



Comercialización

Logística y globalización

Pautas para una mejora de la exportación de frutas y hortalizas españolas.

José Álvarez Ramos

jalram@telefonica.net

Hay que ir a una mayor concentración de la oferta que permita completar grandes volúmenes en origen y así tratar de evitar las limitaciones de orden administrativo para el transporte por carretera a través de Europa que cada vez serán más restrictivos

Es bien conocido el hecho de que las multinacionales bananeras han sido pioneras en la globalización del sector hortofrutícola, contribuyendo a la universalización del mercado. En ese sentido, acertaron con la localización de las grandes plantaciones de plátano en la “zona dólar” (Centroamérica, Colombia y Ecuador) y en Filipinas desarrollando unos flujos comerciales con América del Norte, Europa y Japón que han permanecido, sin grandes cambios, durante más de un siglo.

Cabe preguntarse dónde radica la eficiencia de ese modelo agroexportador. Una primera respuesta podría basarse en los bajos costes de producción debido a bajos salarios, pero no sería del todo convincente ya que hay países ACP en el Caribe y en África que también producen plátano con salarios, incluso, más bajos y no son tan competitivos.

Yo creo que ha sido más determinante la solidez del sistema logístico desarrollado, que sigue permitiendo completar la carga de un barco frutero en un único puerto de salida y su descarga en un puerto de destino, lo que sirve para optimizar al máximo el transporte y toda la logística alrededor de éste.

Esa capacidad exportadora ya existente por vía marítima, unida a la diversidad climática de algunos países de la zona, ha permitido desarrollar, espectacularmente, el cultivo y la exportación de piña tropical en fresco desde Costa Rica y más recientemente otros cultivos como melón y sandía que llegan a Norteamérica y Europa en períodos de contraestación. Amén de otros productos coyunturales como mango y papaya entre otros, que también llegan en los barcos bananeros o en contenedores refrigerados en líneas marítimas convencionales.

¿Qué enseñanzas podemos sacar de ese modelo que podamos utilizar? Sin ninguna duda, podemos mejorar nuestra logística y transporte para la exportación, tratando de utilizar más el transporte intermodal (principalmente la combinación camión-barco-camión), lo que redundará en una disminución de costes.

Hay que ir a una mayor concentración de la oferta que

permita completar grandes volúmenes en origen (por ejemplo barcos de contenedores, ferrys con camiones) y así tratar de evitar las limitaciones de orden administrativo para el transporte por carretera a través de Europa que cada vez serán más restrictivos. Nuestro sector, que es líder mundial en la exportación de frutas y hortalizas en fresco, no puede perder esa batalla y debe tratar de mejorar en ese importante eslabón de la cadena comercializadora.

