

Los sobrecostes del transporte ponen a prueba el alza de las exportaciones agroalimentarias

► A las subidas en los precios de materias primas como el vidrio se suma una logística muy encarecida

CARLOS MANSO CHICOTE
MADRID

Como una subida al mítico pico del Tourmalet en el Tour de Francia, así están viviendo el actual contexto económico los exportadores españoles y, sobre todo, los vinculados al sector agroalimentario y al pesquero. Una actividad que, entre abril de 2021 y marzo de este año, exportó por un montante récord de 61.282 millones de euros. Lo que supuso un 11,2% más que en el mismo periodo del año pasado, según el Informe Mensual de Comercio Exterior Agroalimentario y Pesquero elaborado por el Ministerio de Agricultura. El 69% de estas exportaciones tuvieron como destino la Unión Europea (39.064 millones) frente al 31% restante que acabaron en países terceros (incluido el Reino Unido) hasta un total de 22.217 millones de euros. Las ventas de este tipo de productos supusieron el 18,4% de todo el comercio exterior de España en este tiempo.

Sin embargo, las tensiones inflacionistas están añadiendo dificultades a un sector que representa el 9,2% del PIB (99.792 millones). Sube el precio de materias primas como el vidrio, igual que continúan las alzas en insumos como los fertilizantes y los pienso. Además del encarecimiento de la electricidad y el transporte. Una suerte de tormenta perfecta que, en muchos casos, se traduce en una reduc-

ción de los márgenes y la imposibilidad de repercutir gran parte de estos sobrecostes en el consumidor.

En el sector de frutas y hortalizas, las empresas vinculadas a la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (Fepex) hablan de tres subidas en el transporte: en noviembre «por la ausencia de chóferes», que elevó el coste a cualquier destino europeo entre un 20 y 30%; un segundo alza a mitad de diciembre que supuso un incremento de un 10%; y el último, en marzo de este año que encareció los contenedores con destino al mercado europeo en torno al 5%, que lo atribuyen a la subida del combustible por la guerra.

Desde Fepex explican que, por ejemplo, un contenedor con destino al sur del Reino Unido, en octubre de 2021, costaba 2.700 euros mientras que en noviembre ya suponía 3.500 euros y, en marzo de este año, la factura se elevaba hasta los 3.700 euros. En el caso de que el destino fueran territorios como China y Singapur, apuntan fuentes de Fepex, un contenedor ha pasado de costar entre 3.000 y 3.200 euros a entre 9.000 y 12.000 euros. «Lo que hace inviable la exportación», concluye.

El mismo grado de preocupación existe entre los bodegueros, que centran su preocupación en el transporte por carretera y, sobre todo, en el encarecimiento de materias primas como

«Hay muy poca negociación, apenas existen tres grandes navieras», apuntan desde Dcoop sobre los fletes

UN TEST DE ESTRÉS

Potencia exportadora

España es el cuarto país exportador de la UE en términos agroalimentarios. Entre abril de 2021 y marzo de 2022 exportó 61.282 millones de euros, un 11,2% más que un año antes. El 69% de las exportaciones tuvieron como destino la Unión Europea, mientras que el 31% fue a terceros países.

Fletes y transporte por carretera

Desde sectores tan diversos como el del vino y las frutas alertan contra los sobrecostes en el transporte. Un ejemplo: un contenedor con destino a China y Singapur, según fuentes de Fepex, ha pasado de costar entre 3.000 y 3.200 euros a hasta 12.000 euros.

«El vidrio es el drama»

Para Richi Arambarri, CEO del grupo bodeguero Vintae, «el vidrio es el drama» y no duda en hablar de incrementos superiores al 40% en abril. «Nos las vemos y deseamos para conseguir vidrio; hemos tenido pequeñas roturas de 'stock' y cambiado algunas referencias», reconoce este bodeguero, que exporta el 50% de su producción, sobre todo, a Europa, EE.UU., Canadá e Iberoamérica.

el vidrio. Desde la Federación Española del Vino (FEV), su director general José Luis Benítez habla de subidas de entre el 20 y 40% «agudizadas por la huelga de transportistas en marzo. «Luego están las cápsulas, el tapón de corcho, el cartón... es absolutamente todo. No hay facilidad de suministros y si mucha incertidumbre», resume el responsable de la FEV, quien apunta que las exportaciones marchan «razonablemente bien». Todo lo anterior lo corrobora el director general de Grupo Rioja, Iñigo Torres, que añade que hay casos en que los fletes se multiplican por tres. «Si solo fuera problema nuestro nos reduciría la competitividad, pero se produce en prácticamente todos los sectores y países», concluye.

Precios disparados

Desde el gigante cooperativo Dcoop, que exporta a más de 70 países productos como aceite de oliva, aceitunas de mesa, carne y vino, destacan que el coste del transporte casi se ha duplicado por el gasóleo. Por ejemplo, apuntan desde esta compañía, ahora cierran contratos en los que el incremento del carburante es una variable. «Hace un año el camión al puerto de Brujas en Bélgica podía costar 1.850 euros; ahora mismo lo estamos pagando entre 2.600 y 2.650 euros», destacan las fuentes consultadas. «Hay muy poca negociación, apenas existen tres grandes navieras», aseveran desde Dcoop.

En el Consorcio del Jamón Serrano, que agrupa a grandes marcas como Campofrío y El Pozo, su responsable de marketing Carlos del Hoyo destaca que «esperan un 2022 tan bueno como el 2021», pero admite que por los crecientes costes logísticos cada vez más socios ven con mejores ojos «transformar industrialmente el producto en terceros países». En cualquier caso, Del Hoyo reconoce que el precio de los contenedores a terceros países crece entre un 30% y 35% más que el de los destinados a la Unión Europea.



El panorama se complica para los exportadores: todo sube, del transporte a la energía // ABC