

Tormenta de precios azota el arroz

Los altos costos de insumos y servicios aprobados para el cultivo a raíz de la Tarea Ordenamiento estremecen las terrazas de Sur del Jíbaro y, a pesar de la definición de precios, fue necesario aprobar un subsidio a la cosecha ante el tope de la venta minorista

José Luis Camellón Álvarez

No fue el único y tal vez no sea el récord de los altos precios, pero el primer costo aprobado para la hora de vuelo en el cultivo, de 19 305 pesos con el avión más avanzado, casi se vio en Sur del Jíbaro como el apocalipsis en el arroz; la inquietud de los productores voló tan alto como los precios y “hasta los pájaros se espantaron”, según se le oyó decir desde la terraza a un anegador. Resulta que el costo anterior era de 1 446 pesos la hora. Para bien de la cosecha, la incongruencia estuvo pocas horas en el aire, la tarifa descendió en altitud y un nuevo precio aterriza ya en las pistas de La Sierpe.

El desasosiego de los trabajadores de la Empresa Agroindustrial de Granos Sur del Jíbaro se fertilizó, además, al conocerse el costo de los insumos químicos, grasas y lubricantes —algunos crecieron hasta 10 veces—; como una mala noticia llegó también el incremento del precio del agua, inicialmente subió más de siete veces, por fortuna, tuvo una rebaja; sin olvidar que el llenado de la Zaza fue un regalo de la tormenta subtropical Eta y se trata de un recurso vital que implica gastos; pero valga decir que el líquido llega hasta el más recóndito campo por gravedad gracias a un ingenioso sistema hidráulico construido por la Revolución.

Después de producir en el 2018 unas 57 000 toneladas de arroz consumo —la mayor cifra desde 1990—, la cosecha casi tocó fondo el pasado año por la sequía; sin embargo, ahora que la Zaza es un mar, el cereal se zarandea en medio de los nuevos precios y la falta de insumos, por eso sobre la mesa hay más cuentas que arroz.

Escambray no se espantó solo con los altos precios que amanecieron en el 2021 sobre las terrazas, más bien vio con preocupación popular los destinos del cereal, cuando la venta liberada es algo del recuerdo y la familia hace malabares para estirar —y aun así no alcanza— el grano repartido por la canasta básica; y ya se sabe el alto costo de la importación que hace el país.

MENOR PRECIO CON MENOS UTILIDAD

Escambray despegó tras los precios del avión y pidió pista en la habanera Empresa Nacional de Servicios Aéreos (ENSA). A la primera comunicación, Jorge Ramos Valdés, director general, propuso aterrizar el diálogo a través de audioconferencia con la prensa en el Aeropuerto de Sancti Spiritus.

Como introducción, el también piloto de la ENSA señaló que la indicación de país era coger como precio base el que se utilizaba para la Agricultura en junio del 2019 —1 373 pesos la hora para el avión más costoso—, “y a esa tarifa aplicarle el índice establecido por código de Transporte Aéreo, de 14.06; de ahí salió el precio de 19 305 pesos la hora de vuelo en el An-2, y de 19 044 para el M18; o sea, sin hacer ningún tipo de análisis a nosotros nos certificaron esas tarifas, trabajamos cumpliendo lo establecido”, acotó.

“No había ningún análisis de nada —añadió— porque precisamente de la fecha que estamos hablando, 10 de diciembre, muchos precios no eran conocidos, no teníamos el detalle, por ejemplo, del precio del combustible, del que iba a aplicar la Importadora a las partes y piezas de aviación, no se sabía ni a cómo sería el cambio de la moneda; nos fuimos a lo que estaba regulado por el país, coger la tarifa del 2019 y a esa aplicarle el código legalmente establecido por la Gaceta para el transporte aéreo”.

¿No se valoró que tan alta tarifa de la hora de vuelo iría en detrimento de la producción de arroz?

“Es imposible que nuestro organismo hubiera podido hacer una valoración porque no teníamos la información, era impensable hacer un análisis de si era mucho o era poco, porque había desconocimiento de los precios y tarifas a aplicar por otros proveedores, entonces era difícil hacer una ficha de costo en esas condiciones; en un principio, cuando le dijimos los precios al Grupo del Arroz, no nos manifestó su desacuerdo porque ellos tampoco sabían a cómo iban a vender la tonelada”.

Enhorabuena, el alto precio de la hora de vuelo apenas vivió días, pronto sobrevino un descenso que amansó la resistencia inicial de los arroceros de Sur del Jíbaro, un colectivo tan matrimoniado con el cereal que aceptó el pedido de la Aviación de contratar el servicio y confiar en que las tarifas entrarían en revisión.

Tan así es que, sin entrar en vigor el precio, la Aviación Agrícola inició, el 31 de diciembre, el camino de la rectificación; ya el 4 de enero la ENSA, el Ministerio de Finanzas y Precios y la parte del Arroz evaluaban el reajuste. “Ahí se nos pidió que hiciéramos una valoración rebajando la utilidad y considerando que los productores no estaban de acuerdo con la tarifa de la hora de vuelo, con rapidez hicimos un estudio en ese sentido”, subrayó Jorge Ramos.

Primero el margen de utilidad de la ENSA se fijó en el 12 por ciento de los ingresos, se redujo a 10 y eso acortó la tarifa en unos 2 000 pesos. “Luego con un análisis más preciso porque empezamos a conocer los precios de los proveedores y los demás gastos para el funcionamiento de la empresa, se volvió a examinar el precio a solicitud de las altas instancias del país, se nos pidió, incluso, volver a rebajar el nivel de utilidad; entonces nos quedamos en 8.2 por ciento y disminuimos el costo de la hora de vuelo a 15 172 pesos”.

Aun cuando la ENSA concretó la rectificación del precio barriendo hacia dentro y acortando el margen de utilidad en detrimento de la ganancia, quedaba otra partida de costo que corría a la cuenta de Sur del Jíbaro: la travesía de los aviones en ida y vuelta desde Sancti Spiritus, en virtud de que hace años se decidió, por varias razones, asentar la flota en la cabecera provincial.

“También —expresó— por indicación del país se decidió que el desplazamiento de Sancti Spiritus a la zona arrocerera se cobrara en un solo momento, o la ida, o la vuelta; la otra parte pasa a gasto de la ENSA; el cobro de la hora por ese concepto, en nuestro argot le decimos pata, será a 14 749 pesos, y en esta partida el margen de utilidad que nos



Cerca del 20 por ciento del tiempo que están los aviones en el aire son horas improductivas, o sea, se ocupa en la ida y la vuelta. /Foto: Vicente Brito

queda como Aviación es de solo el 2 por ciento. Por bajar el precio en la travesía le dejaremos de cobrar al sector a nivel de país según lo previsto para el año, 34.3 millones de pesos”. De ese monto, casi 2 millones se relacionan con Sur del Jíbaro.

Se advierte que la rentabilidad de la ENSA coquetea con el límite. “El costo por peso lo tenemos muy ajustado, si patinamos perdemos la rentabilidad y lo decimos porque no se está solicitando el servicio; de 1 500 horas demandadas por el cultivo en el país para volar en enero y generar ingresos para nuestros gastos, volamos solo 500 horas; hoy no tenemos dinero para pagar el combustible, una paila —pipa— nos cuesta más de 600 000 pesos”, destacó la fuente.

Pareciera que ahora es más importante la rentabilidad de la empresa aérea que el cereal, pero no se trata de eso; en virtud de responder a los reclamos de la Tarea Ordenamiento la ENSA ha jugado sus partidas financieras hacia dentro, como quiera que este cultivo es su cliente principal; además, no se debe perder de vista que tiene una fuerza laboral muy específica que debe cuidarse. De manera que tampoco se debe aspirar a producir arroz en detrimento de la eficiencia y la vitalidad de la entidad aérea porque, para el caso de Sur del Jíbaro, también sería caminar hacia la quiebra, ya que es una infraestructura diseñada para

explotarse con el avión.

¿Está descartado que los aviones se basifiquen otra vez en el Punto Operativo Diez de Octubre?

“En materia de racionalidad pudiera ser factible, hay que hacer un estudio de costo y beneficio, y el impacto no debe ir directamente a la Aviación; también cuentan otras medidas de protección de la técnica, el tratamiento que debe tener y la atención al personal por tratarse de un lugar apartado; llevaría incluido inversiones grandes.

“No obstante, está conciliado con el Grupo del Arroz para, aunque no lo llevemos a cabo, levantar este año un proyecto, no solo en Sur del Jíbaro, sino también en otros lugares del país, pensando en basificar temporalmente algunos aviones en una pista creándosele las condiciones de seguridad y que esto no sea tan costoso; no olvidar que es una flota antigua que lleva un taller como el de Sancti Spiritus arriba de ella para mantenerla volando”, dijo Jorge Ramos.

SUR DEL JÍBARO SE EXPRIME

Cuando desembarcaron todos los precios sobre la terraza, los costos desequilibraron la producción. No se trataba solo de la hora de vuelo, de que mejorara el precio de compra al productor o que la entidad pensara subir el salario cuatro veces; también sonaron las alarmas con los productos químicos, lubricantes y el costo del agua.

“Nos preguntamos: ¿por qué subir siete veces el precio del agua, si la presa está llena, todo se hace manual, no hay grandes gastos de energía?; aunque el precio es único a nivel de país, pensábamos que en Sur del Jíbaro con este gran sistema hidráulico, que lo manipula poca gente, no era correcto subir tanto el cobro del agua; claro, sabemos que el servicio tiene costos de mantenimiento y salario;afortunadamente se redujo la tarifa”, acotó Orlando Linares, director general de la entidad arrocerera.

A unos dos meses del paso de Eta, otra tormenta, esta vez de precios, invadió las terrazas de La Sierpe y obligó a la empresa a aterrizar los análisis, barrer hacia adentro, atajar gastos y contribuir a rebajar los costos del cereal. “Tenemos que transformar la infraestructura en las unidades prestadoras de servicios, aumentar el número de equipos por pelotón, la productividad de las máquinas y mejorar el uso de los portadores energéticos, porque la prestación de servicios de nosotros es cara”, detalló el directivo.

Sur del Jíbaro contrató sembrar este año 22 000 hectáreas. /Foto: José Luis Camellón