

# EL FIN DE LAS CUOTAS LÁCTEAS ALTERA EL TRANSPORTE EN GALICIA

La Xunta de Galicia y la Dirección General de Tráfico han decidido aumentar los controles entre la comunidad autónoma y Portugal a los camiones cisterna que transportan leche importada en España. Se teme que se esté vulnerando la competencia leal y la seguridad alimentaria.

Texto: Raquel Arias Fotos: Juan Caraballo



Las fábricas de productos lácteos recogen la leche de las explotaciones ganaderas, priorizando la proteína sobre la grasa.

## Guerra de precios a la vista

El Ministerio de Agricultura quiere aumentar la transparencia en la cadena de producción de leche. La nueva situación del sector, que ha quitado las cuotas lácteas y, por lo tanto, permite aumentar la producción de leche, aporta novedades al mercado lácteo, pero también podría provocar una guerra de precios.

El Ministerio de Agricultura quiere que la industria le comunique los precios de venta de sus productos a la distribución. Así, la Administración tendría datos sobre el comportamiento de la cadena de valor y podría saber dónde se producen los mayores crecimientos.

Sin embargo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia considera que con estas medidas (a pesar de que Agricultura ha dicho que garantiza la confidencialidad) existe un alto riesgo de coordinación y reducción de competencia, lo que sería un perjuicio para los consumidores.



Valentín Alfonsín es el gerente de Casais, empresa de larga tradición en el transporte de productos alimentarios.

El fin de las cuotas lácteas impuesto por la Unión Europea ha traído consecuencias para el sector alimentario y, de paso, para el transporte en cisternas. En los últimos 30 años, la Unión Europea reguló la producción de leche a los países y cada Estado miembro tenía una cuota anual establecida. En marzo de 2015, este límite se terminó y ahora los países productores tienen libertad para producir toda la leche que salga de las explotaciones ganaderas. Pero lo que, en principio, era una buena noticia para los ganaderos, no lo ha sido tanto para las empresas de transporte que trabajan con ellos.

En este sentido, en España se ha producido un efecto ambivalente: una de las zonas que más leche produce (Galicia y, en concreto, la provincia de Lugo) se ve afectada por la leche que proviene de su vecino más próximo: Portugal. Las autoridades españolas han detectado ciertas irregularidades en la procedencia de la leche de este país y han decidido establecer controles en la frontera gallego-lusa para garantizar la seguridad alimentaria. Y no sólo eso: en los últimos meses, el precio de la leche se paga muy bajo, por lo que se podría entrar en conflicto con la importación de leche que, en un principio, no tendría por qué producirse, ya que en España hay suficiente leche para abastecer el país e, incluso, exportarla.

La Federación Gallega de Transporte de Mercancías (Fegatramer) ha explicado que *"en estos momentos, hay un excedente de leche y se paga muy baja. Al mismo tiempo, viene Leche de Portugal y de Francia. El problema es que en Portugal no hay muchas explotaciones ganaderas, por lo que se duda de su procedencia. Hace tiempo entraba mucha leche por el puerto de Leixoes (en Oporto), más que por el puerto de Vigo, porque aquí los controles eran más exhaustivos y los inspectores más exigentes, lo que hacía que tardaran más tiempo en hacer la descarga"*.

### La realidad, hoy

La empresa Casais, ubicada en la localidad coruñesa de Dodro, transporta leche desde las explotaciones ganaderas y la exporta a países como Francia, Bélgica, Holanda, Luxemburgo e Italia. Su responsable, Valentín Alfonsín explica que *"con la modificación de la Política Agraria Común (y el fin de las cuotas lácteas), las importaciones de leche*

En los primeros 10 meses de 2015, entraron en España 287.000 toneladas de leche, de las que 145.000 toneladas lo hicieron a través de Galicia.

de Europa hacia España han dejado de existir, salvo en las zonas fronterizas (como es el caso de Galicia). Ahora mismo hay una situación en la que tiene que acomodarse todo el sector: ganaderos, fábricas y distribuidores. En esa política agraria, estamos en la primera fase, con la eliminación de las cuotas y, en función de cómo se vaya asentando el mercado, el transporte va a sufrir una transformación. Sabemos que las importaciones van a ser innecesarias, por el aumento de la producción en España; esos movimientos dejarán de existir, y después habrá que ver qué excedentes lácteos sus susceptibles de transportar a otras fábricas (sueros lácteos, natas, leches específicas para determinadas producciones...)"

La eliminación de las cuotas ha traído una nueva realidad: "ahora nos encontramos con una capacidad de producción muy grande, gracias a la tecnificación y a las inversiones que se realizaron en las granjas, pero no somos capaces de absorber. Eso provocará que las empresas del sector lácteo terminen por reducirse. Se está hablando de primar los recortes de producción. Entramos en una fase totalmente nueva y estamos tratando de situarnos. Y hasta que eso no suceda y no haya un poco de estabilidad en todos los eslabones de la cadena es muy difícil saber qué va a pasar. Nosotros tenemos dos potencias lácteas: Francia y Portugal, que tienen altas cuotas de producción".

En el tema de los controles que están haciendo la Xunta de Galicia y la Dirección General de Tráfico, Alfonsín explica que esto "obligará a ser más rigurosos con todas las medidas que implica el transporte de leche y su adquisición de otros países, pero no parece que eso vaya a ser un obstáculo para impedir las importaciones; tendrá que venir por controles de calidad".

Ese aumento de la producción de leche podría chocar con otro elemento que no hay que perder de vista: el aumento de la demanda del producto. "Parece que, lejos de aumentar, se está contrayendo. Hay que tener en cuenta que están entrando en el mercado otros productos sustitutivos, como leches vegetales y derivados lácteos con origen en otros países (postres y quesos franceses y alemanes). No se puede pretender tener esto como un mercado absolutamente cerrado: en el momento en que entra algún producto de otro país, si no hay un incremento del consumo, automáticamente se va a quedar fuera. Con lo cual, o bien las empresas no estamos acudiendo a esos nichos del mercado, por lo que sea, pero ese derivado lácteo supone un consumo de leche. Y ese consumo de leche, que podría venir de nuestra producción, a lo mejor viene de Alemania".

## Controles en frontera

Desde hace un año, el control del transporte de productos lácteos se viene haciendo por los agentes de la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. De este modo, se revisa la entrada de vehículos cisterna con matrícula portuguesa y española, que proceden del norte de Portugal y Lisboa y que transportan leche cruda o termizada, con destino final a las empresas lácteas asturianas y de la provincia de Lugo.

Los principales controles se llevan a cabo en la entrada de Galicia, en las autopistas A-55, A-75, A-6 y AC-544, donde se registra un alto volumen de tráfico. Los controles consisten en contrastar los datos del vehículo, tipo de mercancía, cantidad y condiciones del material transportado. El resultado de los controles ha sido que algunos camiones que entran a España vía Galicia no llevan la hoja de recogida

de los ganaderos, les falta documentación de transporte y, sobre todo, les faltan los albaranes que registran la procedencia de esa leche. En concreto, durante el pasado mes de enero se revisaron 145 camiones y se levantaron cinco actas por alguna irregularidad.



La DGT ha aumentado los controles de la leche proveniente de Portugal que entra a España por Galicia.

La derogación de las cuotas lácteas, que estaban en vigor desde hace 30 años, plantea una nueva situación a ganaderos, productores y distribuidores de leche.



## Los almacenes rodantes de leche



Las cisternas permiten alargar las distancias y reducir los centros de recogida de leche de las fábricas.

En España, la leche se mueve en corto recorrido con unos camiones con doble cisterna. Antes, una fábrica en Lugo, si quería coger leche en León tenía que tener un centro de recogida en Galicia. Ahora, se lleva el camión con el remolque atrás y, a primera hora, va a León, recoge la leche, y vuelve y por la tarde está en nuevo en Galicia. De este modo, la fábrica evita

tener un centro de recogida, porque lo hace todo el transportista. Con la incorporación del doble vehículo cisterna, se soluciona un problema logístico y de infraestructura. Eso ha permitido a las fábricas llegar más lejos con menos coste, porque la leche viaja en la cisterna, en lugar de estar en un centro de recogida.