. Los altos costes logísticos funcionan como un agravante y perjudican a este sector incrementando los precios finales entre un 30 y un 100%. La solución a este problema se encuentra, mayoritariamente, en las mejoras en infraestructuras, más conocimientos técnicos y una moderna logística de la cadena del frío, un sector de la logística que servirá como catalizador de más exportaciones, abriendo nuevos mercados. En este sentido, una mayor capacidad de la cadena de frío beneficiaría a la industria latinoamericana de productos farmacéuticos y dispositivos médicos. Según la International Association of Refrigerated Warehouses (IARW), seis de los 10 principales proveedores de logística y almacenamiento refrigerado de la región están ubicados en Brasil.

Una de las empresas que está invirtiendo en la logística de la cadena del frío es Panalpina Brasil, dedicada al mercado de la salud y los productos farmacéuticos. La compañía ofrece logística en el país e internacional de carga de temperatura controlada con una red de transporte por aire y por carretera. Cuenta con un sistema de monitorización para controlar, en tiempo real, la temperatura y humedad de la carga usando sensores y tecnología de identificadores de radiofrecuencia.