



# La exportación hortofrutícola española y el Pacto Verde Europeo

## Nuevo impulso para el transporte intermodal

JOSÉ ALVAREZ RAMOS. Ingeniero Agrónomo.

### RESUMEN

*Este artículo analiza la evolución más reciente de las exportaciones españolas de frutas y hortalizas, destacando a continuación las implicaciones previsibles para este sector del nuevo escenario que se va a crear en la UE con la aplicación del Pacto Verde Europeo. Un nuevo contexto en el que se reabre el debate sobre la intermodalidad en el transporte de frutas y verduras para la exportación, buscando modelos con menor huellas de carbono.*

**PALABRAS CLAVE:** Frutas, hortalizas, comercio exterior, exportaciones, transporte, intermodalidad.

Un año más, me siento obligado a encabezar mi artículo, ya habitual en el número de Distribución y Consumo coincidente con cada edición de Fruit Attraction, haciendo un reconocimiento al sector exportador de frutas y hortalizas español por los hitos conseguidos en el valor de nuestra exportación. En 2019 se ha conseguido un nuevo record en la exportación española alcanzando la cifra de ¡13.542 millones de euros! Un dato que supera en más de 700 millones de euros el valor de 2018. Para mí no ha sido una sorpresa y lo venía anunciando en anteriores artículos ya que, si bien en los últimos tres años (2016-2018) la exportación osciló entre 12.500-12.800 millones de euros, la tendencia desde hace varias décadas indi-

caba que ese estancamiento obedecía a un hecho coyuntural y que en cualquier momento habría un despegue de la exportación, como así ha ocurrido.

Invito al lector a que analice las cifras del cuadro 1, donde se muestran los 3 últimos años para que observe que hay

ciertos productos que han tenido un incremento importante en este periodo. En 2019 ha habido un crecimiento del 5% en el volumen de las hortalizas, 5,6 millones de toneladas, y del 9,5% en valor con 5.752 millones de euros. Destaca el gran incremento del pimiento cuyo valor ha alcanzado el

CUADRO 1

**Evolución de los intercambios españoles de frutas y hortalizas (en millones de euros)**

	Exportación (1)			Importación (2)			Saldo ((1)-(2))		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Ajo	314	235	316	8	5	8	306	230	308
Berenjena	152	148	153	1	-	1	151	148	152
Calabacín	312	311	337	14	12	14	298	299	323
Cebolla	115	147	190	21	32	40	94	115	150
Coles	479	471	524	12	12	15	467	459	509
Judía	36	44	47	154	175	155	-118	-131	-108
Lechuga	662	690	721	24	27	25	638	663	696
Patata	93	129	153	221	209	298	-128	-80	-145
Pepino	566	595	602	8	5	5	558	590	597
Pimiento	953	977	1.114	66	60	61	887	917	1.053
Tomate	1.003	927	921	118	123	152	885	804	769
Otras hortalizas	582	616	675	139	146	156	443	470	519
<b>TOTAL HORTALIZAS</b>	<b>5.267</b>	<b>5.290</b>	<b>5.753</b>	<b>786</b>	<b>806</b>	<b>930</b>	<b>4.481</b>	<b>4.484</b>	<b>4.823</b>
<b>Frutas tropicales:</b>									
Aguacate	304	293	343	221	237	305	83	56	38
Caqui	191	173	194	--	1	--	191	172	194
Mango	75	92	84	73	85	93	2	7	-9
Piña	29	34	31	123	122	121	-94	-88	-90
<b>Frutos rojos:</b>									
Arándano	274	324	337	81	106	114	193	218	223
Frambuesa	346	383	430	88	163	188	258	220	242
Fresa	587	587	595	44	38	47	543	548	548
<b>Cítricos:</b>									
Limón	738	705	727	64	123	61	674	582	666
Mandarina	1.251	1.238	1.289	20	26	23	1.231	1.212	1.266
Naranja	1.129	1.079	1.113	124	119	102	1.005	960	1.011
<b>F. hueso:</b>									
Albaricoque	108	143	118	-	-	-	108	143	118
Ciruela	99	86	91	9	12	9	90	74	82
Melocotón	376	382	368	2	4	2	379	378	366
Nectarina	418	408	400	2	3	3	416	405	397
<b>F. pepita:</b>									
Manzana	84	88	91	149	147	136	-65	-59	-45
Pera	93	74	99	39	38	40	54	36	59
Kiwi	26	25	29	219	192	191	-193	-167	-162
Melón	287	305	319	59	59	69	228	246	250
Plátano	66	66	65	160	190	198	-94	-124	-133
Sandía	323	429	416	43	54	42	280	375	374
Uva de mesa	284	337	306	72	84	95	212	253	211
Otras frutas	349	274	344	147	148	289	202	126	55
<b>TOTAL FRUTAS</b>	<b>7.437</b>	<b>7.543</b>	<b>7.789</b>	<b>1.739</b>	<b>1.951</b>	<b>2.008</b>	<b>5.698</b>	<b>5.592</b>	<b>5.781</b>
<b>TOTAL FRUTAS Y HORTALIZAS</b>	<b>12.704</b>	<b>12.833</b>	<b>13.542</b>	<b>2.526</b>	<b>2.757</b>	<b>2.939</b>	<b>10.178</b>	<b>10.076</b>	<b>10.603</b>

FUENTE: Elaboración propia con datos de FEPEX

record de 1.114 millones de euros. También ha habido un fuerte crecimiento de las frutas en volumen con 7,8 millones de toneladas, un 9,5% superior a 2018, por un valor de 7.789 millones de euros, un 3% más, destacando los frutos rojos por un valor de 1.410 millones de euros. La exportación se sigue dirigiendo principalmente a la UE con un 92% del valor total. Otro dato que siempre hay que tener en cuenta es el diferencial entre exportación e importación que en el 2019 ha alcanzado la cifra de ¡10.603 millones de euros!

## ESTADO DE SITUACIÓN

Ante esta importante subida en volumen y valor de 2019, cabe preguntarse qué puede ocurrir en los próximos años. ¿Se mantendrá la tendencia ascendente? Quiero aportar algo al respecto. Esta revista me pidió un artículo en el número 5 de 2017 (hace 3 años) sobre las predicciones de nuestra exportación hortofrutícola para una década, es decir para 2026. Lógicamente tiré de oficio y osadía a partes iguales e hice una proyección para ese año, que 3 años después veo conservadora y alcanzable. Resumiendo, me planteé una extrapolación lineal del precio medio de la fruta y hortaliza que era de 0,709 €/kg en 2001 y de 0,996 €/kg en 2016 hasta 1,187 €/kg en 2026 y consideré 2 escenarios:

Escenario 1, en el que no hubiera incremento de volumen con respecto a la exportación en 2016 es decir 12,5 millones de toneladas, pero sí de precio a un valor medio de 1,187 euros el kilo, que alcanzaría una cifra de 14.876 millones de euros para 2026.

Escenario 2, en el que la exportación alcanzase un volumen de 14 millones de toneladas a un mismo valor unitario de 1,187 euros el kilo, que alcanzaría una cifra de 16.600 millones de euros para 2026.



Bueno, en 2019 se han exportado 13,47 millones de toneladas por un valor de 13.542 millones de euros, lo que indica que las cifras que se predijeron de entre 15.500-16.000 millones de euros para 2026 están más cerca de alcanzarse. La primera conclusión es que estamos en la senda marcada aunque, tal vez, el precio unitario pueda estar un poco más bajo de lo que cabría esperar.

En cuanto a la evolución de 2020, por todos es conocido que en marzo de este año se decretó el estado de alarma en España y en la UE debido a la pandemia provocada por la COVID-19, catástrofe inesperada con graves consecuencias sanitarias y económicas. La exportación española de frutas y hortalizas en los 4 primeros meses ha alcanzado un valor de 6.038 millones de euros que ha superado los 5.370 millones de euros del mismo periodo de 2019 y, particularmente, los meses de marzo y abril de 2020 han tenido un crecimiento importante. Por tanto, se puede aventurar, a día de hoy, que la proyección para 2020, teniendo en cuenta que, debido a una bajada en la producción, la campaña de fruta de hueso va a salvarse bien en cuanto a precios, va a mantener la tendencia y que de ninguna manera cambiará este análisis basado en cifras y conocimiento del sector hortofrutícola desde hace más de 40 años.

## EL PACTO VERDE EUROPEO

El 11 de diciembre de 2019 la nueva Comisión Europea (CE) presidida por Ursula von der Leyen, presentó la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo (PVE) para la Unión Europea y sus ciudadanos, en respuesta a los desafíos del clima y el medio ambiente. En síntesis, “es una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la UE en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no habrá emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico estará disociado del uso de los recursos.”

El PVE integrará la sostenibilidad en todas las políticas de la UE como en su día se hizo con el medio ambiente a través del Tratado de Amsterdam (1997). El pacto abarca a todos los sectores de la economía, especialmente a los del transporte, la energía, la agricultura, los edificios y las industrias como las de la siderurgia, el cemento, las TIC, los textiles y los productos químicos. La comunicación presenta una hoja de ruta inicial de las políticas y medidas clave necesarias para hacer realidad el PVE.

En resumen, la CE presentará, a lo largo de 2020, las propuestas de la primera Ley del Clima Europea y las estrategias: Estrategia sobre biodiversidad para 2030, la nueva estrategia industrial, el plan de acción de la economía circular, la estrategia “de la granja a la mesa” de alimentación sostenible y propuestas para una Europa sin contaminación. Este pacto exigirá una inversión significativa con una gran



movilización de recursos cofinanciados por la UE y los Estados miembros. El Banco Europeo de Inversiones (BEI), que ha sido designado como el banco climático europeo, ofrecerá apoyo adicional.

Se preguntarán los lectores de esta revista y sobre todo el sector exportador, bueno todo esto está muy bien pero ¿Cómo me afecta a mí como productor-exportador de productos hortofrutícolas? ¿Tan importante es mi actividad para que tenga que preocuparme? Pues sí, te afecta de lleno y en mayor medida de lo que puedas imaginarte. Me explico, citando sucintamente algunas de las medidas más importantes del PVE:

- La Comisión presentará a lo largo de 2020 un plan para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 al 50% como mínimo, y hacia el 55% con respecto a los niveles de 1990 de manera responsable.
- Movilización de la industria en pro de una economía limpia y circular con suministro de energía limpia asequible y segura.
- Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente. El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y va en aumento. Para lograr la neutralidad climática es necesaria una reducción del 90% de las emisiones procedentes del transporte de aquí a 2050. El transporte multimodal o intermodal necesita un fuerte impulso.

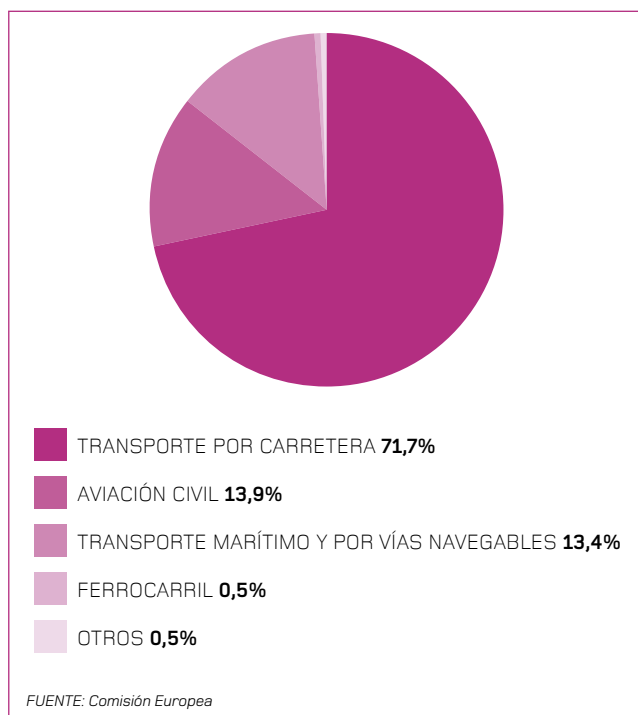
- De la granja a la mesa: idear un sistema alimentario justo, saludable y respetuoso con el medio ambiente. Los alimentos europeos que tienen fama de ser seguros nutritivos y de calidad, también deben ser un ejemplo mundial de sostenibilidad y reducir notablemente el uso de plaguicidas químicos y su riesgo, así como abonos y antibióticos.
- Preservación y restablecimiento de los ecosistemas y la biodiversidad. Los ecosistemas aportan servicios esenciales, como alimentos, agua dulce y aire puro y cobijo. Palian las catástrofes naturales, plagas y enfermedades y ayudan a regular el clima. Todas las políticas de la UE deben contribuir a preservar y recuperar el capital natural de Europa.
- Aspirar a una contaminación cero para un entorno sin sustancias tóxicas. Hay que preservar la calidad del agua y el aire.

Aunque todas las medidas citadas son directa o indirectamente importantes para el sector hortofrutícola, desde la influencia que puedan tener en la industria auxiliar y de manipulación y almacenaje, reducción de fitosanitarios y abonos, control de residuos en productos y suelos, una buena trazabilidad para garantizar la producción sostenible, etc., sin duda, la medida que, en mi opinión, puede tener una mayor incidencia para nuestra exportación hortofrutícola es la fuerte reducción de emisión de gases de efecto invernadero en el transporte y el cambio que conlleva.

Como se ve en el gráfico 1 que ha presentado la Comisión Europea, la cuota de emisiones de gases de efecto invernadero por modo de transporte en la UE es de 0,5% el ferrocarril, 13,4% transporte marítimo y fluvial, 13,9% la aviación civil y 71,7% el transporte por carretera (camión). Teniendo en cuenta que de aquí al 2030 (una década) hay que reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al 50% como mínimo, se presenta una ardua y urgente tarea que no permite demora.

FIGURA 1

### Cuota de emisiones de gases de efecto invernadero por modo de transporte (2017)



### ALTERNATIVA INTERMODAL

En la bibliografía a que hago referencia al final, cito un artículo que realicé para esta revista en 2013, donde explicaba en profundidad las mejoras necesarias en logística y trans-



porte, ligándolas a la internacionalización de las empresas. El análisis que realizaba entonces sigue siendo válido para la situación actual. España es un país más periférico que la mayoría de nuestros competidores comunitarios y nuestra exportación principalmente con destino a países de la UE, se realiza por camión, existiendo una dependencia casi total de este modo de transporte. Si hiciéramos un cálculo, a vuela pluma, del número de camiones frigoríficos que se podrían estar moviendo diariamente destinados a la exportación hortofrutícola desde España, estaríamos hablando de una cifra de 1.600 - 1.800 camiones durante todos los días del año.

A alguien se le podría ocurrir que sería bueno aumentar el volumen que lleva cada camión. Actualmente se están realizando pruebas en España con el Megacamión, que es un camión con doble remolque de 30 metros y hasta 70 toneladas. La utilización de este vehículo estaría casi limitada a autovías y autopistas. A nadie se le escapan las limitaciones que tendría de maniobrabilidad para las labores de carga y descarga en los centros intermodales. En cualquier caso reduciría en un pequeño porcentaje el transporte por carretera.

El hecho cierto es que la alternativa intermodal del transporte en este sector de perecederos no se ha desarrollado en España como debería hasta el momento, por diversas cau-

sas conocidas por todos, que no voy a explicar de nuevo para no ser repetitivo.

La UE ha venido tomando medidas de carácter administrativo, dejando su aplicación en algunos casos en manos de los Estados Miembros, tratando de reducir el movimiento de pequeños volúmenes por carretera y de primar el movimiento de grandes volúmenes, para poder cumplir con los Acuerdos de Kioto (2002) de reducción de emisión de gases. Para ello lo que ha tratado ha sido vincular los distintos modos de transporte, es decir, la intermodalidad, desde el punto de vista de la complementariedad y no solo de la competencia.

Si se descarta el avión (solo utilizado puntualmente) y el ferrocarril (por falta de infraestructura y sobre todo capacidad), la única alternativa sería actualmente al transporte por carretera sería el transporte marítimo que podría complementarse con el fluvial, en algunos destinos. En todo caso, el barco estaría apoyado por el camión tanto en la concentración en origen como en la distribución en destino.

¿Qué es lo que ha cambiado con el Pacto Verde Europeo con respecto a lo que ya se sabía y aplicaba desde los Acuerdos de Kioto? Bueno, ha cambiado bastante la percepción sobre el cambio climático y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, tanto por parte de las institu-



ÚNETE A  
LA REVOLUCIÓN  
INTELIGENTE DE  
TOYOTA I\_Site

PRUEBA 2 MESES  
GRATIS

Ahora más que nunca es el momento de optimizar tu flota, identificando el rendimiento de tus carretillas para reducir costes y maximizar tu inversión.

Con la tecnología líder de Toyota **I\_Site**, desde el primer momento podrás visualizar en tu pantalla el tiempo de uso de tus máquinas, supervisar golpes y daños, monitorizar la vida útil de las baterías y gestionar las licencias de los operarios.

Apúntate a los 2 meses gratis de Toyota **I\_Site** [www.2mesesgratistoyotaisite.es](http://www.2mesesgratistoyotaisite.es) o en el 900 922 600

**TOYOTA**

MATERIAL HANDLING

ciones como de la sociedad civil. Existe una concienciación generalizada de que hay que aplicar políticas y medidas que tiendan a mitigar los daños por el cambio climático. La UE ha anunciado que hay que tener presente medidas para luchar contra el cambio climático en todas las políticas comunitarias, y la reducción de emisiones en el transporte es una realidad que ha concretado en unas cifras a conseguir en los próximos años.

### **COMO LLEVAR A CABO EL CAMBIO INTERMODAL EN ESPAÑA**

En España tenemos todos los elementos necesarios para llevar a cabo el cambio intermodal en el transporte de estos productos perecederos: gran concentración de la oferta en torno a puertos de expedición (Valencia, Cartagena, Almería, Motril y Huelva entre otros) y otros puertos a utilizar de carga mixta (Santander, Bilbao); volúmenes suficientes para completar barcos exclusivos con contenedores frigoríficos de frutas y verduras; empresas exportadoras internacionalizadas y con conocimiento de los mercados internacionales, etc.

Si bien la opción de generalizar el transporte marítimo requiere que los operadores españoles dispongan de grandes plataformas en destino, ubicadas en centros intermodales que permitan el almacenamiento, grupaje y reexpedición hacia los grandes centros de consumo. Mi opinión es que sin contar con grandes plataformas de concentración en origen y destino será muy complicado desarrollar bien esta alternativa.

No se está planteando nada nuevo a lo que ya conocen los operadores. Cuando un buque con 300-400 contenedores refrigerados arriba a un puerto de destino hay que disponer de capacidad de almacenamiento para regular esa oferta e ir



***En España tenemos todos los elementos necesarios para llevar a cabo el cambio intermodal en el transporte de estos productos perecederos: gran concentración de la oferta en torno a puertos de expedición (Valencia, Cartagena, Almería, Motril y Huelva entre otros) y otros puertos a utilizar de carga mixta (Santander, Bilbao); volúmenes suficientes para completar barcos exclusivos con contenedores frigoríficos de frutas y verduras; empresas exportadoras internacionalizadas y con conocimiento de los mercados internacionales, etc***

reexpidiendo paulatinamente el producto. Así ocurre cuando llega a Europa un barco con uva procedente de Chile o Sudáfrica o con tomate de Canarias a Rotterdam o Southampton. La única diferencia con respecto al camión es que la mercancía llegará a esos centros de reexpedición en lugar de en 2-3 días en 5 o más, que no alteran para nada la calidad del producto con un manejo adecuado de la cadena de frío.

De cualquier forma lo que se plantea es una transición gradual en la que no se va a cambiar todo de la noche a la mañana, pero lo que sí hay que tener presente es que ese cambio es inevitable. Al sector exportador no le coge por sorpresa y tendrá que hacer los ajustes necesarios. Lo que no tengo es ninguna duda de que este nuevo reto lo sabrá afrontar en línea con su espíritu innovador del que siempre ha hecho gala durante las últimas décadas. ■

### **BIBLIOGRAFÍA**

- ALVAREZ RAMOS, José (2017) "El futuro de la exportación española de frutas y hortalizas. Previsión para una década." *Distribución y Consumo*, Nº 150, Vol. 5, 2017
- ALVAREZ RAMOS, José (2013) "Retos de la exportación hortofrutícola española. Mejora de la logística e internacionalización de las empresas." *Distribución y Consumo*, Nº 128, Vol. 3, 2013
- COMISIÓN EUROPEA. El Pacto Verde Europeo. Diciembre de 2019.



 **Ibérica**  
de Patatas



Las vemos nacer y crecer.  
Y, claro, al final nos cogen cariño.

**Sembrando confianza.** Las vemos nacer, utilizando las mejores semillas y siguiendo prácticas de cultivo sostenible. Observamos cómo crecen, frescas, ricas en nutrientes y sanas. Las almacenamos y transportamos en unas condiciones de climatización óptimas. Muestra de ello es que contamos con sistemas internos de control APPCC de seguridad y sistemas de gestión de calidad ISO 9001:2000. Y, por último, antes de entregarlas al consumidor, las vestimos con las mejores galas. En definitiva, en Ibérica de Patatas hacemos lo imposible para que sigan siendo las mejores patatas. Y es normal. Al final, también nos cogen cariño.

