



Disrupciones en la cadena de suministros alimentarios en los EE. UU. que afectan a exportadores españoles

Los costes de transporte se reposicionan y afectarán a medio y largo plazo.



HORIZONTALES | SEGURIDAD ALIMENTARIA |
INFRAESTRUCTURAS



AMÉRICA | ESTADOS UNIDOS

WASHINGTON, DC
03.02.2022

Según el servicio de noticias agrarias y de alimentación AgriPulse: "Los consumidores se han quejado en las redes sociales de que los expositores de pasta y carne estaban vacíos en algunos supermercados de Walmart; en los supermercados Meijer de Indianápolis no quedaba ni rastro del pollo; y en los supermercados Publix de Palm Beach (Florida) se había acabado las toallitas de papel y otros productos de higiene, mientras que Costco volvía a imponer limitaciones al número de unidades de papel higiénico que se podían comprar en algunas tiendas del estado de Washington".

Son síntomas similares a la disrupción en la cadena de suministros alimentario causado por la primera ola del COVID (marzo 2020). En este caso se apunta a tres causas: una fuerte demanda, mantenida a pesar de la subida de precios de los productos; la elevación de los costes del transporte, tanto por mar como por tierra; y la falta de mano de obra.

Los estímulos económicos para reactivar la economía, y el ahorro de las familias que han reducido sus gastos por restricciones de la pandemia, han creado un exceso de liquidez que ha derivado en una inflación en torno al 6,5%. Los nuevos hábitos de consumo y la disponibilidad de dinero han hecho que la demanda siga alta, afianzando los altos precios.

Uno de los precios afectados ha sido el de los carburantes que lleva a una elevación del coste de los fletes. El transporte puede ser el punto de la cadena que presenta mayores distorsiones. Faltan camioneros de largo y medio recorrido para la distribución. Se ha aprobado una regulación con carácter de urgencia para facilitar los trámites de las licencias para trabajar como camionero. Los transportes por carretera han duplicado los costes para los productores de productos frescos como frutas y hortalizas. Antes un transporte de la Costa Este a la Costa Oeste costaba unos 7.000\$, hoy varía entre los 18.000\$ y los 22.000\$.

Por otra parte, siguen los problemas en la carga y descarga de los barcos en puerto y la disponibilidad de contenedores. Se ha aprobado la *Ocean Shipping*

Reform Act (OSRA) de 2021 que prohíbe demoras injustificadas en la carga y descarga de los buques y la estancia prolongada de contenedores en las playas, para agilizar el funcionamiento de los puertos, en especial los de la Costa Oeste. Se han reducido las demoras de entrada a puerto, pero el problema continúa. A mediados de octubre (2021) se registraron 73 buques de contenedores anclados y a la espera de ser descargados en Los Ángeles y Long Beach.

Los altos precios de los fletes hacen que los arrendadores de contenedores prefieran que vuelvan vacíos a origen a esperar a que se llenen para darles nuevo destino. Los exportadores de productos lácteos están trabajando con las autoridades portuarias para lograr casar mejor entradas y salidas y limitar la carencia de contenedores y las devoluciones en vacío.

La falta de mano de obra está siendo la causa que los analistas señalan como más difícil de resolver. La industria de bienes de consumo ha perdido alrededor de 120.000 trabajadores, de los cuales sólo 1.500 se reincorporaron en el último mes. La Asociación Nacional de Supermercados (*National Grocer's Association*) ha hecho público que muchos de sus socios estaban operando con menos del 50% de su plantilla. En algunos casos se debe a bajas temporales por Omicron, pero en otros se debe a la falta de voluntad de reincorporación por las ayudas sociales.

Los exportadores agroalimentarios españoles también están afectados por este caos. En conversaciones con representantes de exportadores de bodegas y aperitivos a los EE. UU. apuntaban las dificultades para encontrar contenedores en origen y la falta de certeza del tiempo de disponibilidad de la mercancía en destino. El alto precio del transporte está haciendo que, los que tenían precios pactados en destino, estén perdiendo dinero y que otros, para evitar subidas excesivas, asuman parte del coste extra. Aquellos que contaban con producto almacenado están llevando mejor el temporal, pero todos cuentan con que el coste del transporte se ha reposicionado y ha cambiado el escenario comercial a largo plazo.