



El transporte de frutas y hortalizas, la alternativa marítima

**Normalización
y certificación,
dos vías de mejora
del sector
hortofrutícola**

**La contaminación
por nitratos en los
sistemas agrícolas**

**Normalización de
invernaderos,
análisis de la
situación en Almería**

La Comisión Europea ha aprobado una serie de medidas con las que pretende reequilibrar los distintos modos de transporte de los productos hortofrutícolas en la UE, hasta ahora con una dependencia excesiva del transporte por carretera.

Esto hace que se presenten una serie de circunstancias favorables al transporte marítimo, lo que representa una oportunidad para acceder a los destinos más alejados.

José Álvarez Ramos.

Consejero de Agricultura en la Embajada de España en La Haya, Países Bajos.

Por todos es conocido que la exportación española de frutas y hortalizas en fresco tiene una dependencia excesiva del transporte por carretera, ya que, excepto el comercio de tomates y plátanos de Canarias y el de clementinas de Valencia a Estados Unidos, el resto se realiza en camión. La exportación se dirige principalmente a destinos cercanos como son Alemania, Francia, Reino Unido y Holanda, por ese orden (**cuadro I**).

Hay que reconocer el gran papel que ha tenido y tiene el camión, que ha permitido el impresionante despegue de la exportación española en las últimas décadas. Sin embargo, se anuncian cambios en el sector del transporte en la Unión Europea, con los que se pretende un reequilibrio entre los distintos modos de transporte, tratando de favorecer el movimiento de grandes volúmenes de mercancías por otras vías alternativas (barco y tren) menos contaminantes y que a su vez ayuden a descomgestionar las autopistas.

CUADRO I. EXPORTACIÓN ESPAÑOLA DE FRUTAS Y HORTALIZAS POR DESTINO. AÑOS 2001 Y 2002 (MILLONES DE EUROS).

PAÍS	HORTALIZAS		FRUTAS		TOTAL	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
Alemania	712	747	867	1.008	1.579	1.755
Francia	509	534	802	921	1.311	1.455
Reino Unido	573	611	373	428	946	1.039
Países Bajos	390	379	219	279	609	658
Italia	111	134	256	281	367	415
Portugal	90	76	188	168	278	244
Bélgica	57	62	134	149	191	211
Otros países UE	175	182	181	234	356	416
Total UE	2.617	2.725	3.020	3.468	5.637	6.193
Extra-UE	167	196	440	480	607	676
Total	2.784	2.921	3.460	3.948	6.244	6.869

Fuente: Elaboración propia con datos de FEPEX.

Medidas aprobadas por la CE

En ese sentido, la Comisión Europea aprobó una serie de medidas que se recogen en el Libro Blanco sobre el transporte y que se piensan llevar a la práctica antes de 2010. Recientemente los Gobiernos de Alemania y Francia han informado sobre la implantación de tasas de peaje a los camiones de más de doce toneladas que circulen por su territorio. También hay otros países como Suiza y Austria que tradicionalmente han puesto dificultades al paso de camiones a través de los Alpes.

El anuncio de las tasas de peaje ha provocado una fuerte protesta del sector del transporte por carretera, teniendo en cuenta además que España es un país periférico en la UE y, por tanto, uno de los más afectados por estas medidas. Se ha discutido en Bruselas sobre cómo pueden afectar estas decisiones a la unidad del mercado interior europeo. La polémica continuará en los próximos meses pues las consecuencias pueden ser importantes.

La situación anterior ha creado un clima propicio para que las empresas de transporte y logística de productos perecederos se estén planteando el desarrollo de otras alternativas, entre las que está cobrando mayor fuerza la utilización de la vía marítima y en algunos casos la vía fluvial. Su desarrollo puede representar una posible solución para una parte de la exportación hortofrutícola de nuestro país y ofrece nuevas oportunidades para llegar a mercados más alejados donde la presencia de nuestros productos aún no está consolidada.

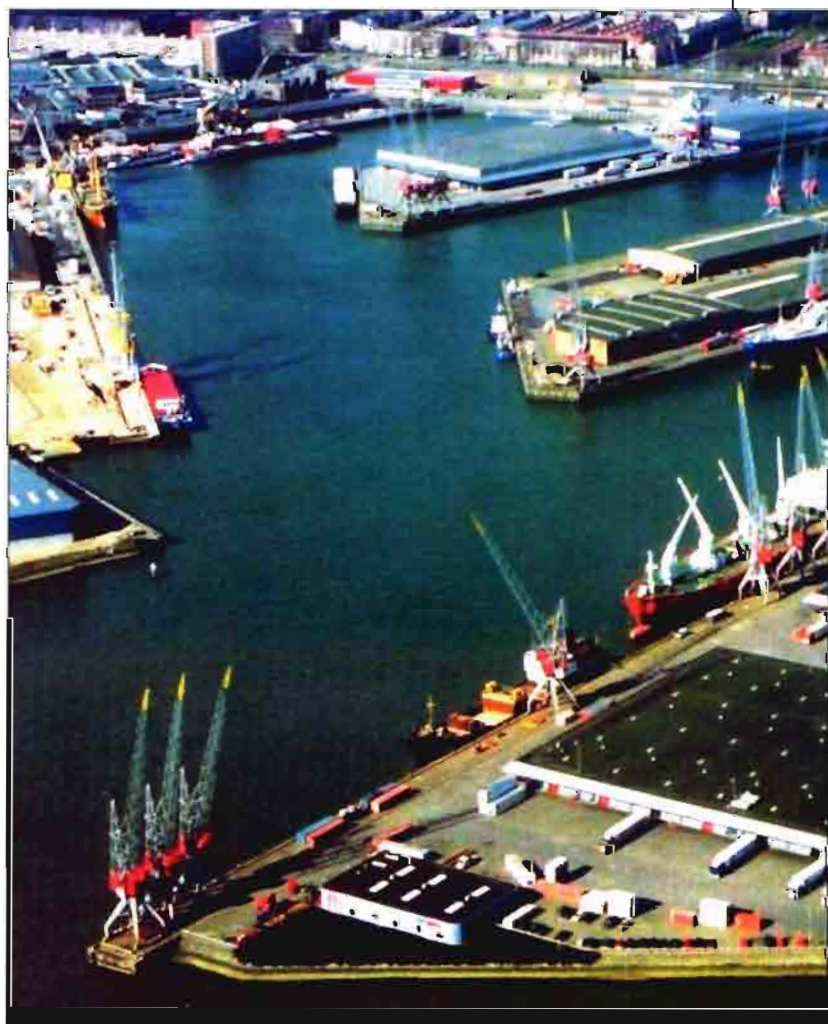
Un ejemplo: el nuevo peaje alemán

Se espera que antes de finalizar 2003 entre en vigor un nuevo peaje de autopista para los camiones con más de 12 toneladas de peso bruto que circulen por Alemania después de haberse retrasado dicha medida desde el 1 de septiembre por problemas técnicos para su implantación, así como discusiones con la Comisión Europea. 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 varían 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 dichos aparatos es de 300 euros la unidad y se proporciona gratuitamente, ya que se considera un pago adelantado para futuros viajes. Para el 2 de noviembre 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 direcciones de Internet www.bmvbw.de y www.toll-collect.de

La alternativa marítima

El transporte marítimo se utiliza en Europa en el comercio extracomunitario, principalmente en la importación de plátano de la zona dólar (Centroamérica, Colombia y Ecuador), fruta de Brasil y el Cono Sur, Sudáfrica y hasta de las antípodas (el kiwi de Nueva Zelanda). Sin embargo, este medio prácticamente no se utiliza en el comercio intracomunitario, que se realiza principalmente por camión desde los países productores del sur de Europa hacia los países consumidores del centro y el norte del continente.



No obstante, se están presentando toda un serie de circunstancias favorables para el desarrollo de líneas de cabotaje marítimo para el transporte de frutas y hortalizas, que deben llevar a una seria reflexión por parte del sector exportador español, que lidera el comercio intraeuropeo de frutas y verduras.

Los primeros pasos ya se están dando. El pasado día 15 de septiembre se anunció en Rotterdam, en el marco de un seminario sobre la exportación hortofrutícola española, la apertura de una línea marítima Cartagena-Cádiz-Rotterdam de carga exclusiva de frutas y hortalizas frescas en contenedor refrigerado, a partir de la primera quincena de noviembre de este año. Este hecho, que puede suponer la salida de unas 100.000-200.000 toneladas de frutas y hortalizas, no significa gran cosa en el capítulo global de la exportación española, que supera los nueve millones de toneladas anuales, pero tiene mucha importancia

en el contexto actual, pues es una experiencia pionera que se está siguiendo con mucho interés no sólo en nuestro país sino también en la propia Comisión Europea, ya que es un proyecto que se adapta perfectamente a las orientaciones del Libro Blanco y en particular al Programa Marco Polo.

Desde Rotterdam se distribuirá por vía fluvial al interior de Alemania y en barcos de cabotaje a los países bálticos y Rusia, entre otras combinaciones intermodales de distribución. Durante

el 2004 se abrirá una línea diaria de ferry entre el norte de España (Bilbao o Santander) y Dunkerque. También desde Almería y Algeciras se está trabajando en la apertura de otras líneas marítimas, que se espera estén operativas en 2004.

Hay varios datos que pueden favorecer el desarrollo de esta alternativa; uno muy importante es la gran oferta española, que en algunas regiones es casi permanente a lo largo del año (**cuadro II**). Otro es la concentración de la producción española en torno a cuatro o cinco puertos expedidores (**cuadro III**). En cuanto a los puertos de destino, hasta el momento se está trabajando en la idea de enviar la mercancía a áreas bien localizadas como los puertos de Mar del Norte, que disponen de una buena logística de distribución y pueden realizar también un uso combinado de los distintos modos de transporte, como es el cabotaje a otros puertos, la vía fluvial por el Rin y, por supuesto, el camión y el ferrocarril.

Pero sobre todo hay que destacar que en parte de los destinos europeos donde se concentra nuestra producción actualmente el barco es competitivo en precio con el camión. Es menos contaminante y dispone ya de infraestructuras para su utilización tanto en origen como en destino. De cualquier forma, hay que destacar la complementariedad en el uso combinado entre ambas modalidades de transporte, tratando de optimizar y reducir los costes.

CUADRO II. EXPORTACIONES ESPAÑOLAS HORTÍCOLAS MENSUALES AÑO 2002 EN T.

	T. HORTALIZAS	TOTAL FRUTAS	TOTAL F. Y H.
Enero	427.288	531.390	958.678
Febrero	388.179	432.968	821.147
Marzo	394.439	444.610	839.049
Abril	390.381	391.713	782.094
Mayo	222.632	396.483	619.115
Junio	314.697	525.310	840.007
Julio	131.078	454.699	585.777
Agosto	122.343	304.265	426.608
Septiembre	147.406	190.952	338.358
Octubre	273.932	433.111	707.043
Noviembre	416.464	657.194	1.073.658
Diciembre	481.918	699.399	1.181.317
Total	3.710.757	5.462.094	9.172.851

CUADRO III. PRINCIPALES REGIONES EXPORTADORAS DE FRUTAS Y HORTALIZAS. AÑO 2002 (EN T).

PRINCIPALES PRODUCTOS	ANDALUCÍA	CANARIAS	CATALUÑA	MURCIA	VALENCIA	RESTO	TOTAL
Calabacín	137.388	-	3.530	7.055	19.554	4.853	172.380
Cebolla	18.561	14	3.159	2.556	197.400	29.803	251.493
Coles y brécol	26.510	62	14.707	178.477	64.518	21.178	305.452
Lechuga	76.821	-	6.968	353.405	54.813	4.546	496.553
Patata	55.889	67	6.516	14.458	33.218	126.831	236.979
Pepino	310.187	15.585	4.745	2.286	16.992	1.774	351.569
Pimiento	323.034	90	6.662	66.188	64.163	4.531	464.668
Tomate	354.286	227.575	15.242	222.279	98.737	32.010	950.129
Resto hortalizas	229.189	12.000	33.136	70.452	80.421	56.330	481.528
Total hortalizas	1.531.865	243.513	94.665	917.156	629.816	293.736	3.710.751
Cítricos	217.749	60	82.647	530.894	2.595.484	56.354	3.483.188
Fresa	196.173	-	2.935	3.930	10.429	2.803	216.270
Melocotón	30.185	-	34.890	31.722	38.110	31.123	166.030
Melón	100.419	11	5.987	178.188	74.702	20.746	380.053
Nectarina	43.616	-	50.973	35.737	44.114	38.563	213.003
Pera	2.837	249	93.705	2.871	6.326	28.772	134.760
Sandía	135.612	18	4.062	33.480	124.378	8.226	305.776
Uva de mesa	13.507	89	4.008	68.659	25.266	6.247	117.776
Otras frutas	82.002	2.778	112.935	92.749	88.857	65.896	445.217
Total frutas	822.100	3.205	392.142	943.230	3.007.666	293.730	5.462.073
Total F y H	2.353.965	246.718	486.807	1.860.386	3.637.482	587.466	9.172.824

Fuente: Elaboración propia con datos de FEPEX.

El Libro Blanco de la Comisión Europea "la política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad"

La Comisión Europea adoptó el Libro Blanco el 12 de septiembre de 2001, en el que se analiza la situación actual del transporte en la UE y se presenta un programa ambicioso con medidas escalonadas hasta 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 sesenta 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 través 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 2008 y será una herramienta muy útil para facilitar y controlar el transporte. En 2005 se contempla una revisión intermedia del cumplimiento de las medidas para tratar de ajustarlas a los objetivos marcados.

■ Evolución de la logística y del transporte intermodal

Todo apunta a que en el futuro el transporte será cada vez más intermodal, lo que obligará a cambiar la mentalidad de los exportadores en la organización de la logística y del transporte. Los productores-exportadores van a ceder cada vez más la parcela logística a empresas especializadas en logística de perecederos que se ocuparán de todas las tareas intermedias entre el productor y el comercializador o distribuidor en destino. En este sentido, la concentración de la oferta en origen y, sobre todo, de la demanda en destino van a favorecer en gran medida las labores de interconexión entre los distintos modos de transporte, facilitando enormemente tanto en tiempo como en coste el cambio, por ejemplo, de un contenedor de un barco a una barcaza (gabarra) fluvial o una plataforma ferroviaria que puede transportar hasta dos contenedores en altura o al camión mismo, que seguirá siendo imprescindible en la distribución final.

Las empresas de logística también pueden facilitar el almacenaje y la distribución a sus clientes-exportadores, cubriendo actividades que en la actualidad realizan empresas comercializadoras en destino. Asimismo, pueden favorecer la presencia directa de sus clientes (usuarios) en destino, mediante la ubicación de pequeñas oficinas (antenas o plataformas) en sus propias instalaciones que les permitan un conocimiento más directo del mercado.

La importancia de los cambios que va a haber en los próximos años tiene una gran trascendencia para consolidar la exportación hortofrutícola española en los destinos europeos y, sobre todo, representa una oportunidad para acceder a destinos más alejados en un mercado globalizado en el que no debemos renunciar a estar presentes.

Si se consigue una buena organización de la logística y un transporte de perecederos más diversificado, se limitará cada vez más la desventaja actual de lejanía con respecto a otros competidores comunitarios, así como la vulnerabilidad a otros riesgos que existen actualmente con el transporte por carretera. ■

Horticur

Bioactivador Completo y Equilibrado

**ESPECIAL
HORTALIZAS**

Estimula el desarrollo
de las brotaciones

Activa el cuajado

Mejora el engorde y
la calidad del fruto

Aumenta la resistencia
a las enfermedades



LA SEGURIDAD DE APLICAR UN BUEN PRODUCTO



XEM ABONOS

XEM ABONOS, S.L.

C/ Ibiza, 10

Tel.: 96 289 21 27 - Fax.: 96 289 06 62
46730 GRAO DE GANDIA (Valencia) ESPAÑA

Nutritivo - Energético y Revitalizante