

EN PORTADA

Mao decía que si 1.200 millones de chinos daban a la vez un pisotón en el suelo, el mundo se tambalearía. ¿Qué puede pasar si les da a todos por comer a la vez sobrasada? **Que Asia añada unos 1.800 millones de personas a sus 3.500 hasta el año 2050 debería tener sus efectos, como la actual espiral inflacionista**

No es tan fácil para la industria

El encarecimiento de los alimentos revela sus problemas para responder a la nueva demanda global

José Luis Nueno

La velocidad a la que han aumentado los precios de los alimentos a lo largo del 2007 ha dejado perplejos a productores, distribuidores y consumidores. No estamos acostumbrados a que los alimentos protagonicen este tipo de espirales inflacionistas. Mucho menos los ingredientes. El precio de los *commodities*, entre ellos los cereales, depende de su escasez. Existen dos formas de atenuarla. Inmediatamente, si existe disponibilidad de inventarios. Si se dispone de más tiempo, se puede aumentar la producción. Pero para la industria no es fácil.

Un informe reciente de Goldman Sachs que recoge la crisis de los ingredientes alimentarios divide el origen de estos choques inflacionarios en tres factores: los que derivan de aumentos inesperados del consumo, los que responden a ese efecto -pero referido a los animales a través de la demanda de pienso- y los que obedecen a las aplicaciones industriales del grano (principalmente, los biocombustibles).

El informe sostiene que la demanda de alimentos basados en cereales (trigo, maíz y soja) depende del desarrollo demográfico, mientras que la de pienso depende del bienestar económico que, en el caso de las grandes economías emergentes del planeta, traslada una dieta basada en hidratos de carbono -en arroz, trigo o soja- a alimentos más altos en proteínas, como la carne, la leche o los huevos.

En China, un ciudadano de entre 20 y 45 años ha pasado en ocho años a obtener el 33% de



La espectacular subida de los precios de los alimentos ha dejado estupefactos a los consumidores

REUTERS

su energía de proteínas, desde un 20%. Mientras, los hidratos de carbono han retrocedido desde el 65% al 53%. En India, el consumo de alimentos medido en gramos por unidad de consumo y

día ha pasado en 20 años de 504 gramos de cereales a 320, mientras que las proteínas de 59 a 73.

Que Asia añada unos 1.800 millones de seres humanos a sus 3.500 hasta el año 2050 debería

tener sus efectos. Pero no son los alimentos sino el pienso lo que nos está dando esta cuesta de enero. Esta mayor renta, decíamos, estimula el consumo de proteínas más caras que el pienso. Se

precisan además ocho gramos de grano para producir uno de carne. China es hoy el mayor productor de carne del mundo. Los chinos se comen la mitad de los cerdos del mundo. Detrás de la de la leche, encontramos las mismas variables. Principalmente los piensos, acompañados de la especulación con los stocks de leche en polvo. Y lo mismo sucede con los huevos. Además están las condiciones climáticas. Las sequías en Ucrania y Australia se han compinchado con el boom en la demanda y han desencadenado este episodio.

No es pensable que vivamos una era de inflación alimentaria sostenida. Pero estoy convencido de que los precios en este mercado se han vuelto volátiles para

Los precios en el mercado de la alimentación se han vuelto volátiles para siempre

siempre. Mao decía que si 1.200 millones de chinos daban a la vez un pisotón en el suelo, el mundo se tambalearía. ¿Qué puede pasar si les da a todos por comer a la vez sobrasada?

¿Qué podemos hacer aquí, mientras estos millones de humanos patean sincronizadamente el suelo? Está claro que hoy nuestro devenir es el suyo. Ante esto, ¿qué están haciendo Nestlé, Kraft Foods, ConAgra, PepsiCo, Unilever, Cargill o Coca-Cola? Las empresas productoras del sector alimentario han utilizado dos procesos para masificar y glo-

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>



Avanzamos hacia un futuro más limpio.

El gas natural como combustible de automoción ya es una realidad. En Gas Natural somos pioneros en el desarrollo de las tecnologías más avanzadas y ya hemos facilitado la utilización de gas natural en más de 1.400 autobuses urbanos, camiones y taxis. Esto es sólo el principio, porque si los vehículos de las ciudades utilizaran gas natural, reduciríamos hasta un 80% la emisión de sustancias nocivas a la atmósfera. En Gas Natural sabemos que sólo hemos dado el primer paso, pero sin duda el camino nos llevará muy lejos. www.gasnatural.com

