



El futuro del transporte intermodal en la exportación hortofrutícola española

■ **JOSÉ ÁLVAREZ RAMOS.** Consejero de Agricultura. Embajada de España en La Haya (Países Bajos)

El sector exportador de frutas y hortalizas, con un volumen superior a 9 millones de toneladas anuales, es uno de los principales usuarios del transporte en España. La mayor parte del movimiento de la mercancía se realiza por carretera, excepto la exportación de tomate y plátano de Canarias (unas 700.000 toneladas) y la más reciente de clementinas a Estados Unidos (unas 100.000 toneladas) que se realizan por barco, así como algunos envíos coyunturales por avión cuando los altos precios del producto lo permiten.

La exportación española utiliza principalmente el camión, debido a que más del 70% de la exportación se concentra en cuatro destinos relativamente cercanos: Alemania, Francia, Reino Unido y Holanda, por ese orden.

Sin embargo, tanto en la Administración como en el sector se es consciente del riesgo que supone la dependencia excesiva del transporte por carretera. Un hecho reciente, como fue una gran nevada que tuvo lugar en el Sur de Francia a finales de 2002, supuso el bloqueo

de varios miles de camiones españoles durante varios días en la frontera de La Junquera. Ello sin contar otras dificultades como cortes voluntarios de autopistas por productores extranjeros, congestiones de tráfico o simplemente la eliminación de la exención que tienen para circular durante los fines de semana los camiones que transportan frutas, hortalizas y flores.

El escenario que se presenta para el transporte que se utiliza en nuestra exportación va a cambiar en los próximos años. En este hecho van a influir decisiones político-administrativas como las orientaciones del Libro Blanco sobre el transporte que ha elaborado la Unión Europea y también las tasas que piensan imponer Francia y Alemania al tráfico de camiones, a las que habría que añadir las tradicionales dificultades que ponen países como Austria y Suiza al paso de camiones por los Alpes.

Pero también, en mi opinión, una razón muy importante de los cambios que va a haber en el uso del transporte en España de los próximos años va a ser

más de tipo conceptual, derivada de la globalización del mercado de frutas y hortalizas. España, como líder mundial en la exportación de frutas y verduras, no puede renunciar a estar presente en mercados más alejados y debe utilizar todas las ventajas y sinergias del transporte intermodal.

Ahí va a radicar una de las claves de la evolución de nuestro sector exportador en los próximos años. Si se trabaja en ese sentido, sin duda se habrá dado un paso muy importante en la consolidación y el crecimiento de este importantísimo sector, que es uno de los principales renglones de la exportación española.

La Comisión Europea adoptó en septiembre de 2001 el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad", donde se expone un programa de acción de 60 medidas escalonadas hasta 2010 con el objetivo de contribuir al crecimiento económico de Europa y a favorecer la ampliación de los nuevos países miembros, tratando a su vez de reducir la con-

gestión en las principales rutas europeas, la emisión de CO2 en un 8% para cumplir con el Protocolo de Kioto, así como bajar el número de accidentes en las carreteras europeas a la mitad ya que la cifra de 40.000 muertes anuales se considera alarmante.

Para conseguir esos objetivos se intenta un reequilibrio entre los distintos modos de transporte, intentando desviar una parte del transporte por carretera hacia el ferrocarril y el transporte marítimo y fluvial. Esto se logrará principalmente a través de la liberalización y revitalización del ferrocarril, la inversión en grandes redes, la tarificación real del uso de las infraestructuras para su financiamiento y la seguridad y calidad para el ciudadano.

HECHOS RECIENTES

El pasado 20 de mayo el Ministro francés de transportes anunció que está en



estudio la introducción de una tasa a partir del año 2006 a los camiones que utilicen las carreteras que no tengan peaje, con el objetivo de financiar la construcción de nuevas infraestructuras de transporte. Con esta iniciativa Francia se alinea con Alemania, que tiene previsto el cobro de un peaje a partir del próximo 31 de agosto a los camiones que rueden por sus autopistas.

Estos anuncios han provocado una fuerte protesta del sector exportador y del de transporte por carretera, con una

amplia repercusión en los medios españoles de comunicación. También ha habido pronunciamientos a nivel político sobre si dichas medidas unilaterales pueden afectar a la unidad del mercado interior europeo. El tema, sin duda, va a ser objeto de polémica en los próximos meses.

Sin embargo, independientemente de las acciones que se lleven a cabo por los distintos sectores implicados, hay un hecho cierto, que no es nuevo, como es el debate que ya existía desde el punto de vista técnico-empresarial de analizar las ventajas de los distintos modos de transporte y su aplicación a la exportación española de frutas y hortalizas, tratando de adelantarse a algunos de los problemas que ya eran objeto de atención y preocupación por el sector exportador.

En los últimos tres años han tenido lugar varias jornadas y reuniones en las principales regiones exportadoras españolas, donde se han analizado las expe-



Ftas. González Garzón, S. L.

Mercamadrid • Nave D • Puestos 10 y 12

Tel. 91 785 52 02/00 • Fax 91 786 23 57 • Madrid 28053

Setas
Champiñones
Tomates
Cerezas y
Limones

Frutas
y Verduras
de Temporada



CUADRO Nº 1

NUEVO PEAJE ALEMÁN PARA LOS CAMIONES

EL 31 DE AGOSTO DEL 2003 ENTRA EN VIGOR UN NUEVO PEAJE DE AUTOPISTA PARA LOS CAMIONES CON MÁS DE 12 TONELADAS DE PESO BRUTO QUE CIRCULEN POR ALEMANIA. LA ADMINISTRACIÓN DE ESTE PAÍS CONSIDERA IMPRESCINDIBLE EL COBRO DE UN PEAJE VINCULADO A LA DISTANCIA PARA PODER AFRONTAR EL ESPERADO CRECIMIENTO DEL VOLUMEN DE TRÁFICO, ASÍ COMO IMPUTAR LOS COSTES DE INFRAESTRUCTURA A LOS PRINCIPALES USUARIOS. TAMBIÉN INDICAN LAS AUTORIDADES ALEMANAS QUE ESTA MEDIDA ESTÁ EN CONSONANCIA CON LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE LA COMISIÓN EUROPEA Y EN ESPECIAL CON LA DIRECTRIZ 1999/62/CE (DIRECTRIZ DE EURO-VIÑETAS)

EL REGLAMENTO QUE REGULA ESTE NUEVO PEAJE ESTABLECE UNAS TARIFAS QUE VARIAN DE 9 A 14 CÉNTIMOS DE EURO POR KILÓMETRO. SU INTRODUCCIÓN SIGNIFICA LA DESAPARICIÓN DEL PEAJE TEMPORAL (EURO-VIÑETA) EN ALEMANIA. EL PAGO DE LA TARIFA PODRÁ HACERSE MANUAL EN CADA VIAJE O AUTOMÁTICAMENTE MEDIANTE UN APARATO CONTROLADO POR SATÉLITE. EL COSTE DE DICHS APARATOS ES DE 300 EUROS LA UNIDAD Y SE PROPORCIONA GRATUITAMENTE YA QUE SE CONSIDERA UN PAGO ADELANTADO PARA FUTUROS VIAJES. PARA EL 31 DE AGOSTO SE DISPONDRÁ DE 250.000 APARATOS Y AL FINAL DE AÑO DE MEDIO MILLÓN. SE FACILITARÁ SU INSTALACIÓN EN TALLERES TANTO EN ALEMANIA COMO EN OTROS PAÍSES EUROPEOS. EL GOBIERNO ALEMÁN ESTÁ FACILITANDO INFORMACIÓN PRÁCTICA A TRAVÉS DE UN CENTRO DEMOSTRATIVO CERCA DE COLONIA Y EN LAS SIGUIENTES DIRECCIONES DE INTERNET: www.bmvbw.de / www.toll-collect.de.

riencias de otros países en la utilización de la intermodalidad en Europa. Por el puerto de Rotterdam y las principales zonas de comercialización y distribución holandesas han pasado en los últimos 2 años misiones de los principales puertos españoles ubicados en las regiones exportadoras acompañados por empresarios consignatarios, exportadores y asociaciones de productores.

En este año se ha anunciado la apertura de líneas marítimas de carga pecedera desde los puertos de Cartagena y Cádiz con destino al puerto de Rotterdam, para desde este puerto poder distribuir al interior de Alemania por vía fluvial y en barcos de cabotaje a los países bálticos y Rusia, entre otras combinaciones intermodales de distribución. En 2004 se abrirá una línea de ferry diaria desde el Norte de España (Bilbao o Santander) a Dunkerque, pensando en cubrir desde este importante nudo la distri-



FRUTAS TELLEZ, S.A.



**MAYORISTAS
DE FRUTAS
Y HORTALIZAS**

MERCAMADRID

Nave F - Puestos 31-33

Teléfono: 91 785 69 02

Fax: 91 785 69 02

Móvil: 629 30 23 01

**Carretera de Villaverde a Vallecas,
Km. 3,800
28053 Madrid**

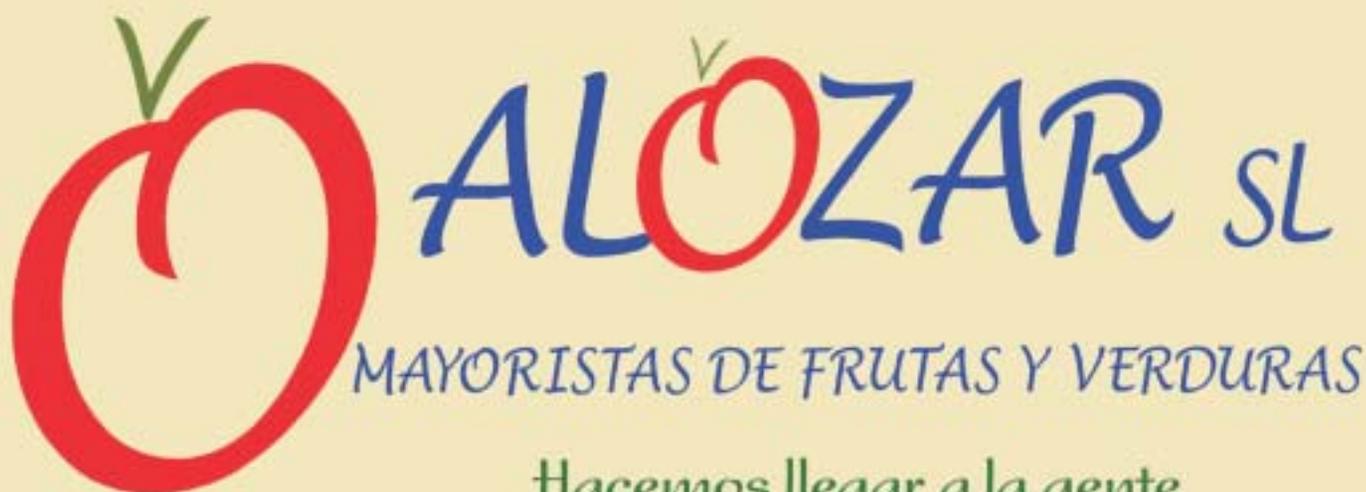
bución a parte de Europa. También desde el puerto de Almería se está trabajando en la idea de abrir otra línea marítima para la próxima campaña de otoño.

Existe cierta reticencia de los exportadores a la utilización de otros medios que no sean el camión, como por ejemplo el barco o el tren, sobre todo en los destinos no muy lejanos –Alemania, Benelux, Inglaterra, etc.–, por la flexibilidad del camión y la entrega “puerta a puerta”. Para despejar algunas dudas sobre este punto, la mayoría de los operadores comerciales en las zonas de reexpedición de frutas y hortalizas indican que más del 90% de la mercancía pasa por su almacén, para comprobar calidades y hacer los correspondientes grupajes de cargas mixtas de distintas especies, por lo que la flexibilidad del camión con respecto a otros modos de transporte no tiene tanta importancia como en principio se pudiera pensar.

Otra preocupación es la duración del viaje por barco y el posible deterioro de la calidad del producto. En este sentido hay que tener en cuenta que más del 50% de la fruta y verdura con origen extracomunitario entra por los puertos belgas y holandeses (Amberes y Rotterdam son los más importantes) y la calidad de los productos es la misma que la que procede de la producción intracomunitaria. Por poner un ejemplo, la fruta chilena (uvas, peras, manzanas, frutas de hueso) tarda casi un mes en llegar a Europa y después puede estar en cámaras durante bastante tiempo. Lo mismo sucede con los melones y sandías de Honduras o Brasil, el tomate y pepino de Canarias, los cítricos de Sudáfrica y América Latina. Ahora bien, puede haber determinadas especies hortícolas de hoja que podrían tener problemas de calidad para las que posiblemente el barco no sería adecuado.

Hay que dejar bien claro que nadie se plantea favorecer una alternativa penalizando drásticamente a otra. Lo que sí es aconsejable es la diversificación y el uso intermodal, tratando de optimizar y reducir los costes de transporte. La alternativa fluvial, por ejemplo, para distribuir a través del Rin, que hasta la fecha no se ha desarrollado, puede descongestionar sustancialmente algunas rutas y no supone un incremento de coste importante desde Amberes o Rotterdam en comparación con el camión e incluso puede ser inferior.

Asimismo la utilización del transporte aéreo para productos de alto valor añadido, como los de cuarta y quinta gama, y para envíos coyunturales en periodos punta de fuerte demanda, es una alternativa que aún no está suficientemente aprovechada. Hay que pensar en sentido global y utilizar, por ejemplo, las facilidades logísticas de



Hacemos llegar a la gente
los mejores productos de nuestra tierra,
fruto del esfuerzo y la ilusión

Naturalmente

mercaMADRID

Nave C, Puestos 13-15

Ctra. Villaverde-Vallecas km 3,800

28053 Madrid (España)

Telf. 91 785 63 94

Fax 91 785 65 13

CUADRO Nº 2

EL LIBRO BLANCO DE LA COMISION EUROPEA

“LA POLITICA EUROPEA DE TRANSPORTES DE CARA A 2010: LA HORA DE LA VERDAD”



LA COMISIÓN EUROPEA ADOPTÓ EL LIBRO BLANCO EL 12 DE SEPTIEMBRE DEL 2001 EN EL QUE SE ANALIZA LA SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE EN LA UE Y SE PRESENTA UN PROGRAMA AMBICIOSO CON MEDIDAS ESCALONADAS HASTA EL 2010. LAS PRINCIPALES ORIENTACIONES DE ESTE DOCUMENTO SE PUEDEN RESUMIR EN:

- DESARROLLO DE LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTES.
- EVITAR LA CONGESTIÓN EN EL TRANSPORTE COMO CONSECUENCIA DEL DESEQUILIBRIO INTERMODAL.
- ORDENAR EL CRECIMIENTO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE EN LA UE AMPLIADA.
- NECESIDAD DE INTEGRAR LOS TRANSPORTES EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE.
- NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA EUROPEA GLOBAL QUE TENGA EN CUENTA OTRAS POLÍTICAS.
- APLICACIÓN DE UN PAQUETE DE UNAS 60 MEDIDAS CONCRETAS

PARA ELLO SE PRETENDE UN REEQUILIBRIO EN LA DISTRIBUCIÓN INTERMODAL DEL TRANSPORTE, TRATANDO DE DESVIAR UNA PARTE DEL QUE SE REALIZA POR CARRETERA HACIA EL FERROCARRIL Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL. ESTO SE CONSEGUIRÁ PRINCIPALMENTE A TRÁVÉS DE LA LIBERALIZACIÓN DEL FERROCARRIL, LA INVERSIÓN EN GRANDES REDES, LA TARIFICACIÓN REAL DEL USO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA SU FINANCIAMIENTO Y LA SEGURIDAD Y CALIDAD PARA EL CIUDADANO. EL DOCUMENTO INCIDE EN QUE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE TIENEN QUE SER RESPETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE, TRATANDO DE REDUCIR NO SÓLO LA EMISIÓN DE GASES SINO TAMBIÉN LOS RUIDOS.

ES NECESARIO MATERIALIZAR LA INTERMODALIDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA COMPLEMENTARIEDAD ENTRE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE Y NO SÓLO DE LA COMPETENCIA. EL PROGRAMA MARCO POLO APOYA LA CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS INTERMODALES Y RECOGE INICIATIVAS INNOVADORAS COMO LAS “AUTOPISTAS DEL MAR”, CONCEPTO EN EL QUE ESTÁ TRABAJANDO LA COMISIÓN PARA DESARROLLARLO EN LOS PRÓXIMOS AÑOS. CON LA MUNDIALIZACIÓN DEL TRANSPORTE SE RECOMIENDA FOMENTAR LA FIGURA DEL TRANSITARIO QUE FACILITE EL GRUPAJE Y MOVIMIENTO INTERMODAL DE MERCANCÍAS, TRATANDO DE OPTIMIZAR LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE DESDE UN PUNTO DE VISTA ECONÓMICO, ECOLÓGICO Y ENERGÉTICO.



EN EL LIBRO BLANCO SE CITAN EXPRESAMENTE LAS DIFICULTADES QUE HAY PARA EL TRANSPORTE EN LOS ALPES, POR LA OROGRAFÍA Y LA IMPORTANCIA ECOLÓGICA DE ESA REGIÓN, Y TAMBIÉN LA NECESIDAD DE GARANTIZAR Y MEJORAR LA PERMEABILIDAD DE LOS PIRINEOS, YA QUE EL TRANSPORTE DE CAMIONES ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA SE CONCENTRA PRINCIPALMENTE EN LOS PASOS FRONTERIZOS DE IRÚN Y LA JUNQUERA.

OTRO PROGRAMA IMPORTANTE ES EL GALILEO, QUE PRETENDE HACER INDEPENDIENTE A EUROPA DEL GPS (GLOBAL POSITIONING SYSTEM) AMERICANO. SE PREVÉ SU OPERATIVIDAD PARA EL AÑO 2008 Y SERÁ UNA HERRAMIENTA MUY ÚTIL PARA FACILITAR Y CONTROLAR EL TRANSPORTE. EN EL AÑO 2005 SE CONTEMPLA UNA REVISIÓN INTERMEDIA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS PARA TRATAR DE AJUSTARLAS A LOS OBJETIVOS MARCADOS.

países como Holanda con vocación exportadora y aprovechar sus nichos de mercado en la exportación de flores y plantas, tratando de completar la carga de esos envíos.

Desde luego que la alternativa marítima es prácticamente la única opción posible para destinos alejados y de ultramar donde son imposibles las vías terrestres (camión y tren). Solamente el

avión para envíos de alto valor en periodos pico de demanda podría ser una alternativa para la vía marítima en esos destinos.

La alternativa ferroviaria en España puede ser una alternativa a medio plazo. El país que la utiliza con más éxito hasta el momento es Francia, principalmente a través de trenes de carga desde el mercado de Saint Charles en Perpignan al

de Rungis en París. En nuestro país haría falta un consenso entre los distintos estamentos implicados y, sobre todo, una importante inversión en infraestructuras y material rodante para hacer viable este modo de transporte. ■

JOSÉ ÁLVAREZ RAMOS
Consejero de Agricultura.
Embajada de España en La Haya
(Países Bajos)