

Mesa redonda sobre
TENDENCIAS DEL TRANSPORTE
Y LA LOGÍSTICA DE PRODUCTOS
AGROALIMENTARIOS
EN EUROPA. EL CASO DE LOS
PRODUCTOS PERECEDEROS





LA REAL SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS
Y LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS AGRÓNOMOS DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA

Se complacen en invitarle a la Mesa Redonda que dentro del Ciclo “Economía y Cambio Social en tiempos de Globalización”, se celebrará el día 10 de Abril a las 19’00 horas en el Salón de Actos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos, situada en el Campus de Vera de la Universidad Politécnica de Valencia, a cargo de:

- D. JOSÉ ALVAREZ (Consejero Agrícola, Embajada de España en los Países Bajos)
- D. DIEGO FERNÁNDEZ (Director Comercial, EBREX, operador logístico del Puerto de Rotterdam)
- D. STEFAN KOKKES (Técnico Comercial, ANECOOP, sociedad cooperativa exportadora)
- D. FERNANDO HUET (*Moderador*, Director de Estudios de la Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación)

Sobre el tema: “Tendencias del transporte y la logística de productos agroalimentarios en Europa.
El caso de los productos perecederos”

Valencia, Abril 2000

PRESENTACIÓN DE LA MESA REDONDA

José M^a García Álvarez Coque

LA producción de frutas y hortalizas ha tenido durante largo tiempo una comercialización centrada en los propios mercados productores. Ahora que se habla de globalización, el sector hortofrutícola sigue siendo uno de los menos globalizados. Así, sólo un 5 por ciento de la producción mundial de hortalizas y un 9 por ciento de frutas es objeto de comercio internacional.

Hoy en día el factor que más empuja a que las frutas y hortalizas se globalicen es la reducción de las dificultades técnicas de conservación del producto y de los costes de transporte a larga distancia. Se suele decir que las frutas y hortalizas valencianas ya estaban “globalizadas” desde hace más de un siglo, por su potente exportación a los mercados europeos. Sin embargo, nuestras naranjas, nuestros tomates y otros productos se han visto beneficiados por las ventajas de localización y por los mercados cautivos a los que ahora también acceden los exportadores de países emergentes. El transporte y la logística permiten que crezca la competencia en Europa. El transporte y la logística también deberían permitir que nuestras frutas y hortalizas se vendieran en mercados lejanos como Norteamérica y Japón.

El tema de hoy es una muestra más de la llamada “paradoja de la agricultura”, cuya participación en el PIB es cada vez menor, pero cuyo impacto en el resto de la economía es creciente, a través de otros sectores como la industria, la distribución, la logística y el transporte, que deberían dar empleo a las tituladas y titulados de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de Valencia (ETSIA). Hoy día, el conjunto de estos sectores genera más empleo en la economía valenciana que el propio sector primario.

El acto de hoy se plantea como un encuentro entre dos instituciones que han trabajado por la agricultura valenciana: la Real Sociedad Económica de Amigos del País (RSEAP) y la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos (ETSIA). En 1776 se crea la RSEAP con un objetivo de trabajar por el desarrollo técnico y económico de la región, con un interés especial en el avance de la agricultura. En 1798 la Universidad de Valencia reconoce que es fun-

ción de la Sociedad Económica la realización de experimentos relativos al progreso de la agricultura. En 1818 se crea la primera Cátedra de Agricultura en los locales y terrenos de la Económica. La ETSIA, fundada hace casi cuatro décadas, es una de las Escuelas del Instituto Politécnico que se convirtió finalmente en la Universidad Politécnica de Valencia. Se trata de dos instituciones que quieren mirar al futuro, es decir, a la agricultura no como un sector restringido y aislado, sino como un motor de todo un tejido de actividades encuadradas en lo que se ha venido a llamar el sistema agroalimentario.

Para ello se ha preparado esta Mesa Redonda cuyos miembros representan distintas visiones del problema del transporte y de la logística de los productos perecederos. Es un placer contar con los cuatro ponentes, procedentes del mundo de la administración (Sr. D. José Álvarez), de la empresa logística (Sr. D. Diego Fernández), de la exportación (Sr. D. Stefan Kokkes) y de la investigación (Sr. D. Fernando Huet), así como con la presencia de los Sres. Directores de la RSEAP, D. Francisco Oltra Climent, y de la ETSIA, D. Rafael Bru García, entidades organizadoras del acto. También agradecemos la presencia del Profesor D. Vicente Caballer Mellado, Vicerrector de Coordinación de la Universidad en representación del Sr. Rector de la Universidad Politécnica de Valencia, D. Justo Nieto. Agradecemos, finalmente, la participación del público asistente que se ha trasladado a esta sala de la ETSIA y que con seguridad extraerá lecciones positivas sobre buenas prácticas en el transporte y la logística de productos perecederos.

JOSÉ ÁLVAREZ RAMOS
Consejero Agrícola
Embajada de España en los Países Bajos

LA EXPORTACIÓN ESPAÑOLA
DE PERECEDEROS Y EL
TRANSPORTE. LAS ALTERNATIVAS
FERROVIARIA Y MARÍTIMA



LA exportación hortofrutícola española ha tenido un desarrollo impresionante en los últimos años. El valor de la factura exportadora en el 2000 rondará el billón de pesetas, lo que sitúa al sector a la cabeza de la exportación agroalimentaria. La principal ventaja comparativa de la producción española con respecto a la de otros socios europeos es el clima que hasta la fecha ha compensado algunas desventajas del sector hortofrutícola español.

En torno al 90 por ciento de la exportación se dirige a la Unión Europea, concentrándose en 4 destinos que por su valor en 1998 fueron Alemania (27,8 por ciento), Francia (22,6 por ciento), Reino Unido (14,6 por ciento) y Países Bajos (12,1 por ciento).

Las principales limitaciones con que se enfrenta la exportación española están localizadas sobre todo en el proceso comercializador, más que en la producción donde se dispone de buena tecnología y excelentes profesionales. Se apuntan algunas de las más importantes:

- Atomización de la oferta frente a una gran concentración de la demanda (gran distribución).
- Lejanía de los mercados con el consiguiente encarecimiento del transporte y las dificultades logísticas.
- Escasez de especialistas en comercio agroalimentario internacional.
- Carencia de plataformas de comercialización y distribución en destino.

Las perspectivas futuras del sector hortofrutícola en la Unión Europea son prometedoras. La demanda interna comunitaria de productos hortofrutícolas frescos sigue creciendo. España tiene suficiente potencial productivo para cubrir esa demanda, no teniendo limitaciones medioambientales como en Holanda que es un competidor importante, principalmente en hortalizas.

La ampliación de la UE traerá nuevas oportunidades comerciales. La previsible mejora en el nivel de renta de los nuevos países miembros conllevará un incremento del consumo de productos hortofrutícolas frescos, como ocurre en el resto de países desarrollados.

A la exportación española se le presentan nuevos retos y oportunidades. Por una parte el desafío que supone implantarse en mercados cada vez más alejados (países centroeuropeos y Rusia), lo que obligará a mejorar la logística de la exportación, fundamentalmente abaratando costes en el transporte y diseñando nuevas estrategias de comercialización (marketing) y distribución en países con escasa presencia empresarial española. Esto puede suponer un incremento de las producciones españolas, principalmente las intensivas, que consoliden a nuestro país en el liderazgo europeo de hortalizas y en menor medida de frutas.

Los avances tecnológicos en el transporte permitirán en los próximos años reducir los costes e incrementar las exportaciones a países que hoy se consideran muy lejanos como Norteamérica y Japón.

En síntesis, sobre el futuro del sector exportador español van a influir una serie de factores entre los que se destacan:

Factores externos:

- competencia intracomunitaria
- acuerdos de la UE con terceros países
- gran distribución

Factores internos:

- modernización de las estructuras productivas
- mejora de la productividad y la calidad
- organización de la logística y la comercialización

En esta presentación se va a tratar del transporte que se enmarca en el tema de la organización de la logística.

SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

La mayor parte de la exportación hortofrutícola desde la España peninsular se realiza actualmente por carretera desde los centros de producción a los principales mercados comunitarios. La exportación de Canarias se realiza por barco (principalmente tomate al Reino Unido y al puerto de Rotterdam para su distribución continental) y avión para las flores y otros envíos de alto valor.

El dominio del transporte por carretera en la exportación se ha basado en varios hechos entre los que destacan la entrega directa desde el productor al distribuidor (prácticamente puerta a puerta), la revolución que supuso en su día la introducción del camión frigorífico evitando el deterioro cualitativo de la mercancía y la mejora de la red de carreteras, en España principalmente, y en Europa. Esto ha hecho que hasta la fecha el transporte por carretera sea más competitivo que el transporte por barco desde la península, en el que han fallado los intentos de exportación a puertos alejados del continente, y que el trans-

porte aéreo, excesivamente caro y que sólo se ve compensado en los momentos punta de altos precios en los mercados de destino.

Sin embargo, conviene señalar una desventaja comparativa del transporte español con respecto a otros competidores europeos, principalmente los holandeses. Así, mientras los camiones españoles rara vez llevan remolque debido a lo accidentado del territorio español, transportando una carga media de 30 pallets, los camiones holandeses casi siempre lo llevan, con lo que su carga media se eleva a 45/50 pallets, lo que supone un abaratamiento de sus costes logísticos, a los que se añade la ventaja de su cercanía al mercado alemán que es su principal comprador.

Por otra parte, el transporte marítimo y ferroviario está mucho más desarrollado en otros países con interconexiones entre ambos sistemas como sucede en Amberes y Rotterdam, que son los principales puertos hortofrutícolas (fruta principalmente) europeos. Así, el mercado mayorista de Rungis en París tiene línea directa ferroviaria con el puerto de Rotterdam y antes de la crisis de Rusia de 1998 salían dos trenes semanales desde ese puerto con producto fresco al mercado ruso.

El principal problema con el que se va a enfrentar el transporte por carretera deriva de la imposibilidad de reducir la duración de los viajes, por la limitación de velocidad a los camiones y los preceptivos tiempos de descanso para los camioneros. Esto va a suponer un handicap para la rentabilidad del transporte por carretera a medio plazo.

Se hace necesario, pues, buscar alternativas para no depender solo del transporte por camión, que lo hace muy vulnerable cuando se producen bloqueos voluntarios o atascos de tráfico en las rutas europeas y también para cubrir nuevos mercados en países lejanos.

PERSPECTIVAS FUTURAS DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

Como se ha señalado en el apartado anterior, el transporte por carretera a pesar de las limitaciones señaladas va a seguir siendo el principal medio de transporte en los próximos años de la exportación española hacia la UE y particularmente a los principales destinos de la Europa continental. No obstante, es necesario realizar una reflexión sobre las posibilidades que hoy en día se vislumbran para las alternativas ferroviaria y marítima, ya que la aérea solo va a estar justificada en los momentos punta de altos precios en los mercados de destino.

a) *Transporte ferroviario*

Hay un hecho que puede tener una importancia crucial en el futuro del sector agroexportador. La red ferroviaria española de alta velocidad (300 km/hora) y de velocidad alta (200 km/hora) que se está creando y cuyas infraestructuras

principales estarán operativas en esta década, permitirá reducir drásticamente el tiempo empleado en los trayectos de larga distancia. Así la duración del recorrido a la frontera francesa desde Sevilla podría ser de 6-6,5 horas, desde Murcia o Almería de 5-5,5 horas y desde Valencia de 3 horas. En este sentido la red de velocidad alta en el litoral mediterráneo ya cubre el trayecto Valencia-Barcelona, estando prevista la extensión hasta Murcia para el próximo año. También se está ya hablando de su prolongación hasta Almería con motivo de los Juegos Mediterráneos del 2005.

Si bien es cierto que para canalizar el transporte de mercancías por esta red habría que realizar las transformaciones técnicas necesarias en las vías y en el material rodante, de lo que no cabe duda es que una mercancía podría situarse desde las zonas de producción españolas en París o Francfort en 12 horas y en Londres en 15 horas, que es la mitad del tiempo que emplea actualmente un camión, con la ventaja de que un tren transportaría 30 contenedores o más.

La duración media del viaje de un camión a los principales destinos europeos es de 1 día y medio la ida y otro tanto la vuelta, por lo que el número de viajes que realiza a la semana es de 2. Esta frecuencia es imposible mejorarla ya que las limitaciones de velocidad y de tiempo de descanso para los camioneros hacen imposible cualquier cambio en ese sentido. En el caso del ferrocarril, por el contrario, al disponer cada vez más de mejores infraestructuras, trenes más automatizados y seguros, las mejoras en la duración de los viajes y en la calidad del servicio son espectaculares. Así es muy posible que en el mismo tiempo que se realizan 2 frecuencias de camión por semana se consigan 4 frecuencias ferroviarias.

Al final la elección entre las dos alternativas (camión o tren) se va a decidir por una comparación de costes, ya que la calidad de la mercancía transportada con refrigeración y con el mismo tipo de embalaje no tiene por qué verse afectada con un sistema u otro.

Lógicamente, para llevar a cabo esta transformación hacia el transporte ferroviario sería necesario construir grandes *centros logísticos de carga* de contenedores en las principales zonas exportadoras, de forma que la duración del trayecto por carretera desde la zona de producción hasta la terminal de carga ferroviaria fuera de 1 hora como máximo. Estos centros deberían ubicarse en las principales zonas de expedición como son los ejes Cádiz-Sevilla-Huelva, Almería, Murcia-Alicante y Valencia-Castellón.

La logística de estas áreas sería similar a la que han desarrollado las grandes compañías bananeras en la "Zona Dólar"¹ donde existe un trasiego constante de camiones desde las plantas de empaquetado de cada finca bananera al puerto. En éste se acumulan los contenedores refrigerados hasta que llega el barco, que puede cargar 400-500 contenedores de fruta.

¹ Se conoce como "zona dólar" por realizarse el comercio en esa moneda de referencia. Los principales países exportadores de esa zona a la Unión Europea son Costa Rica, Colombia, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá.

La centralización de servicios logísticos en estas áreas podría facilitar otras actividades como la inspección, agencias de transporte, más competencia entre compañías, etc. Para la distribución en destino habría que crear una infraestructura similar para la que se contaría, posiblemente, con los mismos socios comerciales que tienen las compañías exportadoras en la actualidad. Es fundamental para la exportación española mejorar la logística en destino de forma que haga más atractivos los productos para la gran distribución, con lo que se conseguirá, en definitiva, más valor añadido para los productores-exportadores.

Una limitación importante de la exportación por ferrocarril sería la gestión, ya que habría que llegar a acuerdos con los distintos monopolios ferroviarios, que en el caso de destinos alejados podría suponer un problema de difícil solución.

Qué duda cabe que sería necesario conocer más a fondo lo que puede suponer la alternativa ferroviaria de alta velocidad y velocidad alta para la exportación hortofrutícola española. La primera palabra la tienen los técnicos, dado que sería imprescindible realizar los oportunos *estudios de viabilidad* que puedan servir de base técnica para cualquier decisión futura. Después deberían involucrarse las distintas administraciones públicas y el sector productor-exportador que sería en definitiva el principal interesado y potencial beneficiario.

b) *Transporte marítimo*

Es necesario señalar la importancia que han tenido los avances tecnológicos de los últimos años en el transporte refrigerado por barco de frutas y hortalizas, que está abaratando los costes y, sobre todo, está ofreciendo la posibilidad de transportar volúmenes más pequeños, con lo que se presentan oportunidades de exportación a los operadores pequeños.

Así, el transporte tradicional de banano y frutas tropicales asociadas (piña, melón) se realizaba y sigue realizando en barcos refrigerados (*reefer vessels*) con grandes bodegas donde la fruta se coloca paletizada en compartimentos estancos por especie para evitar mezclar distintos olores. Esto ha permitido a las multinacionales fruterías un control casi exclusivo de la exportación, debido a que tenían su flota propia y no permitían el flete a la competencia. Actualmente ha tenido un *boom* el uso del contenedor refrigerado (*reefer container*), lo que permite que cualquier línea de carga marítima pueda transportar productos hortofrutícolas.

Esta mejora en el transporte marítimo de productos perecederos debe ser el revulsivo para que nuestra incipiente exportación a países lejanos como Estados Unidos, Canadá y Japón, donde ya se están exportando cítricos (clementinas principalmente), despegue con el envío de otras especies hortofrutícolas que aprovechen las sinergias logísticas de estos productos pioneros.

La experiencia de la exportación hortofrutícola de Canarias a Europa, principalmente al puerto de Rotterdam, debe ser tenida en cuenta por los exportadores del área mediterránea peninsular, ya que puede permitir quemar etapas más rápidamente aprovechando los logros y evitando posibles errores. La exportación marroquí también está ensayando la vía marítima hacia el puerto de Amberes, buscando alternativas a su exportación por camión. Los holandeses, por su parte, utilizan el ferry para su exportación al Reino Unido sirviéndose del sistema *roll-on, roll-off* para la entrada y salida de camiones al barco.

Las asociaciones de productores-exportadores y los exportadores de tamaño medio, incluso las grandes compañías, que no dispongan de logística propia tienen que llegar a acuerdos con las grandes empresas de logística para poder acceder en muchos casos a destinos “exóticos” y abrir nichos de mercado en países en los que el acceso directo desde el país exportador es difícil.

Los acuerdos de suministro entre asociaciones de productores y las cadenas de distribución van a permitir la concentración en origen de volúmenes importantes que harán más factible la expedición por vía marítima.

La mayor competencia tren-barco-camión en el futuro se podría producir en los destinos alejados europeos, donde también compiten otros operadores extranjeros. No obstante, lo que es seguro es que las alternativas ferroviaria y marítima en España cada vez tendrán más importancia en el transporte de la exportación hortofrutícola.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ RAMOS, J., 1999. “El futuro del transporte ferroviario en la exportación hortofrutícola española”. *Boletín Económico de ICE* nº 2625.
- ÁLVAREZ RAMOS, J., 1999. “La logística. El gran reto de la exportación hortofrutícola española”. *Distribución y Consumo* nº 137.
- ÁLVAREZ RAMOS, J., 2000. “La exportación hortofrutícola española y la competencia comunitaria”. *Cuadernos de Agricultura, Pesca y Alimentación* nº 12.