

Diario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXI · NÚMERO 7.359 · 8/10/2024 · MARTES

Diario del  fruit attraction
FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS



Fruit Attraction: innovación y soluciones logísticas

ZIG ZAG

JAIME PINEDO

jaimepinedo@grupodiario.com



Volatilidad y certidumbre

El hortofrutícola es uno de los sectores más estratégicos del mundo y con mayor número de consumidores, con la previsión de alcanzar 10.000 millones en el año 2050. Pero, al mismo tiempo, es también uno de los más volátiles y cuya cadena de suministro sufre más interrupciones, causadas tanto por el cambio climático, como por los conflictos geopolíticos y una logística que no es siempre lo eficiente que debiera.

Para abordar estos desafíos, el sector debe reformular la forma en que hace negocios y pasar de una industria fragmentada a una que trabaje de forma conjunta con el objetivo de convertir la volatilidad en previsibilidad y ofrecer a productores y compradores un mayor control sobre sus negocios. La naturaleza volátil e impredecible del sector hortofrutícola limita el crecimiento empresarial y la inversión a largo plazo en toda la cadena de suministro de productos frescos.

Según la International Fresh Produce Association (IFPA), la volatilidad de los precios de los productos básicos afecta al 83% de los productores, proveedores y compradores de productos frescos. Como resultado, más de la mitad de los productores de productos agrícolas tienen problemas de estabilidad comercial. A quienes somos ajenos al sector nos sorprende saber que los precios de los productos agrícolas tienen una volatilidad anualizada superior al 100%, frente al 41% del crudo de petróleo y el 15% de la soja y el maíz. Esta volatilidad de los precios hortofrutícolas se debe en gran parte a un clima impredecible, la naturaleza perecedera de estos productos y la especulación del mercado.

Pero, además, factores como el transporte y el almacenamiento en frío pueden generar aún más ineficiencias y desafíos ligados a la sostenibilidad. Un solo envío de productos hortofrutícolas viaja normalmente unos 2.500 km y cambia de manos con hasta ocho intermediarios, lo que revela la alta fragmentación de la cadena de suministro de productos frescos.

Al pasar por tantos intermediarios, en muchos casos estos productos se almacenan y ven multiplicado su precio cuando el trader o broker hortofrutícola trata de maximizar su beneficio en función de la oferta y la demanda, una práctica especulativa que no solo genera imprevisibilidad en los precios para los minoristas y los consumidores, sino que también genera cadenas de suministro difíciles de trazar.

Todos estos factores generan una constante inestabilidad en la industria hortofrutícola, a lo que se le unen las ineficiencias logísticas derivadas de los múltiples trayectos que recorre el producto y las grandes cantidades de energía necesarias para su conservación en frío, que provocan una excesiva huella de carbono. Con los actuales avances tecnológicos basados en los datos y la inteligencia empresarial, hoy es posible tener un mayor acceso a las herramientas que aprovechan esta información para ayudar a productores y compradores a tomar mejores decisiones.

Por ejemplo, la información en tiempo real sobre precios, calidad y pronóstico de volúmenes puede ayudar a garantizar suministros precisos de productos agrícolas frescos, lo que reduce significativamente las tasas de rechazo al final de la cadena de suministro y, en última instancia, el desperdicio.

Pero más allá de un mejor acceso a los datos, el sector se enfrenta al reto de reducir la cantidad de intermediarios en la cadena de suministro. Si bien algunos intermediarios en la cadena de suministro crean valor, como los comercializadores, existe una necesidad urgente de racionalizarla.

Reducir las brechas entre productores y compradores permitirá la transparencia y la eficiencia en toda la cadena de suministro, incluyendo la logística y el transporte, sin cuya participación el comercio de estos productos sería del todo imposible. Esa es también la función de la logística: aportar transparencia y certidumbre en un mercado tan volátil como el hortofrutícola.

La industria hortofrutícola se enfrenta al reto de reducir la cantidad de intermediarios en la cadena de suministro



PUNTO DE FUGA

RAÚL TARREGA

raultarrega@grupodiario.com



Esperar un cambio de paradigma con las mejores herramientas

Mantener la periodicidad de los servicios marítimos hoy en día es casi una misión imposible. La inestabilidad internacional y los conflictos en algunas de las rutas marítimas más importantes del mundo complican el trabajo de las navieras. Si cumplir un horario es fundamental cuando hablamos de carga seca, imaginen para las mercancías que necesitan de unas condiciones especiales para mantener todas sus cualidades. La carga reefer sufre como ninguna otra los cambios de itinerarios y el aumento de los transit times.

A nivel general, puede decirse que el sector del transporte marítimo de carga a temperatura controlada no pasa por su mejor momento. Atrás queda la década de los 2010, cuando se experimentó una de las mayores bonanzas de la historia. Desde que comenzó la década de 2020, lo cierto es que el sector no ha tenido mucha estabilidad entre pandemias sanitarias, bloqueos de importantes vías navegables y conflictos bélicos. El conflicto en el Mar Rojo ha provocado un considerable aumento del tiempo que el contenedor reefer tiene que pasar en ruta, lo que aumenta los riesgos de que la mercancía no llegue a su destino como debiera.

¿Qué hacer? Varias son las opciones, aunque todas complicadas de acometer a corto plazo, como ampliar el número de buques que operan en un mismo servicio para que la periodicidad de este no se vea comprometida, aumentar el número de conexiones frigoríficas en los barcos, o incluso engrosar la flota propia de contenedores reefer. Estas respuestas, válidas para el medio y largo plazo, no lo son si lo que se quiere es inmediatez, porque no podemos olvidar que todas esas inversiones van a requerir de un retorno. A ninguna naviera le gusta tener buques medio vacíos en sus servicios ni contenedores reefer ociosos, porque ambas situaciones cuestan mucho dinero.

Es en el entorno actual cuando pueden recogerse los frutos de la apuesta realizada por las grandes navieras en los últimos años por los procesos de transformación digital y la implementación de las nuevas tecno-

logías. La logística marítima del frío ha venido abrazando estos procesos prácticamente desde que cada una de ellas irrumpió en el mercado, y las ha aplicado no sólo a sus rutinas internas, sino también a sus flotas de buques y contenedores. Hoy día, es impensable que haya nadie en la industria del shipping que todavía crea que el transporte de mercancía a temperatura controlada se circunscribe únicamente a introducir la carga en el contenedor, encender el mecanismo y esperar a que llegue a su destino. Los contenedores reefer de hoy ya disponen de toda una serie de especificidades que permiten controlar en todo momento el estado de la

Las mejoras tecnológicas han hecho posible que el transporte internacional reefer pueda sortear con relativa facilidad períodos inestables y complicados, como el actual

mercancía: atmósfera controlada, ventilación interna para evitar la formación de humedad, sensorización en tiempo real de las condiciones internas del contenedor y su incidencia en la carga, trazabilidad inmediata de buque y mercancía, etc. Estas mejoras han hecho posible que el transporte internacional reefer sortee períodos inestables y complicados, como el actual. Ha posibilitado que las empresas exportadoras e importadoras puedan realizar un seguimiento en tiempo real y tomar decisiones más acertadas en función de los datos que reciben, algo que redundará en una mayor eficiencia.

Como puede verse, las navieras han hecho sus deberes, y cuentan con las mejores herramientas. No obstante, no hay que perder de vista cómo se está comportando el mercado. Porque si la ralentización del crecimiento en el comercio reefer mundial advertido por la consultora Drewry recientemente es únicamente debido a la coyuntura internacional, sólo queda esperar a que pase la tormenta. Si, por el contrario, esta moderación -decrecimiento en algunos ejercicios anteriores- se debe a otras circunstancias que no tienen nada que ver con la coyuntura de unos años en concreto, lo que queda por delante es un cambio de paradigma que sólo podrán afrontar aquellos que hayan hecho de la innovación su seña de identidad. Sólo el tiempo nos dará la respuesta.

LOGÍSTICA · María José Sánchez, directora de la feria Fruit Attraction 2024

“La innovación y la investigación son fundamentales para el crecimiento del sector hortofrutícola”

→ La directora de Fruit Attraction, María José Sánchez, destaca la evolución de la feria como un punto de encuentro clave para el sector hortofrutícola mundial, impulsando tanto la innovación tecnológica como las soluciones logísticas.

MARINA CARTAGENA

MADRID. En esta edición, la feria se presenta como una plataforma esencial para optimizar la cadena de suministro, facilitando conexiones estratégicas con mercados globales, como China y Arabia Saudí, y presentando áreas dedicadas a la tecnología como el pabellón Innova&Tech. La directora del certamen toma la palabra en Diario del Puerto.

¿Cómo ha evolucionado esta feria desde su primera edición?

Fruit Attraction ha tenido una evolución extraordinaria desde su primera edición. Comenzamos en 2009 y solo unos años después nos hemos convertido en una plataforma mundial clave para el sector hortofrutícola.

La colaboración entre el sector y la feria ha sido crucial para el éxito de Fruit Attraction. FEPEX ha contribuido con su liderazgo sectorial y su habilidad de movilización, mientras que IFEMA MADRID ha aportado su experiencia como uno de los principales organizadores de ferias del mundo, junto con su capacidad



María José Sánchez, directora de la feria Fruit Attraction 2024.

EL DATO

103.868

PROFESIONALES. La feria en 2023 recibió a 103.868 profesionales, de 145 países diferentes, ocupó 64.000 metros cuadrados de oferta hortofrutícola y contó con 2.000 expositores.

de innovación e inversión. Estos factores han sido determinantes para convertir a Fruit Attraction en una historia de éxito. Además, la confianza y fidelidad de los profesionales hacia la feria han sido fundamentales para su continuo crecimiento y reconocimiento.

¿Cuáles son los objetivos de este año?

Somos optimistas con la edición que se celebra desde hoy y hasta el 10 de octubre. Por el momento, hemos superado ya los 2.000 expositores, de 56 países, y 70.000 metros cuadrados. La fidelidad y el apoyo del sector a la feria es fundamental. Para nosotros lo más importante es que las empresas vean cumplidos sus objetivos empresariales.

¿Qué novedades llegan este año?

Esta edición de Fruit Attraction se plantea como un escaparate de innovación y oportunidades para los profesionales del sector. Como siempre digo, las verdaderas novedades son las que aportarán los expositores. A nivel de feria, des-



8 - 10
OCT
2024



Presentes en
FRUIT ATTRACTION

Visítenos
Hall 10, Stand 10D26



Especialistas en la distribución internacional

taca la nueva área Innova&Tech, además del protagonismo del aguacate como producto estrella.

También, por primera vez, se otorgarán los Premios al Mejor Stand; un galardón que reconocerá los espacios expositivos que destaquen en la feria por su creatividad y diseño en alguna de las tres categorías: Comunidades Autónomas e instituciones, Países y regiones, y Empresas.

En relación con los Países Importadores Invitados, en esta ocasión China y Arabia Saudí serán los protagonistas. Esta iniciativa tiene como objetivo favorecer las relaciones comerciales de frutas y hortalizas entre los países de la Unión Europea y otros mercados extracomunitarios. Lo que implica este programa es la invitación a compradores de estos países, es decir, destinamos una importante dotación presupuestaria para atraer a Madrid a los principales actores de estos mercados.

¿En qué consiste Innova&Tech?

Tendremos un área específica denominada Innova&Tech, como apuesta estratégica de Fruit Attraction por la innovación y la investigación, piezas fundamentales para el crecimiento del sector hortofrutícola.



Fruit Attraction ha superado los 2.000 expositores de 56 países y 70.000 metros cuadrados.

Somos conscientes de que la innovación en la producción agrícola es clave para enfrentar algunos de los principales desafíos actuales y futuros y de que la feria debe reflejar esa realidad, lo que nos ha llevado a crear un pabellón especializado en el que las empresas más punteras en innovación, en investigación genómica vegetal o en desarrollo tecnológico puedan mostrar sus avances.

Innova&Tech ocupará el pabellón 1 junto con los foros con contenidos más vanguardistas de la feria, como son el Fruit

Forum, el Biotech Forum, el Fruit Next Smart Agro o el Innovation Hub.

De las novedades destacan los Premios al Mejor Stand, los espacios dedicados a la innovación y tecnología y el protagonismo del aguacate como producto estrella

¿En qué consiste Fresh&Star y qué destaca este año?

Este año, el aguacate será el producto estrella concentrando diversas iniciativas entorno a este súper alimento cuyo éxito ha crecido notablemente en España en los últimos años, tanto en cultivo como en exportaciones. Además de diferentes actividades, talleres y demostraciones en torno a este producto, se celebró ayer el Congreso Global del Aguacate el día previo al arranque de la feria.

Otras de las actividades previstas son: Showcooking en Factoría Chef de Fruit Attraction,

con la participación de Daniel del Toro; el Dossier digital de los beneficios saludables del aguacate; Foodtruck (Avotruck) en los exteriores de los pabellones con degustaciones de productos de aguacate; y la "Liga del aguacate" por la que, durante el mes de septiembre, varias escuelas de hostelería de toda España han realizado concursos a nivel interno en el que sus alumnos han diseñado recetas con el aguacate como ingrediente principal. Los ganadores de cada escuela acudirán a Fruit Attraction para participar en la final.

¿Cuál es el balance y resultados a destacar del año pasado?

La pasada edición de Fruit Attraction, en la que celebramos el 15º aniversario, cerramos con un balance muy positivo: con un incremento del 16% más de profesionales y un crecimiento del 10% tanto en expositores como en superficie de exposición. La feria acogió un total de 103.868 profesionales de 145 países, 64.000 metros cuadrados de oferta hortofrutícola y 2.000 expositores. Sin duda, unas cifras que ratifican a Fruit Attraction como instrumento fundamental para la comercialización global. ■

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN

25 YEARS → ALTIUS



grupooaltius.com





LOS PUERTOS NOS DAN FORMA

Conectamos mar y tierra para
contribuir al desarrollo económico,
medioambiental y social del país.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado



LOGÍSTICA · La cadena de suministro se interesa por estos mercados que serán los protagonistas en la feria

China y Arabia Saudí presentan sus oportunidades y desafíos logísticos en Fruit Attraction

→ La feria Fruit Attraction se ha consolidado como un evento clave para el sector hortofrutícola a nivel mundial. Esta edición destaca por la participación de dos importantes mercados, China y Arabia Saudí, ambos presentando retos y oportunidades únicos para las empresas de logística y distribución.

MARINA CARTAGENA

MADRID. China se ha convertido en uno de los principales destinos para las exportaciones hortofrutícolas. Sin embargo, el comercio con este país está fuertemente condicionado por las barreras logísticas y regulatorias.

Uno de los principales desafíos logísticos que enfrentan las empresas interesadas en el mercado chino es la cadena de suministro. La distribución en China abarca distancias enormes, lo que requiere una infraestructura de transporte avanzada para garantizar que los productos frescos mantengan su calidad desde su origen hasta los mercados locales. El uso de tecnologías de refrigeración es esencial, así como la

La entrada de productos frescos a China está sujeta a estrictas inspecciones de seguridad alimentaria y fitosanitarias

integración de servicios de transporte multimodal (terrestre, marítimo y aéreo).

Asimismo, China presenta retos regulatorios importantes. La entrada de productos frescos al país está sujeta a estrictas inspecciones de seguridad alimentaria y fitosanitarias. Estos controles implican una logística ágil y bien coordinada para mi-

nimizar retrasos y mantener los productos en óptimas condiciones. Las empresas exportadoras deben adaptar sus estrategias logísticas para cumplir con las normativas locales y contar con socios logísticos que dominen estos requisitos.

En este contexto, la participación de China en la World Fresh Forum de Fruit Attraction ofrece

El sector español pone el foco en China y Arabia Saudí para ampliar mercados.

a las empresas españolas la oportunidad de explorar soluciones logísticas innovadoras para superar estas barreras y acceder a un mercado con 1.400 millones de consumidores.

Arabia Saudí

Por otro lado, Arabia Saudí, con un mercado hortofrutícola valorado en 2.200 millones de dólares en 2023, depende en gran medida de las importaciones. Cerca del 77% de los productos hortofrutícolas consumidos en el país provienen del extranjero, lo que convierte al mercado saudí en un nicho estratégico para las empresas logísticas.

En términos de logística, la geografía de Arabia Saudí impone sus propias condiciones. El país, ubicado en una región desértica, carece de una produc-

ción agrícola suficiente para satisfacer la demanda local, lo que obliga a depender de importaciones a gran escala. Esto genera oportunidades para las empresas logísticas especializadas en transporte marítimo y aéreo. Las exportaciones desde España, en particular, alcanzaron en 2023 los 22,4 millones de euros en verduras y 30,3 millones de euros en frutas.

Sin embargo, las empresas logísticas deben enfrentarse a los recientes aranceles proteccionistas impuestos por el gobierno saudí, que afectan productos como la berenjena, el pepino o el tomate, con incrementos de entre el 10% y el 15%. Estas medidas exigen una planificación más detallada para asegurar que los productos lleguen de forma eficiente y económica. ▶



**GRUPO
RAMINATRANS
INTERNATIONAL
FORWARDERS**

VALENCIA · MADRID · BARCELONA
ALICANTE · CASTELLÓN · BILBAO
ZARAGOZA · ALGECIRAS · SEVILLA
GRAN CANARIA · PALMA DE MALLORCA
VIGO · A CORUÑA · GIJÓN
MURCIA · RIBARROJA
RIGA · MIAMI · CIUDAD DE MÉXICO
ESTAMBUL · NUEVA DELHI · KUALA LUMPUR
BANGLADESH · BANGKOK · NINGBO
SHENZHEN · QINGDAO
HONG KONG · SHANGHAI
XIAMEN · DALIAN · XINGANG · TIANJIN



Logistics Solutions

raminatrans@raminatrans.com www.raminatrans.com

Llueva, truene o nieve

Dormirás tranquilamente

fruit attraction
FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS

Visítanos en:
Pabellón 6, Estand 6D05



En Mercabarna hay **200 empresas mayoristas dedicadas al sector de frutas y hortalizas expertas en la diversificación de orígenes, con soluciones logísticas ágiles, adaptables a cualquier necesidad.** Así, pase lo que pase en todo el mundo, nada te quitará el sueño.

El hub alimentario del Mediterráneo-Barcelona®

AGEM
ASSOCIACIÓ GREMIAL D'EMPRESARIS MAJORISTES DE FRUTES I HORTALISSES



mercabarna

**Cerca del 77%
de los productos
hortofrutícolas
consumidos en Arabia
Saudí provienen del
extranjero**

La infraestructura logística de Arabia Saudí está evolucionando con proyectos como la Visión 2030, que impulsa el desarrollo de zonas francas y puertos secos diseñados para optimizar la cadena de suministro y fortalecer el comercio internacional. Estos avances permitirán a las empresas internacionales acceder al mercado saudí con menos barreras y mayor eficiencia logística.

Retos y estrategias

Para las empresas exportadoras, el desafío no solo radica en la calidad de los productos, sino también en la capacidad de gestionar eficientemente las cadenas logísticas hacia China y Arabia Saudí. Ambas economías requieren infraestructura sólida, control de calidad riguroso y estrategias de distribución adecuadas.

En China, las soluciones multimodales y el uso de tecnologías



Las alianzas comerciales y la inversión en tecnología de transporte serán esenciales para garantizar el éxito de las exportaciones hortofrutícolas.

como el Internet de las Cosas (IoT) y los sensores de temperatura en transporte son críticos para asegurar que los productos frescos lleguen en perfectas condiciones.

En cuanto a Arabia Saudí, la clave está en mejorar la conecti-

vidad marítima y aérea, aprovechando la cercanía del país con Europa para ofrecer rutas más rápidas y económicas.

En este sentido, la participación de China y Arabia Saudí en la feria Fruit Attraction

abre una ventana única para explorar soluciones logísticas innovadoras. La capacidad de adaptación de las empresas exportadoras y logísticas será crucial para aprovechar las oportunidades en estos merca-

dos estratégicos. Las alianzas comerciales y la inversión en tecnología de transporte serán esenciales para garantizar el éxito de las exportaciones hortofrutícolas hacia estos dos gigantes del comercio global. ■



**STAY COOL
AND RELAX**

Con MSC puedes llegar a cualquier mercado del mundo. Gracias a décadas de experiencia, podemos cuidar de tu mercancía 24/7, ya sea en puertos, mares, camiones o trenes. Puedes confiar en nuestros equipos locales para cumplir con los requisitos especiales de tu cadena de suministro.

Visítanos en Fruit Attraction | 8-10 Octubre | Stand 4C03 | Pabellón 4

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



msc.com/fruit



EL SECTOR LOGÍSTICO, EN FRUIT ATTRACTION

El Mosca: "Fruit Attraction nos permite fortalecer relaciones y evaluar nuevas oportunidades de negocio"

MARINA CARTAGENA

MADRID. "Fruit Attraction es una cita muy especial para nosotros", aseguran desde El Mosca a Diario del Puerto. El especialista en transporte de mercancías a todo el mundo ve en este evento una oportunidad única para conectar con sus clientes, proveedores y amigos del sector. "Cada año aprovechamos esta cita para ver a todos ellos. Son unos días de mucho trabajo, pero en un entorno diferente, lo que nos permite fortalecer relaciones y evaluar nuevas oportunidades de negocio".

Esta afirmación refleja cómo las empresas no solo buscan hacer contactos comer-

ciales, sino también consolidar relaciones a largo plazo con sus socios. "Es importante estar en Fruit Attraction, toda la industria hortofrutícola se concentra durante esos días en Madrid, lo que la hace imprescindible para las empresas que desean estar al día en tendencias, innovaciones y demandas del mercado", añaden.

Este año, El Mosca estará presentando su proceso de internacionalización. "Es la temática de nuestro stand. Llegamos hasta donde nuestros clientes necesitan", explican, lo que refleja su voluntad por demostrar la flexibilidad y capacidad de adaptación de la compañía para atender mercados globales.



El Mosca busca demostrar la flexibilidad y capacidad de adaptación de la compañía para atender mercados globales.

JCarrion: "De Fruit Attraction esperamos un intercambio personal con clientes, proveedores y otros profesionales del sector"

MARINA CARTAGENA

MADRID. Para el especialista en transporte de mercancías, logística y almacenaje, JCarrion uno de los principales objetivos de su participación en Fruit Attraction es fortalecer las relaciones comerciales ya existentes y generar nuevas conexiones. "Esperamos un intercambio personal con clientes, proveedores y otros profesionales del sector", destaca a este Diario Jorge Delgado, responsable de Comunicación de la compañía. Esta interacción les permitirá medir el interés y la satisfacción de sus socios en cuanto a las actividades operativas de la compañía.

Desde JCarrion reconocen su valor estratégico: "Una feria de estas características no sólo concentra un alto grado

de oferta y demanda, sino que reúne en un espacio limitado y en pocos días a un seleccionado público profesional altamente cualificado".

Uno de los puntos fuertes de la participación de JCarrion en la feria será la presentación de su actualizado portafolio de servicios logísticos. En un sector donde la cadena de frío y la eficiencia logística son cruciales, la empresa pondrá el foco en su capacidad de transporte nacional e internacional a temperatura controlada. Asimismo, destacará la oferta de almacenamiento refrigerado y sus soluciones logísticas inteligentes diseñadas a medida, adaptadas a las necesidades específicas de sus clientes.

Para la compañía, Fruit Attraction también representa una oportunidad de reafirmar



JCarrion expone su oferta logística especializada y refuerza la imagen de la marca a nivel internacional.

su compromiso como socio confiable para el sector hortofrutícola. En un entorno cada vez

más competitivo, la empresa se propone comunicar de forma precisa y clara su oferta logis-

tica especializada y reforzar la imagen de la marca a nivel internacional.

Diario
del Puerto



ALERTAS
SERVICIO GRATUITO PARA SUSCRITORES

Envíanos un Whatsapp
con la palabra "ALTA" al 600 559 449
con tu nombre y apellidos
junto el nombre de tu empresa

Reciba
al momento
las noticias
más
importantes

EL SECTOR LOGÍSTICO, EN FRUIT ATTRACTION

El Puerto de Almería, aliado de la exportación hortofrutícola

MARC VERGÉS

BARCELONA. El Puerto de Almería trabaja en iniciativas para potenciar la exportación de producto hortofrutícola. Por este motivo, la presencia en ferias internacionales como Fruit Attraction es activa para emprender y fortalecer la relación con los distintos agentes de la cadena.

En este sentido, la APA está construyendo, por un lado, el acceso directo al Puerto de Almería desde la N-340a, que incluye la reordenación integral de los viales internos del recinto portuario. La ampliación del Muelle de Pechina es otro de los grandes proyectos de la APA. En esta línea, el plan de inversiones de la autoridad portuaria incluye una partida de más de 20 millones de euros para la primera fase de ampliación de dicha infraestructura, que consiste en su prolongación 260 metros y en ganar 4,4 hectáreas de superficie. La prolongación del muelle incrementará la capacidad de



Almería dispone de líneas regulares para el tráfico ro-ro con Melilla, Nador (Marruecos), Orán y Ghazaouet (Argelia).

atraque de buques de mercancías a la vez que el aumento de superficie permitirá ampliar la zona de acopio y manipulación de tráfico, como pueden ser los Aagrícola, favoreciendo también la instalación de masa empresarial en el Puerto de Almería.

El Puerto de Almería destaca que posee una ubicación estratégica en el Mar Mediterráneo

para el comercio internacional con África, Europa y también con el resto del mundo, gracias a sus conexiones feeder con Algeciras y Valencia y las líneas regulares para el tráfico ro-ro con Melilla, Nador (Marruecos), Orán y Ghazaouet (Argelia).

El tráfico de productos hortofrutícolas en el Puerto de Almería ascendió 94.108 toneladas en 2023.



El Puerto de Huelva mueve un volumen anual de más de 172.000 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres.

El Puerto de Huelva presentará en Fruit Attraction las novedades del Muelle Sur

MARC VERGÉS

BARCELONA. El Puerto de Huelva acude un año más a Fruit Attraction para "dar a conocer a los exportadores e importadores de productos hortofrutícolas, así como a navieras, transitarios y empresas de logística y transporte, todos los proyectos e infraestructuras, que se han puesto en marcha en el Muelle Sur, como nuestra plataforma intermodal, donde operan navieras con líneas regulares al norte de Europa, Marruecos y las Islas Canarias, con el propósito de aumentar el tráfico de frutas y hortalizas desde el Puerto de Huelva y continuar fomentando la intermodalidad, como un transporte seguro y sostenible", señala el presidente de la Autoridad Portuaria, Alberto Santana.

El Puerto de Huelva mueve un volumen anual de más de 172.000 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, un tipo de mercancía que está en continuo crecimiento, debido al peso que la actividad agrícola ocupa en la economía de la provincia.

La logística del frío constituye una prioridad para el puerto onubense en su apuesta

por impulsar las exportaciones agroalimentarias en el Muelle Sur. En este ámbito destaca el Hub Logístico de Frío sostenible, promovido por la empresa Frigoríficos Portuarios del Sur.

El Muelle Sur dispone de una línea de atraque de 1.275. Como nodo logístico del frío, ofrece una terminal de contenedores de 58.000 metros cuadrados gestionada por la compañía Yilport Huelva, con 240 tomas reefers para mercancía refrigerada. En esta plataforma intermodal, que combina distintos modos de transporte, se encuentra una zona ro-ro de 55.000 metros cuadrados, dotada de 16 tomas eléctricas para camiones en una zona multipropósito. El patio de contenedores se encuentra en plena expansión hasta alcanzar 250.000 metros cuadrados.

La logística del frío constituye una prioridad para el puerto onubense en su apuesta por impulsar las exportaciones agroalimentarias



Yusen Logistics
<https://www.yusen-logistics.com/industries/food>
 Your partner in food logistics
 Contáctanos en España:
sales@es.yusen-logistics.com


 8-10 OCTUBRE 2024

PortCastelló intensifica su política de bonificaciones y rebaja de tasas para que el sector hortofrutícola gane competitividad

MARC VERGÉS

BARCELONA. PortCastelló participa en la feria Fruit Attraction con el objetivo de reforzar las relaciones comerciales con los principales actores del sector agroalimentario y conocer las ventajas de operar desde el Puerto de Castellón.

Con conexiones marítimas que conectan con más de 100 puertos en todo el mundo y su proximidad a las principales zonas productoras del Mediterráneo, PortCastelló es un socio estratégico para empresas que buscan expandir su presencia en mercados globales.

En lo que llevamos de año, PortCastelló ha movido un total de 34.704 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres. La mayor parte de esta mercancía corresponde a cítricos (32.337 toneladas).

Con el objetivo de consolidar estas cifras y ganar nuevos tráficos, PortCastelló intensifica la política de las bonificaciones y rebaja de tasas para ganar en competitividad.

La feria Fruit Attraction es una de las más importantes del mundo en el ámbito de las frutas y hortalizas, reuniendo a productores, distribuidores y agentes clave de más de 130 países. PortCastelló se posiciona en la feria como un puerto esencial para el transporte de productos hortofrutícolas, ofreciendo infraestructuras de primer nivel y un sistema logístico que garantiza la eficiencia, frescura y calidad en las exportaciones.

Además, la feria es una plataforma perfecta para fortalecer los lazos con clientes actuales y establecer nuevas sinergias con empresas logísticas, importadores y exportadores, interesados en aprovechar las ventajas competitivas que ofrece PortCastelló.

PortCastelló reforzará sus relaciones con los principales actores del sector agroalimentario en Fruit Attraction



PortCastelló es un socio estratégico para empresas que buscan expandir su presencia en mercados globales.

EvoLUtion

Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



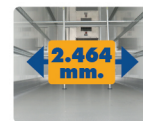
Opción frigo P400 MuTi x3
equipado para transporte multimodal por carretera, tren y barco



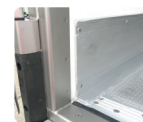
Marco inox y gálibo secuencial de 3 posiciones



Soporte de conexiones inox y tope delantero de protección XLarge reforzado



Suelo de aluminio, zócalo de aluminio y guías de amarre de carga



Goma rotura puente térmico y perfil de aluminio transición a piso



Taco lateral vertical y tacos protegidos por chapa



Refuerzo cantonera delantera



Cº de los Huertos, S/N. Apdo. 100
50620 Casetas Zaragoza (España)
+34 976 462 121 - www.lecitrailer.com



LeciTrailer

EL SECTOR LOGÍSTICO, EN FRUIT ATTRACTION

Primafrio compartirá su oferta de servicios logísticos e identificará tendencias en Fruit Attraction

MARINA CARTAGENA

MADRID. Primafrio, operador especializado en logística del frío y el transporte a temperatura controlada, considera que uno de los objetivos clave que se busca en esta edición de Fruit Attraction es compartir la oferta de servicios y soluciones logísticas, además de identificar tendencias emergentes en el mercado. “Esperamos que la feria sirva como una plataforma para compartir nuestra oferta de servicios logísticos con un público global e identificar tendencias emergentes”, explica a este Diario la compañía.

Igualmente, afirman que para ellos la relevancia de asistir a eventos como Fruit Atracción es “indiscutible” porque “nos permite mantenernos al tanto de los avances en el sector, generar

nuevas oportunidades de negocio y reforzar nuestra presencia en la industria”. Además, este tipo de encuentros no solo ofrecen la oportunidad de expandir el negocio, sino que son espacios cruciales para el intercambio de conocimientos y experiencias entre profesionales, lo que impulsa la adaptación y evolución de las empresas en un entorno tan competitivo como el de la logística y el transporte hortofrutícola.

Este año la compañía destacará durante el evento importantes novedades en infraestructura, como la reciente expansión de su red logística. En concreto, se hablará de la apertura de su primera plataforma en Belfort (Francia), inaugurada el pasado mes de junio. “Esta nueva plataforma se convierte en un punto estratégico para el transporte”, apuntan.



Primafrio destacará en Fruit Attraction importantes novedades en infraestructuras.

También presentan todas las novedades sostenibles e innovacio-

nes que ofrecen al cliente “para facilitar su logística y todos los

trámites habituales en la gestión del transporte de mercancías”.

Puerto de Alicante: “Es estratégico estar en Fruit Attraction para estar al día de las tendencias y establecer relaciones”

MARC VERGÉS

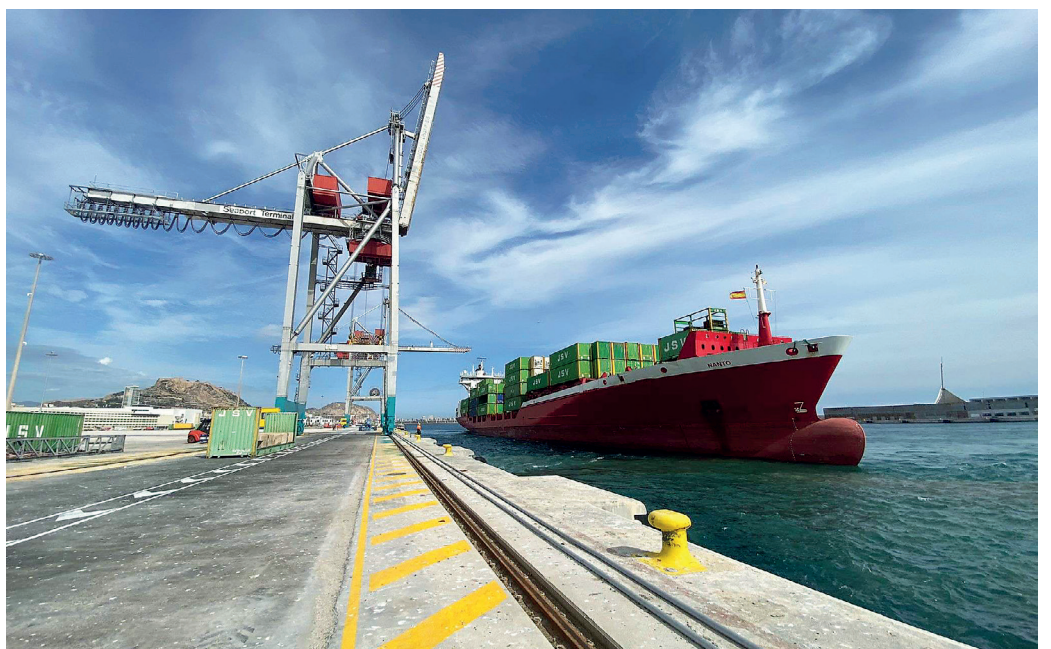
BARCELONA. La feria Fruit Attraction se ha convertido en referente del comercio internacional de frutas y hortalizas y para el Puerto de Alicante es “estratégico” estar presentes en ella, “no solo para estar al día de todas las tendencias y novedades del sector, sino también para poder establecer relaciones comerciales y dar a conocer toda la oferta de servicios que se están desarrollando en el puerto de Alicante”.

El Puerto de Alicante recibe mercancía hortofrutícola importada desde el continente americano y australiano, exportando también al norte de África, aunque el mayor volumen de tráfico hortofrutícola se desarrolla con las Islas Canarias. Como explica el Puerto a este Diario, las excelentes

conexiones del puerto, por tierra, mar y aire, se unen a una gran cantidad de instalaciones frigoríficas en un radio de menos de 5 km., con más de un centenar de empresas, repartidas en varios polígonos industriales.

Todas estas ventajas logísticas, unidas a la flexibilidad e inmediatez de los servicios aduaneros e inspectores ubicados en el puerto, PIF, SOIVRE y FITO, dan una garantía de calidad y servicio a la cadena logística.

En total, el Puerto de Alicante cuenta con más de 200 conexiones reefer, con 24 horas de monitorización, 8 muelles, Coldtreatment USA, acceso ferroviario a los muelles, conexión directa a la red de autovías y autopistas y Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), entre otros servicios.



El tráfico del Puerto de Alicante vinculado al reefer y hortofrutícola en 2023 ha superado las 80.000 toneladas.

diseño, actualización
y mantenimiento de páginas

WEB



DISEÑO WEB REDES NEWSLETTER

Redes sociales

SEO



Taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

info@tallerdeideas.org
www.tallerdeideas.org

EL SECTOR LOGÍSTICO, EN FRUIT ATTRACTION

Puerto de Bilbao: “En la feria vamos a informar de nuestras ventajas competitivas para los mercados atlánticos”

MARC VERGÉS

BARCELONA. En 2023 pasaron por el Puerto de Bilbao más de 123.000 toneladas de frutas y verduras, de las cuales aproximadamente el 90% se destinaron a la exportación, siendo las hortalizas; las cebollas, ajos y puerros; y los cítricos las partidas más exportadas.

El Puerto de Bilbao ofrece un gran número de servicios marítimos, sobre todo al norte de Europa e Islas británicas, que le conectan a más de 800 puertos de todo el mundo. Cuenta con unas infraestructuras modernas para todo tipo de tráfico y está muy

bien conectado, por carretera y ferrocarril, para facilitar el transporte intermodal. La terminal de contenedores dispone de 540 tomas para contenedores reefer y de un acceso automatizado que agiliza y simplifica toda la operativa, incluida la de los transportistas de productos frescos. Además, la terminal de frío, Frioport, dispone de 4.800 metros cuadrados, dos cámaras de congelación a -25 grados que suman 16.300 metros cúbicos y tres cámaras de frío positivo con capacidad para 7.500 metros cúbicos.

El Puerto de Bilbao asiste a Fruit Attraction con el objeti-



La terminal de contenedores del Puerto de Bilbao dispone de 540 tomas para contenedores reefer.

vo de informar de las ventajas competitivas del recinto para los mercados atlánticos, entre

las que se encuentra “una logística ágil, segura y trazable”. Para ello cuenta con instalaciones

especializadas y empresas con experiencia en el tráfico de perecederos.

El Puerto de Cartagena promocionará en Fruit Attraction sus nuevas infraestructuras y servicios

MARC VERGÉS

BARCELONA. El Puerto de Cartagena participa en Fruit Attraction con el objetivo de mostrar al sector hortofrutícola todas las ventajas que aporta el recinto en el tráfico de productos frescos y presentar las nuevas infraestructuras y los mejores servicios, basados en la sostenibilidad y la innovación, reafirmando su posicionamiento como el puerto con los precios más competitivos del sistema portuario español.

Contar con una estiba totalmente liberalizada, incrementa la agilidad del puerto en las operaciones portuarias. Desde la AP de Cartagena destacan a este Diario que “el barco se descarga

en cuanto atraca, lo que supone una gran rentabilidad para la naviera”. Hasta agosto, el Puerto de Cartagena movió más de 81.300 toneladas de productos hortofrutícolas, con un incremento del 22,43% con respecto a los mismos meses del año anterior.

La Terminal Hortofrutícola del Puerto de Cartagena cuenta con modernas infraestructuras adecuadas a las necesidades de estos productos y de los buques que las transportan: muelle de 405 metros de longitud de atraque y 11,25 metros de calado, grúas de capacidad entre 6 y 30 toneladas y atraque ror-ro para tráfico rodado. En las instalaciones portuarias se especializan los distintos almacenes frigoríficos destinados exclusi-



La Terminal Hortofrutícola del Puerto de Cartagena cuenta con modernas infraestructuras adecuadas a las necesidades de estos productos

vamente a artículos perecederos de diferentes dimensiones

entre 24.000, 10.500 y 7.500 metros cuadrados con capacidad

de almacenaje con cámaras frigoríficas para 10.000 palés.



Gateway for tropical fruit
in the South of Europe

Port Tarragona



porttarragona.cat

PRODUCTORES

LOGÍSTICA · La Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (FEPEX) es optimista pero cautelosa

El sector hortofrutícola labra su futuro desde las políticas comerciales, agrarias y laborales

→ Fruit Attraction llega en un buen momento para la industria hortofrutícola española, que ha experimentado crecimientos en el primer semestre, tanto en frutas (4%) como en hortalizas (8%), aunque se mantiene muy atento a las novedades regulatorias de las que depende buena parte de su competitividad.

JAIME PINEDO

BILBAO. Los buenos datos del primer semestre auguran a la 16ª edición de Fruit Attraction un éxito casi seguro, al perfilarse como la mayor celebrada hasta la fecha, tanto en participación como en superficie, haciendo prever un nuevo récord de visitantes del 8 al 10 de octubre en el recinto ferial IFEMA de Madrid.

Se trata, según explicó José María Pozancos, director general de la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (FEPEX), el pasado 12 de septiembre durante la presentación del certamen en IFEMA, de un crecimiento "muy diversificado, haciendo un esfuerzo en los precios y mejorando la competitividad".

Por su parte, José Miguel Herrero, director general de Alimentación del Ministerio de Agricultura, quien participó también en la presentación, subrayó la capacidad de adaptación de los productores españoles, "que se adaptan a las demandas de los



Presentación de Fruit Attraction 2024 en IFEMA el pasado 12 de septiembre. Desde la izquierda: José María Pozancos, director general de FEPEX; María José Sánchez, directora de Fruit Attraction; Daniel Martínez, vicepresidente ejecutivo de IFEMA; Salomé Martínez, directora adjunta de Industria Alimentaria del ICEX; José Miguel Herrero, director general de Alimentación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Teresa Astolfi, delegada de la Junta de Andalucía en Madrid.

consumidores" y destaca el papel del sector agroalimentario, "tanto en el empleo que genera en toda la cadena alimentaria como en valor añadido".

Herrero recordó que España es el primer productor de frutas y hortalizas de la UE, con el 25%, el séptimo mundial en producción y cuarto en valor, por detrás de China, EE UU y Países Bajos. "Una de cada cuatro frutas consumidas sale de nuestro país,

posicionándonos como el cuarto país que más frutas y hortalizas exporta", apuntaba Herrero.

La exportación se resiente

Sin embargo, con relación al comercio exterior de frutas y hortalizas frescas preocupa el descenso de los volúmenes exportados en los últimos años. En 2023 descendieron un 6% respecto a 2022, situándose en 11,2 millones de toneladas. En 2022 retroce-

La exportación española de frutas y hortalizas en 2023 bajó un 6% en volumen con relación a 2022, pero creció el mismo porcentaje en valor

dieron un 8% respecto a 2021; en 2021 bajaron un 1% y en 2020 un 4%. De esta forma, en los últimos

cinco años, el volumen vendido al exterior de frutas y hortalizas ha caído un 17%.

Por el contrario, la importación mantiene una tendencia al alza, con un crecimiento del 7% en 2023, totalizando 4,1 millones de toneladas. En los últimos cinco años la importación española de frutas y hortalizas frescas ha crecido un 28% en volumen, según datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, procesados por

Hoja de ruta de FEPEX para 2024

En su última Asamblea celebrada en Sevilla, donde se analizó la evolución del comercio exterior de frutas y hortalizas, FEPEX aprobó también la hoja de ruta para 2024. La Asamblea, compuesta por representantes de las 30 asociaciones integradas, agrupadas en cuatro sectores de actividad (producción y exportación de frutas y hortalizas, sector mayoritario en la Federación; frutas y hortalizas preparadas; patata; flores y plantas vivas), diseñó una hoja de ruta centrada en la defensa de un marco regulatorio de la actividad productiva y comercial acorde con las características específicas de los sectores representados.

Dicha hoja de ruta se centra también en la defensa del mercado único europeo y la preferencia comunitaria y, en tercer lugar, se focaliza entre las principales líneas de actuación la reivindicación del cumplimiento del principio de reciprocidad en la política comercial "para que las producciones comunitarias no se vean perjudicadas por la creciente normativa exigida en la UE en el ámbito medioambiental, laboral, social...no exigida en países terceros".



Desde la izquierda: Joan Serentil, vicepresidente (Frutas); Jorge F. Brotons, presidente; y Cecilio Peregrín, vicepresidente (Hortalizas), de FEPEX.

EL DATO

1º

PRODUCTOR UE. España es el primer productor de frutas y hortalizas de la UE, con el 25% del total.

FEPEX. Asimismo, el valor ha mejorado para las exportaciones, con un crecimiento del 6% en 2023, totalizando 16.855 millones de euros, crecimiento que ha llegado al 19% en el caso de las importaciones, totalizando 4.473 millones de euros.

Novedades regulatorias

En lo que respecta a las novedades regulatorias en el ámbito agrario, comercial y sociolaboral que afectan al sector de frutas y hortalizas, FEPEX valora positivamente los cambios relacionados con el cuaderno digital agrario y su implementación voluntaria, pero muestra una gran preocupación por la aplicación de la Ley de la Cadena, en especial tras la proposición de Ley aprobada en el Congreso, así como por el previsible adelanto en

España de la prohibición de uso de envases recogidas en la normativa nacional, anticipándose a la entrada en vigor del futuro Reglamento comunitario.

La obligación de implantar un cuaderno digital de explotación (CUE), recogida en el Real Decreto 1054/2022 del 27 de diciembre de 2022, era una de las principales preocupaciones del sector hortofrutícola agrupado en FEPEX, puesto que exigía suministrar digitalmente una gran cantidad de datos como variedades, destinos de la producción, tratamientos fitosanitarios, fertilizantes... en definitiva, toda la actividad productiva y en un tiempo muy limitado.

Ley de la Cadena

La aplicación voluntaria aprobada por el Ministerio de Agricultura reducirá la carga burocrática y administrativa que supondría su implantación prevista para septiembre de 2024 o enero de 2025 según las explotaciones.

No obstante, se mantiene la preocupación en torno a la aplicación de la Ley de la Cadena en España y la asimetría que está generando con las importaciones, y en concreto se valoró ne-



FEPEX muestra su inquietud por aplicación de la reforma laboral en materia de contratación.

gativamente la proposición de Ley aprobada en el Congreso, puesto que impondrá aún más obligaciones en las transacciones que tienen como objeto las producciones nacionales, que no se aplican a las importaciones,

Política sociolaboral

Preocupa también la próxima entrada en vigor de las restricciones al uso de envases recogidas en el Real Decreto 1055/2022 de forma anticipada frente a lo establecido

en la propuesta del Reglamento comunitario. En este sentido, FEPEX solicitará a las administraciones nacionales competentes que se secunde la fecha de enero de 2030 recogida en la propuesta de Reglamento para la entrada en vigor de la prohibición de uso de plástico en la comercialización de frutas y hortalizas de menos de 1,5 kilos y que se mantenga también la prohibición sólo sobre los envases de plástico como establece la propuesta de Reglamento.

Asimismo, respecto a los cambios en la política sociolaboral, FEPEX muestra su inquietud por la inminente entrada en vigor de la reducción de la jornada laboral y también por la aplicación de la reforma laboral en materia de contratación, que sigue creando "gran incertidumbre y planteando múltiples problemas de aplicación". Además, constata que los problemas por la falta de mano de obra se mantienen todas las zonas de producción. ■

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
MADRID
TARRAGONA
VALENCIA
LLEIDA



salvatlogística®

www.salvatlogistica.com



CARGADORES

LOGÍSTICA · Cargadores y distribuidores ratifican su compromiso con la sostenibilidad y la colaboración entre los eslabones de la cadena

La cadena de suministro hortofrutícola aboga por la sostenibilidad como factor competitivo

→ El transporte frigorífico ha experimentado un gran crecimiento que ha otorgado a la logística refrigerada un gran impacto social al gestionar el transporte de alimentos o productos perecederos básicos para el consumo, haciendo también que cargadores y distribuidores refuercen su apuesta por prácticas más sostenibles y eficientes.

JAIME PINEDO



Mercamadrid es la mayor plataforma de distribución, comercialización, transformación y logística de alimentos frescos de España.

BILBAO. El transporte frigorífico ha experimentado un gran crecimiento que ha otorgado a la logística refrigerada un gran impacto social al gestionar el transporte de alimentos o productos perecederos básicos para el consumo, haciendo también que cargadores y distribuidores refuercen su apuesta por prácticas más sostenibles y eficientes.

Las empresas cargadoras y los grandes distribuidores de este tipo de productos, especialmente los hortofrutícolas, conceden un alto valor a la logística y contribuyen también a promover la innovación, digitalización y descarbonización como factores clave de competitividad para la cadena de valor completa del sector.

Estas empresas sostienen que el transporte sostenible de mercancías, en toda su dimensión, es esencial para construir un futuro próspero y equitativo para las generaciones presentes y futuras.

Este compromiso de los cargadores con un modelo de transporte sostenible se recoge en un manifiesto elaborado por Transprime-Spanish Shippers' Council y la Asociación de Cargadores de España (ACE) que fue presentado el pasado mes de abril en la primera Conferencia Nacional de Cargadores, celebrada en Madrid. Así, el manifiesto "Las empresas cargadoras por un transporte sostenible de mercancías" subraya el valor esencial del transporte sostenible de mercancías "para construir un futuro próspero y equitativo".

Una voz propia y unificada

Las dos asociaciones de cargadores unidas alrededor de esta iniciativa pretenden ofrecer "una voz propia y unificada" para abor-

dar tres grandes objetivos como son "detectar los puntos de estrés en la cadena de suministro" y, a partir de ahí, trabajar para mitigarlos; "generar consensos" entre todos los agentes intervinientes en la cadena logística, y colocar "la carga en el centro".

Junto a estos principios, los cargadores destacan que, una vez detectados los problemas y consensado las soluciones, será muy importante priorizar su implantación en función de las necesidades.

Ante la necesidad de actualizar una mirada enfocada sobre la logística desde el punto de vista único y exclusivo de las empresas cargadoras, éstas insisten en situar a la carga en el centro del universo logístico, como subraya el secretario general de Transprime, Jordi Espín: "En el centro no debe estar el cargador; en el centro de todo, lo que tenemos que colocar es la carga con el conductor al frente".

Por su parte, la secretaria general de ACE, Nuria Lacaci,

quien señala que la asociación está formada "por grandes compañías unidas para lograr un transporte de mercancías sostenible, moderno y eficiente", destaca los ámbitos de actuación preferentes recogidos en el documento "Las empresas cargadoras por un transporte sostenible de mercancías", comenzando por el compromiso con la sostenibilidad y la priorización del transporte sostenible de mercancías con prácticas y tecnologías que reduzcan las emisiones

y promuevan la protección del medio ambiente.

Diálogo y transparencia

La colaboración y el diálogo abierto son, asimismo, requisitos esenciales entre todos los agentes y actores para buscar soluciones colegiadas, al igual que la innovación y la tecnología son considerados por los cargadores como "pilares indispensables" para el transporte sostenible en todos sus eslabones logísticos, por lo que

44 toneladas: "Necesidad ambiental, económica y social"

Teniendo en cuenta que el 95,5% de la exportación hortofrutícola española en 2023 fue enviada en camión, según datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, procesados por la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (Fepex), y de que casi el 88% de las toneladas transportadas por el conjunto de las empresas cargadoras, según la encuesta nacional realizada por ACE entre sus empresas asociadas en 2023, utilizaron este mismo medio de transporte, el debate en torno a la implantación de las 44 toneladas adquiere una gran importancia para transportistas y cargadores.

Por ello, los cargadores defienden que la implantación de las 44 toneladas, así como el resto de los compromisos en masas y dimensiones, "permitirá una mayor eficiencia en el transporte de mercancías por carretera y ayudará a mitigar los principales problemas del sector como son la falta de conductores, la descarbonización y la dotación de mayor competitividad a la industria española".

Desde ACE se han presentado un conjunto de alegaciones, entre las que se incluye la modificación de ciertos aspectos de las fichas técnicas de los vehículos para evitar diferentes interpretaciones cuando la UE permita el transporte transfronterizo de 44 toneladas y duotráileres. "Es algo que va a favor del conductor y va a favor de la carga", subraya Espín, quien



José María Bonmatí, director general de AECOC, cree que la implantación de las 44 toneladas puede ayudar a mitigar la escasez de conductores profesionales.

insiste en que las 44 toneladas son "una necesidad ambiental, económica y social".

"La implantación de las 44 toneladas brinda, a nuestro modo de ver, una oportunidad única de contribuir a la sostenibilidad ambiental con más eficiencia, mayor capacidad y productividad, siendo además una medida que puede ayudar también a mitigar la creciente escasez de conductores profesionales", sostiene también José María Bonmatí, director general de la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC).

EN DESTACADO



Jordi Espín
SECRETARIO GENERAL DE TRANSPRIME-
SPANISH SHIPPERS' COUNCIL

“En el centro de todo, lo que tenemos que colocar es la carga con el conductor al frente”

expresan su compromiso con el impulso de los mismos.

Además, consideran la eficiencia como la “fuente de energía más limpia”. Así, la optimización, minimización y concentración del producto, junto con la consolidación y la planificación eficiente son elementos que verificar con el establecimiento de “indicadores de compromiso”.



Nuria Lacaci
SECRETARIA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN DE
CARGADORES DE ESPAÑA (ACE)

“Necesitamos un mayor conocimiento de la oferta de servicios ferroviarios y es importante que sea eficaz, rápido y barato”

Los cargadores se comprometen también a ser transparentes en sus operaciones y a rendir cuentas de sus impactos sociales y ambientales, al tiempo que reconocen la importancia de educar y sensibilizar a todos los involucrados en la cadena de suministro sobre la importancia del transporte sostenible de mercancías. “Nos comprometemos a

compartir conocimientos, mejores prácticas y lecciones aprendidas para inspirar a otros a unirse a estos valores”, expresan.

Así, desde el área de Cadena Agroalimentaria, que engloba los tres sectores de frescos (frutas y hortalizas, carnes y productos del mar), la patronal de cargadores AECOC trabaja “para acercar soluciones, estándares y conocimiento a las empresas, con el fin de impulsar la eficiencia, la sostenibilidad y la competitividad de todos los eslabones de la cadena de valor compartido de estos sectores, aportando mayor valor y transparencia al consumidor”.

La dimensión social del transporte es, asimismo, también un aspecto muy tenido en cuenta, por lo que los cargadores reiteran su compromiso a diseñar y generar cadenas de suministro éticas, con respeto a los derechos humanos, la equidad de género, con plazos de ejecución apropiados para evitar el colapso y minimizar el riesgo de quiebra logística.

Como otro de los ámbitos de actuación prioritarios, destacan el prestigio y la imagen del transporte, reiterando el valor simbólico del transporte y la logística para reconocer la importancia



El propósito de “CoolRail powered by Transfesa Logistics” es transportar productos frescos de forma más sostenible y eficiente.

de este sector y sus profesionales, con especial atención al conductor para el correcto desempeño de su trabajo.

Carga y descarga

El noveno y último ámbito de actuación preferente recogido en el manifiesto de los cargadores hace referencia a los estándares y muestra su compromiso firme en “abrazar, implantar y defender siempre los estándares existentes, que normalizan la relación entre cargadores y transportistas, la codifican positivamente y mejoran las condiciones de los conductores en los puntos de carga y descarga”,

Otro ámbito en el actúan los cargadores es en la “Certificación del cargador responsable” (CCR), impulsada desde Transprime y avalada por IRU

según se especifica en el Manifiesto Charter IRU-ESC & GSA-ITF,

Concretamente, las empresas cargadoras globales, GSA-Global Shippers' Alliance, juntamente con IRU, la asociación mundial de transportistas por carre-

We deliver extensive forwarding services around the world
... we simply deliver

www.eimskip.com

EIMSKIP

CARGADORES

tera) y el sindicato global de los trabajadores de transporte ITF han creado el citado Manifiesto Charter, que defiende los derechos de los conductores y mejora las condiciones de los conductores para acceder a los puntos de carga y descarga. Esta iniciativa se ha desplegado en España con el lema de “El conductor al frente” y ha incorporado también a los puertos españoles como agentes diseminadores del mensaje.

Otro de los ámbitos en los que están actuando los cargadores es en la llamada “Certificación del cargador responsable” (CCR), que, impulsada desde Transprime Spanish Shippers’ Council y avalada por IRU y European Shippers’ Council, está en sintonía con la normativa de Due Diligence o Diligencia Debida, aprobada por el Consejo de la Unión Europea el pasado mes de mayo, y llamada a cambiar el paradigma de la gestión y contratación logística.

El director general de AECOC, José María Bonmatí, además de subrayar que muchos temas históricos para el sector del transporte por carretera “están ya en el ordenamiento”, pone especialmente en valor el cambio en materia de carga y descarga y la prohibición



Frigoríficos Portuarios del Norte (Frioport), la Terminal de Perecederos del Puerto de Bilbao, cuenta con una capacidad de 25.000 metros cúbicos.

de su realización por parte del conductor, destacando el “espectacular esfuerzo que se ha hecho para integrar esta actividad en las funciones de las empresas cargadoras”, recordando que hasta ahora el 70% de dichas empresas no realizaba esta actividad.

Código de buenas prácticas

Las empresas cargadoras son generadoras de buenos procesos y son adictas a las buenas prácticas logísticas”, detalla Jor-

La optimización, minimización y concentración del producto, junto con la consolidación y la planificación eficiente son elementos que verificar con el establecimiento de “indicadores de compromiso”

di Espín, secretario general de Transprime Spanish Shippers’ Council. Esta certificación acredita estos “buenos procesos” y su adopción por las empresas cargadoras para el bien de la comunidad logística.

“Esta certificación basada en los principios del Charter IRU ESC del que somos embajadores globales y España es el país piloto marcará nuestros ejes de desarrollo en cuanto a estándares, programas y desarrollo de servicios para los aso-

ciados. La logística del bien común es el camino a seguir y será el que nos marcará todos los ejes programáticos que surgirán a partir del CCR en su gadoras españolas y posterior propagación europea”, concluye Espín.

Además, en su intento de avanzar en la mejora de la cadena de suministro sobre la base de prácticas responsables que aumenten los niveles de sostenibilidad, calidad, eficiencia y seguridad, para las empresas y sus trabajadores, así como para el resto de la cadena logística, los cargadores han elaborado un Código de Buenas Prácticas que regula las relaciones mercantiles entre cargadores y operadores logísticos. Tal es el caso del recientemente elaborado y firmado por la Asociación de Cargadores de España y el Clúster Catalonia Logistics.

“Conscientes de la importancia de la cadena de suministro para la economía y la sociedad y que de su correcto funcionamiento dependen multitud de empresas y autónomos, desde ambas entidades hacemos un llamamiento a cargadores y operadores logísticos para que apliquen prácticas sostenibles en su negocio”, dice la presidenta de ACE, Nuria Lacaci.

 APM TERMINALS

Goal to be
net zero
by 2040



Learn more on apmterminals.com





Las grandes cifras de la industria de las explotaciones frigoríficas mantienen desde hace meses una evolución positiva y una tendencia al alza.

LOGÍSTICA · A pesar de los costes energéticos, la competencia desleal y la cada vez más restrictiva normativa sobre gases fluorados

Las explotaciones frigoríficas allanan su camino hacia la recuperación gracias a una mayor demanda

➔ Después de años marcados por unos picos de actividad irregular e inestabilidad, soplan aires moderadamente optimistas para las explotaciones logísticas especializadas en almacenaje frigorífico. Si bien no se pueden lanzar las campanas al vuelo, por todos los retos a los que aún hay que dar respuesta, sí puede decirse que los datos dibujan un escenario positivo.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. Las grandes cifras hablan de aumentos en facturación y contratación, y de altos niveles de almacenaje, algo fundamental para las empresas del sector. Aunque hablar de expectativas siempre es complejo, lo cierto es que “nuestro sector crece poco a poco y sólidamente”, asegura Marcos Badenes, secretario general de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y

Distribución de España (ALDEFE), un crecimiento que se produce dentro de un proceso de consolidación financiera, agrupación de empresas y aparición de nuevos operadores.

De hecho, desde la asociación, que aglutina alrededor de 74 empresas con una capacidad frigorífica total de 2.200.000 metros cúbicos, se aventura un “incremento irreversible”, gracias sobre todo a los comportamientos que están experimentando los mercados del centro de Europa y a un cambio del paradigma de consumo de productos congelados y refrigerados en España. Esto va a provocar, según ALDEFE, un previsible crecimiento de instalaciones existentes por el aumento de la demanda de los clientes y nuevas instalaciones en lugares de demanda alta de frío, “siempre de la mano de contratos con clientes a medio y largo plazo”.

Como se ve, el escenario en el que desarrollan su labor los operadores logísticos es muy favorable. Sin embargo, aspectos como los costes energéticos, el cambio de categorización de su actividad, la normativa de los ga-

Las explotaciones frigoríficas han hecho importantes inversiones en materia de autoconsumo energético utilizando placas fotovoltaicas, aerogeneradores e incluso biomasa para poder moderar los picos de demanda de energía

ses fluorados o la competencia desleal siguen siendo retos que condicionan su día a día.

La industria da por prácticamente descartada la vuelta a la situación anterior a la gran subida de los precios de la energía, por lo menos en los próximos decenios. Con todo, desde ALDEFE sí reconocen cierta moderación en esos costes, que se ha producido sobre todo por la disminución del precio de la energía y la repercusión a los clientes de este coste. Badenes

califica de “complejo, multilateral y, en algunos casos, dramático” este proceso, que ha consistido fundamentalmente en la implementación de medidas de eficiencia energética, realizándose importantes inversiones en materia de autoconsumo energético utilizando placas fotovoltaicas, aerogeneradores e incluso biomasa, algo que ha ido ajustando los picos de consumo y moderado las curvas de carga de los frigoríficos. También se han mejorado los sistemas ▶

Canarias, la zona con mayor tasa de ocupación

La ocupación media de los almacenes de productos congelados en España durante el primer trimestre de 2024 -últimos datos consolidados de ALDEFE al cierre de esta edición- ha sido del 78,07%, una cifra que cambia según la región geográfica. Canarias presenta la mayor tasa de ocupación con un 85,74%, seguida de la Comunitat Valenciana y el Centro de la Península Ibérica, con un 83,04% y un 82,95% respectivamente. Cataluña se sitúa ligeramente por encima de la media nacional con un 78,09%. Por otro lado, Asturias y Galicia registran una ocupación del 75,30%, mientras que el Norte muestra un 71,83%. Finalmente, la región con la menor ocupación es el Sur, con un 66,27%.

Por el contrario, la cifra de toneladas manipuladas por metro cúbico confirma la tendencia decreciente ya experimentada el pasado año, alcanzando su punto más bajo en el primer trimestre de 2024 con 0,17 toneladas por metro cúbico.

ALMACENISTAS



Las medidas para lograr una mayor eficiencia energética han sido claves para reducir los costes de las empresas del sector.

de compresores y evaporadores, y ha habido una instalación cada vez mayor de puertas en las cámaras frigoríficas de alta eficiencia energética evitando la pérdida de temperatura y la entrada de la humedad.

A esto hay que sumar la modificación, en los casos en

los que ha sido posible, del sistema de turnos y servicios, para acompañarlo a los momentos de mejores costes energéticos, y la formación del personal en procesos de mejora de la eficiencia energética. Elemento clave que ha permitido a las empresas conocer como nun-

ca las opciones de contratación existentes y las características de los contratos.

Las empresas, por tanto, "han realizado un esfuerzo titánico en muy poco tiempo y un cambio de cultura corporativa de cara a la gestión energética de las instalaciones", lo que ha

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



Las explotaciones frigoríficas se encuentran inmersas en un arduo proceso para retirar de su operativa gases fluorados más contaminantes.

Gases fluorados: materia prima y caballo de batalla

La utilización de los gases fluorados también representa un importante caballo de batalla para las empresas del sector. En estos momentos, la industria se encuentra en plena implementación de la nueva normativa que, en esencia, restringe y prohíbe la mayoría de los utilizados hasta ahora por la inmensa mayoría de empresas.

Cuando se implantaron en España, algunos de estos gases no sólo eran legales, sino recomendados por los especialistas por su facilidad de manejo, alta capacidad de refrigeración y su no toxicidad. En ese momento nadie se podía imaginar que estas características tan positivas, años después, serían completamente laminadas por su repercusión en el medio ambiente.

Desde la industria hacen hincapié en que las plataformas logísticas e instalaciones no se construyen para un quinquenio, su amortización y funcionamiento se plantean en más de 20 años. "Es tremendamente dramático e injusto que quien utilizó estos gases como refrigerantes cuando eran totalmente admitidos se vea ahora abocado a una inversión enorme sin haber siquiera amortizado la instalación anterior", denuncia Marcos Badenes, secretario general de ALDEFE.

Por tanto, la actual normativa incide de lleno en las empresas. Por un lado, a aquellas que pueden permitirse, no sin esfuerzo, la reconversión de las instalaciones; por otro, a aquellas abocadas a "una reconversión total o incluso a un cierre de puertas por no poder funcionar con este tipo de gases o porque su reconversión supone un gasto inasumible".

Desde ALDEFE piden tiempo, flexibilidad y financiación: "Tiempo porque la eliminación del total de los gases CFCs nos parece muy precipitada en estas instalaciones; flexibilidad porque, aunque hay instalaciones que pueden reconvertirse, la mayoría tienen dificultades técnicas; y financiación, porque todo este proceso tiene un coste muy elevado".

A la espera de que estas peticiones sean escuchadas, ALDEFE ha puesto en marcha, en colaboración con AENOR, un proyecto que, mediante la reducción del índice de calentamiento de las instalaciones y reconvirtiéndolas, las mismas pueda emitirse una certificación por parte de esta entidad que acredite estos cambios. Para ello sería fundamental la utilización de los gases A2L, de un potencial de calentamiento atmosférico prácticamente inexistente y permitidos como refrigerantes por la Administración y que pueden funcionar en las instalaciones de frío ya existentes, frente a los gases CFCs de alto poder de calentamiento atmosférico. "Esta adaptación se realizaría con todas las garantías y con unos costes asumibles por las empresas", afirma Badenes.



COSCO SHIPPING

We Deliver Value

价值·因运而生

DIAMOND LINE

Diamond Line, Diamond Quality!

COSCO SHIPPING PANAMA

COSCO SHIPPING

www.coscospain.com

ALMACENISTAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

EN DESTACADO



Marcos Badenes
SECRETARIO GENERAL DE ALDEFE

“No puede ser que para unas empresas la competencia sea fundamental y para otras sólo un alta censal. Eso debe cambiar”

permitido una generalización de un análisis más detallado de los costes, de las facturas y de los contratos. “La energía no es ya solo un coste repercutible sino un elemento crítico en el escándalo de costes que forma parte de los elementos críticos de lo que serán las tarifas”, afirma Badenes, que incide en que “cuanto más ajustado esté este

elemento será mejor para los márgenes y también para los clientes”.

Categorización

El sector de las explotaciones logísticas frigoríficas lleva años demandando un cambio en la categorización de su actividad (CNAE) hacia industrial para poder acceder a ayudas con las que lograr una mayor eficiencia energética. Aunque desde la asociación reconocen que “es lógico que la Administración se tome su tiempo”, Badenes incide en que “llevamos años reclamando esta situación y hoy en día no hemos recibido respuesta, aunque nos consta que poco a poco van los estamentos administrativos dándose cuenta de esta situación tan injusta que condiciona y determina nuestra actividad”.

Para Badenes, esta situación es, a todas luces, injusta porque aún sin tener ayudas de la Administración “hay empresas consideradas como industriales que sí las tienen y acaban ofreciendo espacios de servicios frigoríficos que afectan a nuestro mercado objetivo”, es decir, se crean situaciones de competencia ▶



Los cambios en la normativa según la comunidad autónoma donde se opere alientan la deslocalización de empresas, según ALDEFE.

Puerto líder en logística del frío



Puerto de Vigo

> 1.300 Conexiones Reefer ● > 90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder)



Visítanos en:



ALMACENISTAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

EL DATO

5,86

EMPLEADOS. El número de empleados por 10.000 metros cúbicos ha mostrado una tendencia ascendente constante. Comenzando en 3,12 empleados en el primer trimestre de 2021, ha experimentado incrementos continuos a lo largo de los trimestres, alcanzando 5,86 empleados en el primer trimestre de 2024.

desleal, otro de los grandes problemas de la industria.

A pesar de que es una situación denunciada de forma recurrente, siguen produciéndose situaciones de tarifas a la baja, "que en algunos casos reducen dramáticamente el margen de funcionamiento de las empresas asociadas". Aunque para Badenes no hay "soluciones mágicas", sí propone un aumento de los requisitos formales para obtener el CNAE que tienen las empresas, lo que permitiría controlar no sólo la existencia de estas instalaciones, sino que "garantizaría de forma integral los requisitos de calidad, servicio y seguridad que las empresas asociadas sí ofrecen a sus clientes", tanto en momentos de bonanza como cuando llegan las dificultades.



La industria pide a la Administración una mayor proactividad en la lucha contra empresas que no cumplen al completo con la normativa.

Además, insta a la Administración a desarrollar un papel más activo en materia de inspección: "La Administración debe y tiene la obligación de controlar, tanto a nivel industrial como en materia de seguridad alimentaria, el cumplimiento de los requisitos necesarios para trabajar en almacenamiento frigorífico con garantías y seguridad". Las compañías que intervienen en el mercado sin ser especialistas

en esta materia "estamos seguros de que no cumplen con toda la normativa. No puede ser que para unas empresas la competencia sea fundamental y para otras sólo un alta censal. Eso debe cambiar".

Diferentes normativas

Y en medio de toda esta situación de falta de normas claras para un desarrollo de la actividad en competencia, lo cierto es

que las diferentes normativas que se aplican según la comunidad autónoma donde se desarrolle la actividad no es un factor que ayude.

Para el secretario general de ALDEFE supone "la destrucción de la unidad de mercado que implica una competencia desleal entre compañías cuando comparten sector, provocando una deslocalización no justificada de actividades". Bajando al detalle,

Marcos Badenes habla de discrepancias notables en normativas medioambientales, de seguridad antincendios, laborales y de prevención de riesgos.

La solución, por tanto, para ALDEFE, es una norma que topara el rango normativo de autonomías y municipios con un criterio armonizador, "pero por lo que se ve en la actualidad política esto parece algo muy difícil en este momento". ■

Un sector que sí tiene futuro

Son muchos los retos a los que deben hacer frente y dar respuesta las explotaciones logísticas frigoríficas. Sin embargo, y a pesar de estas dificultades, el sector no sólo tiene futuro, "sino que es el futuro", tal y como reconoce Badenes.

La conservación de la producción agraria, el ajuste de ésta a las necesidades de la población y la posibilidad de seleccionar producciones más respetuosas con el medio ambiente son varias de las claves que aseguran el futuro de la industria. "Sin frío y sin cadena del frío esto es imposible, las producciones son incontrolables y el objetivo de deshecho cero sería inviable", puntualiza Badenes.

Por otro lado, el cambio irreversible en la sociedad no sólo española sino también europea en el consumo de productos elaborados "es un impulso total", asegura el secretario general de ALDEFE, Marcos Badenes. Mejores productos, más sanos, más cómodos, para familias más reducidas y población más madura "son el marco perfecto para que los productos congelados y refrigerados en las distintas gamas existentes proliferen cada vez más", detalla.

Pero ese optimista futuro no se explica sólo en los cambios de los hábitos de consumo. También hay que buscarlo en la parte industrial, con el desarrollo de mejores métodos de conservación en frío, nuevos materiales aislantes, nuevos compresores y evaporadores, nuevas técnicas de construcción de instalaciones frigoríficas y la irrupción total de la robótica en temperaturas de entre -18°C y -40°C.



Las nuevas tendencias en la industria sientan los cimientos para asegurar el futuro de las empresas del sector.

Estas nuevas prácticas, tanto en la vertiente de consumo como industrial, han abonado el terreno para el crecimiento del número de instalaciones frigoríficas y su capacidad, al tiempo que es un reclamo para la presencia en España de corporaciones multinacionales, fondos de inversión y capitales que ven en el frío industrial y el almacenamiento a temperatura controlada un sector al alza.

La conservación de la producción agraria, el ajuste de ésta a las necesidades de la población y la posibilidad de seleccionar producciones más respetuosas con el medio ambiente son varias de las claves que aseguran el futuro de la industria

OPERADORES LOGÍSTICOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

LOGÍSTICA · La digitalización, la sostenibilidad, la formación y la adaptación a las nuevas normativas se presentan como grandes retos

La logística avanza en la optimización y eficiencia de la operativa del sector hortofrutícola con mucho aún por hacer

→ Alrededor del 80% de las exportaciones hortofrutícolas españolas tienen como destino la Unión Europea y cerca del 95% de estas ventas al exterior son transportadas por camión. Las organizaciones logísticas apuestan por la intermodalidad para revertir la situación y por la digitalización para conseguir incrementar la sostenibilidad de un sector que sigue dando pasos en este campo.

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. Francia y Reino Unido son los principales destinos de las exportaciones españolas en lo que llevamos de año, según señala a Diario del Puerto el presidente de la patronal logística UNO, Francisco Aranda, seguidos por Países Bajos e Italia. En cuanto a los destinos extracomunitarios, China y Estados Unidos encabezan la lista. Precisamente para estos países y destinos más alejados, el barco fue en 2023 el

EL DATO

95%

EXPORTACIONES. Cerca del 95% de las exportaciones de productos hortofrutícolas españoles tienen al camión como protagonista del transporte.

medio de transporte que siguió al camión para las exportaciones, con una cuota del 4,1%, seguido del ferrocarril y el avión.

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, explica sobre el uso de los medios de transporte que, a nivel global, "el líder es el marítimo, mientras que para los mercados europeos el dominador absoluto sigue siendo el camión, que se impone por su eficiencia". En lo referente a los destinos, Ticó apunta al mantenimiento de una línea de continuidad, "destacando Reino Unido, la Unión Europea, Estados Unidos o Canadá". Sin embargo, destaca una tendencia



El camión continúa siendo el medio de transporte favorito para las exportaciones de productos hortofrutícolas.

de apertura de nuevos mercados, pero "lentamente". Las importaciones españolas provienen de Marruecos, Turquía y América, principalmente.

En cuanto a las cifras globales, Enric Ticó subraya: "Nos encontramos en una situación de cierta estabilidad. Cambian algunos actores exportadores e importadores y hemos percibido que algunos tráficos han cambiado de puertos de entrada o salida, pero en cuanto a cifras globales y mercados de referencia, la situación se mantiene estable". El presidente de FETEIA precisa que "la demanda interna ha bajado, entendemos que por las subidas de precios, pero las mercancías se han dirigido a otros mercados".

Ante esta situación, Francisco Aranda señala, como fundamental, "fomentar los tráficos intermodales nacionales e internacionales, con un transporte competitivo que sitúe nuestros productos en el centro de Europa y nos permita ahorrar costes y tiempo de los viajes, reducir la saturación de los puertos marítimos, disminuir los costes de control y seguimiento y los riesgos de robo o pérdida".

El presidente de UNO apunta que éste y el resto de los retos que se plantean en el futuro "necesitan del apoyo real de las administraciones públicas, imprescindibles, entre otras cosas, para mejorar las infraestructuras

DACHSER
Intelligent Logistics

Soluciones logísticas globales e integradas.
DACHSER Interlocking

DACHSER Spain Air & Sea Logistics S.A.U.
Regional Office Spain
C/ Dr. J.J. Dómine, 15-2 • 46011 Valencia
Tel.: +34 96 316 57 00 • Fax: +34 96 367 76 58
dachser.spain-asl@dachser.com • dachser.es

OPERADORES LOGÍSTICOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



Los eslabones de la cadena de suministro siguen dando pasos para obtener las soluciones más sostenibles posibles.

Comprometidos con la sostenibilidad

El sector logístico está absolutamente comprometido con la sostenibilidad y ya se han dado grandes pasos en este sentido. “Todas nuestras empresas están absolutamente comprometidas con la sostenibilidad racional y la movilidad inteligente”, sostiene Francisco Aranda, presidente de UNO. “Prueba de ello”, añade, “son las importantes inversiones que están realizando para acelerar la renovación de flotas y la implantación de herramientas tecnológicas que permitan avanzar hacia operativas más eficientes”.

En este sentido, el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, hace hincapié en el avance que se está produciendo “en el uso de combustibles menos contaminantes en todos los medios de transporte. Desde nuestra posición, promovemos el aprovechamiento de la digitalización y la búsqueda de las soluciones menos contaminantes”.

A este respecto, Francisco Aranda subraya que las empresas del sector logístico “están adoptando medidas relacionadas con la eco-logística, como los almacenes y flotas bajas en emisiones, las redes de energía renovable, la reducción de kilómetros en vacío, el biopackaging o la trazabilidad de mercancías y vehículos”. Aranda también destaca que se están impulsando cadenas de suministro circulares, con medidas como la recuperación de residuos, la extensión de la vida útil de los productos o la eliminación de pérdidas en cadenas de valor.

Francisco Aranda también destaca la transformación digital como uno de los grandes aliados de la sostenibilidad en la logística del sector hortofrutícola: “Una gran transformación en la que la logística y el transporte lleva años inmersa, pero que debe seguir avanzando a pasos agigantados”.

EN DESTACADO



Francisco Aranda
PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA

“Es fundamental fomentar los tráficos intermodales nacionales e internacionales, con un transporte competitivo que sitúe nuestros productos en el centro de Europa y nos permita ahorrar costes y tiempo de los viajes”



Enric Ticó
PRESIDENTE DE FETEIA-OLTRA

“A nivel global, el líder en el transporte del tráfico hortofrutícola español es el marítimo, mientras que para los mercados europeos el dominador absoluto sigue siendo el camión, que se impone por su eficiencia”

logísticas, impulsar el transporte multimodal y favorecer la digitalización de los procesos”.

Gestión, norma y formación

En referencia a los desafíos a los que tiene que hacer frente la logística de este sector, Enric Ticó afirma que los principales “vienen de cuestiones externas a lo puramente logístico” como la crisis climática o cuestiones geopolíticas y normativas. Así, para el presidente de FETEIA-OLTRA “la situación climatológica está teniendo un importante impacto, con alteraciones de las cosechas”. Respecto a la situación geopolítica, Ticó resalta que este sector “es muy sensible a las guerras comerciales en las que se imponen barreras comerciales”.

Por su parte, el presidente de UNO habla de que la mayor parte de los productos hortofrutícolas que se exportan “son de carácter perecedero, lo que supone un importante reto para los operadores logísticos, que han tenido que aprender a gestionar con éxito estrictos controles de calidad y temperatura, rigurosos plazos de entre-

El sector logístico necesita del apoyo de las administraciones para mejorar infraestructuras y seguir impulsando el transporte intermodal

Paso adelante en la modernización de los servicios de inspección

Uno de los aspectos reseñados por los representantes del sector logístico y transitario como imprescindible para mejorar las cadenas de suministro y la logística de los productos hortofrutícolas es la modernización de la inspección aduanera. Francisco Aranda, presidente de UNO, apunta que nuestra “posición geoestratégica nos aporta una ventaja competitiva para convertirnos en un gran hub mundial de logística”.

En este sentido, hace unos días se produjo un gran avance -muy esperado por los operadores logísticos españoles-, ya que los ministerios de Agricultura, Sanidad y Política Territorial han alcanzado un acuerdo para simplificar y desburocratizar los procedimientos de los Puestos de Control Fronterizo (PCF). El acuerdo fue presentado por el secretario de Estado de Política Territorial, Arcadi España, en una visita al PCF del Puerto de Valencia. España indicó que el procedimiento reducirá el número de aplicaciones informáticas y de controles que se desarrollarán, sin perder un ápice de seguridad en las inspecciones. Asimismo, recordó que “hacia 30 años que no se cambiaba esta normativa” y que esta nueva normativa “nos homologará a los puertos europeos con los que competimos, por lo que será un gran elemento de competitividad y los recintos portuarios españoles verán incrementada su actividad”.



El Gobierno simplificará el paso de las mercancías por los Puestos de Control Fronterizo.

OPERADORES LOGÍSTICOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Impensable no hablar de digitalización

“Hoy en día, abordar la logística del frío es impensable sin hablar de herramientas como IoT y trazabilidad avanzada, big data (somos el tercer sector que más lo utiliza en España), inteligencia artificial o machine learning”. Así de rotundo se muestra el presidente de UNO, Francisco Aranda, que añade que estas herramientas “ayudan a nuestras empresas a hacer más eficientes las operativas, a avanzar hacia una movilidad inteligente y sostenible (en términos medioambientales, económicos y sociales), a tener una mayor capacidad de reacción ante situaciones imprevistas y a lograr el máximo control sobre la trazabilidad de los productos”.

Sin embargo, Enric Tico, presidente de FETEIA-OLTRA, opina que “todavía faltan bastantes pasos por dar” y señala como uno de los principales obstáculos “que todos los participantes en la cadena logística deben avanzar al unísono. Pienso que el informe Draghi hace un buen análisis sobre el asunto”.

Para el presidente de UNO “impulsar la digitalización de las empresas fomentará la integración y el intercambio de flujos de información entre los distintos actores que conforman la cadena de valor, lo que hará posible la optimización de procesos en un momento en el que la comunicación en tiempo real puede determinar el éxito o fracaso de una operación”.



Las nuevas tecnologías permiten hacer más eficientes las operativas y reaccionar ante imprevistos.

ga, máxima trazabilidad, riesgos de roturas de stock o situaciones de emergencia y alertas sanitarias. Esto es una logística de gran valor añadido”. A esto, Aranda suma “el gran reto de impulsar la formación de los profesionales que manipulan

la carga y de mantener información compartida en tiempo real entre todos los agentes que intervienen en la logística de productos perecederos, con el fin de garantizar los máximos estándares de calidad y eficiencia”. “La digitalización es nues-

tra gran aliada en este proceso, sin la que sería prácticamente imposible acometer una logística tan sofisticada”, añade.

Finalmente, Enric Tico subraya el “gran impacto que tendrán algunas normas, como la Directiva sobre Diligencia Debida

en materia de sostenibilidad y protección de los Derechos Humanos”. Con respecto a las soluciones a estos retos, el presidente de FETEIA-OLTRA concreta que se debe hacer “aquello en lo que ya somos expertos: adaptarnos al entorno y ofrecer la mejor solu-

ción posible a nuestros clientes”. En lo que respecta al nivel asociativo, Tico manifiesta que deberán “seguir luchando para que las normas sirvan para mejorar la sociedad, tratando de evitar los impactos negativos que suponen una gran amenaza”. ■

Somos parte del cambio.

Un hub SMART en continua evolución



Conectado

Sostenible

Transparente

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

CARRETERA

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

CARETERA • Las organizaciones empresariales apuestan por el incremento del tamaño de las empresas para competir mejor

Las fusiones y adquisiciones impactan en el mercado del transporte frigorífico por carretera

→ La necesidad de aumentar su tamaño ha llevado a algunas empresas de transporte por carretera a fusiones, adquisiciones o a contar con participación de fondos de inversión en sus estructuras, lo que está condicionando el mercado.

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. La cada vez mayor exigencia de las grandes cadenas de distribución a escala europea ha llevado a las compañías de transporte por carretera a esta deriva para poder atender sus necesidades. El secretario general de CETM Frigoríficos y secretario general de Froet, Manuel Pérezcarro, indica a Diario del Puerto que las empresas de transporte por carretera "tienen que tener una dimensión adecuada para poder atender sus necesidades. Las grandes cadenas de distribución son cinco o seis en toda Europa".

Por ello, añade, "algunas empresas de transporte frigorífico por carretera han visto la necesidad de crecer, ya sea mediante la participación de fondos de inversión, fusiones o adquisiciones"; lo que está provocando "una gran brecha" en las empresas del sector. "Menos de media docena son muy grandes, las que antes se consideraban grandes han pasado a ser medianas y el resto



Las empresas están ganando tamaño para poder atender las exigencias de las grandes cadenas de distribución.

son micropymes y autónomos. Esto condiciona de manera importante el comportamiento del mercado", asevera.

Uno de los ejemplos más recientes de esta dinámica ha sido la adquisición de las empresas Andotrans, Navajas y Transportes Pibejo por parte de Lodisna que, de esta manera, también se ha introducido de manera oficial en el sector del frío y amplía su

operativa en el sector de la alimentación.

En el caso de los fondos de inversión, cabe destacar la compra por parte del fondo de transporte y logística de Everwood Capital de la totalidad del operador logístico Transaez, basado en La Rioja y especializado en transporte, almacenaje y distribución de productos de alimentación en frío. La empresa

gestiona una flota de unos 200 vehículos, en su mayor parte frigoríficos, y tiene como clientes a grandes cadenas de supermercados y empresas de alimentación líderes.

En consecuencia, destaca Manuel Pérezcarro, "la dimensión de las empresas es fundamental. Habría que crear mecanismos que incentivaran la concentración". Sin embargo, "es un ▶

EL DATO

0,75%

DE CRECIMIENTO. El volumen de toneladas de productos hortofrutícolas transportados entre España y Europa ha crecido el 0,75% entre mayo de 2023 y abril de 2024.

ATLANTIC GATE

Transporte Marítimo • Transporte Aéreo
Transporte Ferroviario • Multimodal • Project Cargo

La llave del mundo, desde 1979

Como empresa de Atlantic Forwarding Group, entregamos su carga de manera efectiva y eficiente a cualquier lugar del mundo. Garantizado

BARCELONA

Fructuós Gelabert 2-4, 6º 1º. Edif. Conata 1
08970 Sant Joan Despí - Barcelona

VALENCIA

Pl. Porta del Mar, 6, 3º
46004 Valencia

www.atlantic-gate.com

CARRETERA

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Las tasas por CO₂ aparecen en el horizonte europeo

Algunos países europeos están marcando el camino de la implementación de una tasa por emisiones de CO₂ dirigida al transporte de mercancías por carretera, lo que afectaría de lleno al transporte refrigerado por carretera español encargado de mover el mayor volumen de las exportaciones nacionales.

Tras la implantación en Alemania y el lanzamiento en Dinamarca, ahora es Francia la que se plantea adoptar una medida similar. Según ATFRIE, Alemania ha tomado la delantera con una tasa de 0,158 €/km para camiones Euro 6 Tipo 1 desde el 1 de diciembre de 2023, lo que implica que los vehículos que cumplen con los estándares más estrictos de emisiones ahora deben pagar un peaje adicional según la cantidad de CO₂ emitida por kilómetro recorrido.

Por su parte, Dinamarca implementará su propia tasa de CO₂ para camiones a partir del 1 de enero de 2025, afectando primero a los vehículos de más de 12 toneladas, y luego ampliando la medida a camiones de más de 3,5 toneladas, cubriendo toda su red de carreteras.

En caso de que se implementara esta medida en Francia, ATFRIE advierte que tendría un impacto inmediato en el sector del transporte por carretera, afectando no solo a las empresas nacionales, sino también a las internacionales que transitan por el país. Entre las consecuencias para el transporte por carretera, incluido el refrigerado, se encuentran el aumento de los costes operativos que llevaría a un aumento de los costes de las mercancías y, a su vez, a un crecimiento de los precios de bienes de consumo en toda Europa.

En cuanto a las repercusiones positivas, valora la patronal, esto podría ser un incentivo para la transición a tecnologías más limpias, ya que empujaría a las empresas a adoptar tecnologías más verdes. También debería suponer el desarrollo de una red de infraestructuras de carga y repostaje y fomentar



Algunos países europeos, como Alemania y Dinamarca, encabezan la tendencia de implantar una tasa por emisiones de CO₂.

la inversión en instalaciones que faciliten el uso de vehículos de cero emisiones, como estaciones de recarga para camiones eléctricos o estaciones de hidrógeno.

A large advertisement for CMA CGM. The top half features a close-up of a pineapple with the text "THE FINEST DEGREE" in large white letters. Below this, the text "IN REEFER EXPERTISE" is written in white. The bottom half shows a white CMA CGM reefer container on a concrete surface. The CMA CGM logo is visible on the side of the container and in the bottom right corner of the advertisement.

THE FINEST DEGREE
IN REEFER EXPERTISE

CMA CGM

CMA CGM

CARRETERA

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Sostenibilidad y digitalización en el foco de las empresas

El transporte frigorífico por carretera se enfrenta al reto de la sostenibilidad. Las medidas impulsadas por la Unión Europea y la cada vez mayor concienciación de proveedores y clientes hacen que este sea uno de los retos principales a resolver.

En este sentido, Manuel Pérezcarro, secretario general de CETM Frigoríficos y secretario general de Froet, pone el foco en la rentabilidad. “Creemos que la sostenibilidad no es posible si no existe rentabilidad. La transición ecológica que se pretende con la Agenda 2030 será imposible de cumplir”. Por ello, afirma, “tendrá que revisarse y adecuar los plazos a la tecnología y las infraestructuras, sobre todo a la posibilidad de utilizar combustibles ecológicos o sintéticos, así como un aumento en los plazos de la nueva EURO7”.

Con respecto a la digitalización, Pérezcarro opina que la obligatoriedad del uso de la carta de porte y el CMR electrónico marcarán un antes y un después. En este sentido, el CEO de Andamur, Miguel Ángel López Sánchez, puso de relieve, en



El sector apuesta por revisar y adecuar los plazos a la tecnología y las infraestructuras.

la Asamblea General de ATFRIE, la importancia de la digitalización y la modernización de las flotas, “como herramientas para mejorar las condiciones de trabajo y reducir los tiempos improductivos”.

EN DESTACADO



Manuel Pérezcarro
SECRETARIO GENERAL DE CETM
FRIGORÍFICOS Y FROET

“Menos de media docena de empresas son muy grandes, las que antes se consideraban grandes han pasado a ser medianas y el resto son micropymes y autónomos”

Nacional de Asociaciones de Transporte de España), Julio Villaescusa, y el secretario general de Fetransa (Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías), José Carlos López Jato, coincidieron en destacar la importancia de una mayor regulación en los plazos de pago para garantizar que las empresas de transporte, especialmente las de menor tamaño, puedan operar con seguridad financiera.

Asimismo, se analizaron los largos tiempos de espera en la carga y descarga de mercancías, una problemática que, además de incrementar los costes operativos, genera un desgaste significativo en los conductores. Juan José Arnedo Medina, vocal de la Junta Directiva de ATFRIE, subrayó la necesidad de mejorar la comunicación con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para solventar las problemáticas más relevantes para el sector como las mencionadas de la falta de conductores, las masas y dimensiones o la burocracia existente en la cadena de transporte.

Problemas específicos

A todo lo mencionado, Manuel Pérezcarro añade problemas específicos relacionados con las características del transporte frigorífico por carretera. “Uno de ellos es la temporalidad. Hay periodos de mucho trabajo y periodos en los que se tiene que parar una parte importante de la flota. Esto es muy difícil de gestionar. También le afectan los problemas de la agricultura, como la escasez de agua, la climatología o la competencia de otros mercados extracomunitarios”, concluye el secretario general de CETM Frigoríficos y Froet.

tema difícil, pero creo que habría que trabajar en esa línea”, valora el experto.

Desafíos comunes

En cuanto al resto de desafíos que tiene que enfrentar el transporte frigorífico por carretera, el secretario general afirma que son, en general, los mismos que afectan al resto del sector: la escasez de conductores y la dificultad de repercutir el precio del transporte en los costes, entre otros.

La Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Controlada (ATFRIE) abordó en su XLVII Asamblea General, celebrada en septiembre, la situación empresarial del sector y, en concreto, la falta de conductores, un problema que afecta gravemente la capacidad operativa de las empresas. Los participantes en la mesa que analizó esta situación coincidieron en la necesidad de impulsar iniciativas que hagan más atractiva la profesión, incluyendo mejoras salariales y laborales y campañas de capacitación para las nuevas generaciones.

Asimismo, al igual que Manuel Pérezcarro, los ponentes convocados por ATFRIE resaltaron como otro gran desafío: la morosidad y los retrasos en los pagos, que generan tensiones financieras y afecta el flujo de caja de muchas pymes.

En este sentido, el presidente de Fenadismer (Federación

PRESERVANDO LA FRESCURA DESDE 1984



DATISA
FORWARDERS

NAVIERAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

MARÍTIMO · La dilatación de los tiempos de tránsito tensan la cadena logística marítima de los productos reefer

Las navieras relanzan el tráfico reefer con la tecnología como aliada en un marco inestable

→ La inestabilidad geopolítica internacional no es amiga del transporte marítimo de mercancía refrigerada. Necesitada de unos tiempos de tránsito ajustados y que cumplan a rajatabla los horarios, la carga reefer vuelve a enfrentarse a disrupciones que ponen en riesgo su estabilidad y crecimiento, y busca en las nuevas tecnologías y la innovación un nuevo impulso.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. A pesar de lo que pudiera parecer, la debilidad del transporte marítimo de carga reefer no es una situación acaecida en los últimos meses. El pasado año, los volúmenes de mercancía reefer en las



El factor humano sigue siendo determinante para las navieras a la hora de prestar sus servicios enfocados en el tráfico de mercancía reefer.

HUTCHISONPORTS
BEST

THE COOLEST TERMINAL IN THE MED

 **2.200**
Reefer plugs

+1.000
Coming soon

NAVIERAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Deshojando la margarita de la tecnología adecuada

“Las nuevas tecnologías juegan un papel fundamental. Cada mejora tecnológica disminuye las incidencias y con ello el desperdicio de comida y además suelen venir acompañadas de una mejora en sostenibilidad”. Esta afirmación de Borja Pelayo, Global Head Bananas & Pines de Maersk, resume a la perfección la importancia de las nuevas tecnologías en los procesos de transporte marítimo de mercancía refrigerada. Pero, además, los procesos de transformación digital permiten también “mejorar la trazabilidad y control de las cargas, y una reducción de los tiempos de respuesta ante cualquier incidencia que pueda producirse”, según David Garrés, Special Trades Manager Spain y Barcelona Sales Manager de COSCO Shipping Lines.

Sin embargo, no vale cualquier de ellas. Tal y como aseguran los expertos consultados, hay que analizar el tipo de mejora que se va a implementar de una manera cuidadosa, ya que dependerá de muchos factores, como la mercancía a transportar, el tiempo que va a pasar en tránsito, el mercado al que va dirigido o las infraestructuras dedicadas al transporte de contenedores reefer en los puertos de destino.

Por ejemplo, el monitoreo en tiempo real y la capacidad de ajustar estos parámetros de forma remota permiten alargar la vida útil de los productos y reducir el riesgo de descomposición. Para ello, “las mejoras en sistemas de ventilación garantizan un flujo de aire constante dentro del contenedor, preservando la calidad del producto”, tal y como puntualiza Matías Denegri, Sales



Las mejoras técnicas ayudan a reducir las incidencias en el transporte marítimo de productos perecederos.

Manager de Niche Products en Iberia de Hapag-Lloyd, quien resalta que “el uso de sensores avanzados y la monitorización continua aseguran una respuesta rápida ante cualquier posible anomalía”.

Juan Mengod, Sales Manager Reefer & Special Cargo para España de ONE, pone encima de la mesa otras opciones, como el control de la atmósfera interior del contenedor o procesos de control de frío para desinfectar mercancías como las frutas y protegerlas de plagas.

grandes rutas marítimas experimentó un notable descenso, según la consultora Drewry. La mayor parte de la caída se produjo en los primeros tres trimes-

tres del año, mucho antes de que los barcos comenzaran a recibir ataques de los rebeldes hutíes en Bab-el-Mandeb. Drewry también pone encima de la mesa una

tendencia de debilitamiento en el mercado en general, con una disminución interanual del 0,7% en el comercio mundial de contenedores refrigerados por vía

marítima, que se suma a la caída tras del 1,5 % en 2022.

Tras un fuerte aumento del comercio marítimo de contenedores refrigerados en la década de 2010, la debilidad plurianual a partir del año 2020 abre la puerta a que esta bajada no se deba únicamente a las interrupciones puntuales de las cadenas de suministro, sino que haya problemas estructurales más profundos. No obstante, los expertos de la consultora aseguran que habrá que seguir analizando el mercado para constatar si esta tendencia se mantiene o cambia.

A pesar de estas incertidumbres, el panorama que dibuja la consultora es en general positivo para el comercio marítimo de contenedores refrigerados en los próximos años. “Sin embargo, en función de los últimos ejercicios, en los que se ha constatado un crecimiento mediocre o incluso negativo, será importante considerar si se está produciendo un cambio fundamental en la dinámica comercial”, tal y como vaticina Ferenc Pasztor, Head of Ports and Specialised Shipping Research de Drewry.

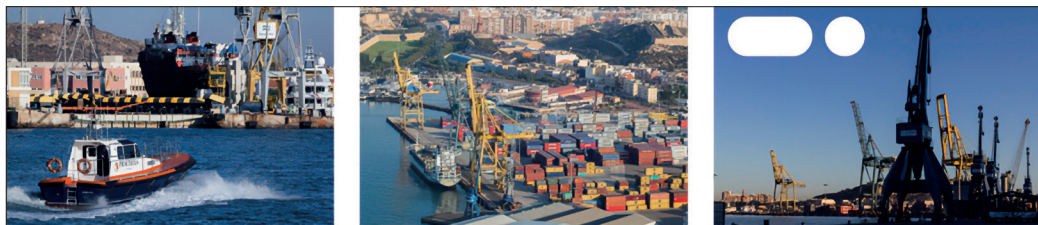
Consecuentemente, este incierto panorama afecta al día a día de las principales navieras del mundo que gestionan importantes flujos de carga reefer. Todas aquellas que han respondido a este Diario coinciden en señalar que la inestabilidad y los conflictos bélicos están afectado de manera muy directa no sólo a su actividad, sino también al servicio que prestan a sus clientes. La capacidad de adaptación para mantener la fiabilidad de sus ru-

tas y la utilización de las nuevas tecnologías son algunas de las principales herramientas que han permitido a estas navieras mantener su oferta de servicios en este segmento.

Imprevisibilidad

Matías Denegri, Sales Manager de Niche Products en Iberia de Hapag-Lloyd, reconoce que esa inestabilidad genera incertidumbre, “afectando la previsibilidad en los tiempos de entrega y complicando la planificación logística”. Esto impacta especialmente, tal y como recuerda Denegri, en sectores sensibles como el hortofrutícola, donde el tiempo es un factor clave. En ese sentido, la naviera alemana ha respondido “adaptando nuestros modelos operativos, buscando minimizar la dependencia de grandes hubs y optimizando las conexiones directas entre puertos principales”. Estas medidas permiten “una mayor agilidad y flexibilidad”, asegurando la eficiencia de sus clientes.

En términos similares se pronuncia Juan Mengod, Sales Manager Reefer & Special Cargo para España de ONE. Los retrasos en



CARTAGENA

LOGÍSTICA

Tu empresa es única y sus necesidades de logística también. Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella. En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida.



EL DATO

-5%

DE CARGA. El tonelaje de carga refrigerada en rutas marítimas que normalmente incluirían el Mar Rojo cayó más del 5% en 2023, según los datos de la consultora Drewry.

NAVIERAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

las principales rutas comerciales entre Asia y Europa han creado un efecto dominó en el flujo de contenedores y una situación de volatilidad muy alta. En el caso de los productos perecederos, el desvío a través del Cabo de Buena Esperanza ha tensado aún más los mercados europeos. Los tiempos de tránsito más largos ha obligado a los clientes a buscar mercados alternativos. “En respuesta a ello, las compañías navieras hemos tenido que resistir y adaptarnos a los cambios, buscando soluciones como nuevas rutas e implantando tecnologías avanzadas”, afirma, y pone como ejemplo la implementación de sistemas de atmósfera controlada, antes poco habitual y hoy cada vez más implantada, “lo que pone de relieve la necesidad de innovar ante unas condiciones cambiantes”.

Para David Garrés, Special Trades Manager Spain y Barcelona Sales Manager de COSCO Shipping Lines, la mayor afectación actual es debida a la crisis en Gaza y los ataques a los buques en el Mar Rojo: “Rutas clásicas que ofrecían unos tiempos de tránsito estables se han incrementado mucho, significando un grave problema al transporte de mercancías perecederas”. Y lanza un llamamiento: “Esperemos que en breve vuelva la estabilidad en la zona para recuperar la normalidad lo antes posible”.

Borja Pelayo, Global Head Bananas & Pines de Maersk, incide en que esa incertidumbre e inestabilidad “afecta más de lo que cualquiera no perteneciente a este sector pueda imaginar”, ya que incide de manera directa a las rutas, los tiempos de tránsito o a la puntualidad de las escalas de los buques.

Nuevas tecnologías

Como en anteriores tensionamientos de la cadena logística, las navieras, en un primer momento, han aguantado el golpe, se han adaptado y han ofrecido alternativas. La cuestión, a partir de este momento, es saber dar respuesta a los retos que imponen esas disrupciones. El propio Borja Pelayo adelanta al respecto que “debido a la inestabilidad política en algunas zonas del mundo y el creciente número de hechos meteorológicos desfavorables, debemos contar con alternativas rápidas y soluciones para evitar roturas en la cadena de suministro”.

Uno de los principales retos en el transporte marítimo reefer es la fiabilidad en los schedules para garantizar que los productos frescos lleguen en el mejor estado posible, por lo que es crucial que la cadena de suministro funcione con precisión absoluta.

EN DESTACADO



Matías Denegri
SALES MANAGER DE NICHE PRODUCTS EN IBERIA DE HAPAG-LLOYD

“Hemos adaptado nuestros modelos operativos, buscando minimizar la dependencia de grandes hubs y optimizando las conexiones directas entre puertos principales”

Y para lograrlo, el concurso de las nuevas tecnologías y de la innovación es fundamental, según las fuentes consultadas, aunque sin olvidar el equipo humano que está detrás. Al respecto, David Garrés reconoce que la digitalización y nuevas tecnologías, sobre todo la inteligencia artificial, están cada día más presentes, “pero cuando hablamos de transporte de mercancías perecederas es vital que siga habiendo un equipo humano que sepa gestionar de la mejor forma cualquier necesidad que tenga el cliente”, de ahí la apuesta de la naviera por la mejora continua del Customer Service.

Matías Denegri apunta en esa misma dirección. “El avance tecnológico en contenedores reefer ha mejorado la eficiencia energética, reduciendo la carga de trabajo de los compresores y manteniendo las condiciones óptimas de refrigeración”, expone, algo que no sólo ayuda a conservar los productos en perfecto estado, sino que también contribuye directamente a la sostenibilidad ambiental. “En Hapag-Lloyd, nos comprometemos a reducir nuestras emisiones de CO2 en un 30% para 2030, con el objetivo final de alcanzar la neutralidad de carbono en 2045”, asegura.

La implementación de esas nuevas herramientas tecnológicas requiere de grandes inversiones por parte de las navieras, que abarcan desde mejoras en los propios contenedores a sistemas de seguimiento de la mercancía y plataformas para la gestión de procesos, pasando por buques cada vez más eficientes. En ese sentido, Juan Mengod afirma que todo este proceso de transformación digital “nos ayuda a garantizar que los productos de nuestros clientes se manipulen



Borja Pelayo
GLOBAL HEAD BANANAS & PINES DE MAERSK

“Debido a la inestabilidad política en algunas zonas del mundo y al creciente número de hechos meteorológicos desfavorables, debemos contar con alternativas rápidas y soluciones para evitar roturas en la cadena de suministro”

desde origen a destino en las mejores condiciones de calidad”. En el caso de las cargas delicadas como los productos perecederos “debemos garantizar la frescura y el sabor de sus productos, así como su conservación durante todo el viaje hasta el consumidor final”.



David Garrés
SPECIAL TRADES MANAGER SPAIN Y BARCELONA SALES MANAGER DE COSCO SHIPPING LINES

“Cuando hablamos de transporte de mercancías perecederas es vital que siga habiendo un equipo humano que sepa gestionar de la mejor forma cualquier necesidad que tenga el cliente”



Juan Mengod
SALES MANAGER REEFER & SPECIAL CARGO PARA ESPAÑA DE ONE

“La implementación de las nuevas tecnologías nos ayudan a garantizar que los productos de nuestros clientes se manipulen desde origen a destino en las mejores condiciones de calidad”

La mayor parte de la caída en el comercio marítimo de productos refrigerados en 2023 se produjo en los primeros tres trimestres, mucho antes de que los barcos comenzaran a recibir ataques de los rebeldes hutíes en Bab-el-Mandeb


PORTCASTELLÓ
 UN PUERTO DE OPORTUNIDADES

Liderando el futuro

www.portcastello.com

Las navieras desembarcan en Fruit Attraction con una potente oferta

Las seis principales navieras de contenedores del mundo por capacidad de carga ofertada mantienen su apuesta por un certamen como Fruit Attraction, una cita que se ha convertido obligada para las grandes compañías marítimas, que tienen en la feria el escenario perfecto para poder presentar sus novedades al sector hortofrutícola y agroalimentario, así como estrechar relaciones con clientes y colaboradores, buscar nuevos nichos de mercado y pulsar el estado de la industria.

MSC

MSC acude un año más a Fruit Attraction con el objetivo de presentar su amplia oferta logística para el transporte de mercancía refrigerada. La flota de contenedores reefer cuenta con tecnología de refrigeración y deshumidificación de vanguardia, incluidos los ajustes de atmósfera controlada y ventilación para garantizar el flujo de aire. Asimismo, la compañía lleva a cabo una minuciosa inspección previa, seguida de una monitorización durante todo el viaje. Cada año, MSC transporta más de 1,9 millones de TEUs reefer.



Maersk

Maersk mostrará en Fruit Attraction su oferta para el tráfico reefer, donde presentará su sistema "Captain Peter", con el que se puede visualizar temperatura y localización de contenedor y mercancía. Cuenta con una flota de contenedores reefer de 345.000 unidades, pudiendo cargar atún a -60 grados, mercancía con tratamiento de frío y control de atmósfera. En el último año Maersk ha desarrollado depósitos de contenedores en varios países en Sudamérica para agilizar, facilitar y controlar la operativa en origen. Además, este año comenzará a comercializar su producto más novedoso, el "StarRipe", creado para la maduración de la banana durante el transporte.



CMA CGM

CMA CGM acude a Fruit Attraction con una potente oferta de servicios para cargas a temperatura controlada. Su flota de unidades reefer llega a los 480.000 TEUs, cuentan con sistemas de refrigeración que controlan la temperatura del aire y disponen de canales que permiten la circulación del aire de manera continua y uniforme dentro del área de almacenamiento de mercancías. Estos sistemas reducen los niveles de humedad a un mínimo del 60% y cuentan con sistemas de control atmosférico para ajustar los niveles de oxígeno y dióxido de carbono, ralentizando el proceso de maduración de frutas y verduras.



NAVIERAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

COSCO Shipping Lines

COSCO Shipping Lines presentará en Fruit Attraction sus servicios regulares de importación y exportación en contenedor frigorífico, conectando los principales puertos españoles con la costa Este del continente americano, norte de Europa, Mediterráneo, Oriente Medio, sudeste asiático, Extremo Oriente y Australia / Nueva Zelanda. La naviera pone a disposición de sus clientes la plataforma Syncon-Hub que ofrece la posibilidad de contratar los servicios de la compañía mediante e-commerce y que hasta ahora sólo funcionaba con carga seca.



Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd cuenta con una flota de contenedores reefer de última generación, equipados con tecnología avanzada que permite controlar con precisión la temperatura, humedad y atmósfera interna. Destaca su tecnología de atmósfera controlada, que ajusta los niveles de oxígeno y dióxido de carbono, prolongando la frescura y maximizando el valor nutricional de los productos. Asimismo, la naviera ha mejorado su servicio Hapag-Lloyd LIVE, que ahora permite tener una visibilidad completa y en tiempo real sobre el estado de sus cargas refrigeradas. A través de esta herramienta, pueden monitorear variables críticas como la temperatura, la humedad y los niveles de oxígeno dentro de los contenedores. La naviera aplica a su flota de contenedores su tecnología de ExtraFresh y Extra Fresh Plus Atmósfera Controlada, así como la de Cold Treatment y Hapag-Lloyd LIVE.



ONE

Este año en Fruit Attraction ONE mostrará su gama de servicios de transporte reefer. Uno de los más destacados es el reciente lanzamiento de su sistema de monitorización reefer, Container+, que proporcionará datos en tiempo real sobre su carga, en especial aquellos del interior del contenedor directamente a la pantalla del cliente en cualquier momento y en cualquier lugar, teniendo acceso a lecturas de temperatura, humedad, O2 y CO2, alarmas, temporización de apagado, ubicación del contenedor, así como datos analíticos y de diagnóstico con el fin de potenciar sus negocios dando así un valor añadido. ONE cuenta con más de 230 barcos propios que operan en una red internacional de más de 165 servicios conectando más de 120 países. ONE dispone de una flota reefer de más de 300.000 TEUs.



MARÍTIMO · Catorce Autoridades Portuarias participarán esta semana en Fruit Attraction

Los puertos españoles mejoran sus instalaciones para seguir apoyando al tráfico hortofrutícola en Europa

→ 2023 fue un año de récord. Los puertos españoles movieron 11,9 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres por sus instalaciones, superándose los 11 millones registrados en 2022. Hasta julio son ya casi 7 millones de toneladas las manipuladas.

MARC VERGÉS / CARLES CAMACHO

BARCELONA. Con estos datos, España se sitúa como el segundo exportador de la UE y cuarto mundial en valor, tras China, Estados Unidos y Países Bajos. De hecho, el sector hortofrutícola tiene una gran vocación exportadora, pues cerca del 50% de la producción se destina a la exportación, siendo además el primer subsector dentro del conjunto



Fruit Attraction prevé contar con la presencia de 90.000 profesionales de 135 países.

BOLUDA
LINES

**TRANSPORTE
REFRIGERADO
PUERTA A PUERTA**

45' REEFER
33 europallets

boluda.com.es

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y VERDURAS EN ESPAÑA.
ENERO - JULIO DE 2024.

ALICANTE	45.227
ALMERÍA	64.223
BAHÍA DE ALGECIRAS	3.029.029
BAHÍA DE CÁDIZ	228.169
BALEARES	67.201
BARCELONA	370.652
BILBAO	62.396
CARTAGENA	122.549
CASTELLÓN	34.097
CEUTA	622
GIJÓN	47.073
HUELVA	97.810
LAS PALMAS	579.842
MÁLAGA	49.114
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	160
MELILLA	5.848
MOTRIL	105.825
SANTA CRUZ DE TENERIFE	325.720
SANTANDER	31.907
SEVILLA	30.778
TARRAGONA	199.684
VALENCIA	1.250.883
VIGO	164.294
VILAGARCÍA	716
TOTAL	6.913.819

Fuente: Puertos del Estado.



Los almacenes frigoríficos son fundamentales para mantener en frío los productos que se importan y exportan desde los puertos.

de las exportaciones del sector agroalimentario.

A pesar de que hay gran cantidad de estas exportaciones que se transportan por vía terrestre, la importancia de los puertos en la importación y exportación de frutas y hortalizas es muy relevante. Así, desde Puertos del Estado señalan que “los puertos españoles son un pilar fundamental en el tráfico hortofrutícola mundial” y añaden que “no

EL DATO

2

MILLONES DE METROS CUADRADOS. Los puertos españoles disponen, en conjunto, de cerca de 2 millones de metros cuadrados de almacenes frigoríficos.

sólo somos la principal puerta de entrada a Europa para las frutas y hortalizas provenientes de Latinoamérica, sino que, gracias a nuestra posición geoestratégica, situada en una de las principales rutas marítimas del mundo y unas infraestructuras y servicios de alta calidad, somos también referentes de conectividad en Europa”. En el global de puertos españoles, se cuenta con conexiones a más de 200 puertos ▶

Algeciras: líder del sistema portuario español con 5 millones de toneladas hortofrutícolas en 2023

El Puerto de Algeciras alcanzó los 5 millones de toneladas movidas en 2023 y ya suma más de 3 millones entre enero y julio de este año. Con estas cifras, se sitúa como el puerto español con más toneladas de producto hortofrutícola movidas.

Los principales socios comerciales de la dársena andaluza son Costa Rica, Perú y Egipto, los tres en sendas de crecimiento. Por tipología de mercancía: la piña, el aguacate y la banana son los productos estrella gestionados en las terminales del Puerto de Algeciras.

El Puerto de Algeciras cuenta con dos terminales de contenedores equipados con más de 5.200 enchufes monitorizados 24/7. En cuanto al almacenamiento refrigerado, la capacidad -tanto dentro como fuera del recinto portuario- es de 30.000 palés a temperaturas que pueden oscilar entre los -22 y los +15°C. Además, realizan el cold treatment a los cítricos que tienen como destino países como China o Estados Unidos, tratamiento que se realiza en las instalaciones de almacenamiento refrigerado del puerto. Desde la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras destacan que “no podemos olvidar tampoco el uso del Certificado Fitosanitario Digital desde 2020, lo que agiliza el proceso de inspección documental; o la preevaluación documental de los expedientes antes de la llegada a puerto de la mercancía contenerizada”.

De cara al futuro, la mayoría de los proyectos de la dársena pasan por la reducción de la huella de carbono en la logística del frío. Para ello, las terminales se están dotando de placas solares para aprovechar la energía fotovoltaica. En paralelo, “cada vez más clientes quieren transportar su mercancía vía fe-



La capacidad de la AP de la Bahía de Algeciras es de 30.000 palés a temperaturas que pueden oscilar entre los -22 y los +15°C.

rocarril para lo que trabajamos en el Proyecto de Última Milla para contar con las capacidades necesarias que requerirá la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza una vez se ponga en marcha entre 2026 y 2027”, señalan desde la Autoridad Portuaria.

En cuanto a su presencia en Fruit Attraction, desde la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras comentan que “el principal beneficio es el contacto directo con el cliente, ya no de la Autoridad Portuaria, sino de la amplia delegación de empresas que operan en el Puerto y que nos acompañan cada año” y añaden que “cara a cara siempre es más eficaz encontrar soluciones a lo que buscan nuestros clientes para posicionar en el mercado por vía marítima la producción agrícola, tanto de importación como de exportación, de la forma más rápida y óptima”.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



El 50% de producción de fruta y hortalizas de España se destina a la exportación.

de todo el mundo que permiten mantener relaciones globales en el comercio de productos frescos.

Para tener la capacidad de dar el servicio correctamente, los puertos españoles disponen de más de 85 millones de metros cuadrados de superficie terrestre y áreas de depósito y más de

300.000 metros lineales de atraque. También disponen de un amplio número de puestos de control fronterizo, servicios fitosanitarios y todo tipo de soluciones logísticas integrales. "Todas estas infraestructuras están diseñadas para manejar eficientemente el tráfico hortofrutícola,

garantizando la calidad y frescura de los productos durante todo el proceso logístico", aseguran desde Puertos del Estado.

Para que los puertos españoles continúen creciendo en el tráfico hortofrutícola, es esencial seguir desarrollando proyectos que mejoren la interoperabi-

TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y VERDURAS POR LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2023

PUERTO	TONELADAS
ALICANTE	80.038
ALMERÍA	104.109
AVILÉS	10000
BAHÍA DE ALGECIRAS	5.027.431
BAHÍA DE CÁDIZ	408.775
BALEARES	121.181
BARCELONA	548.570
BILBAO	123.225
CARTAGENA	223.820
CASTELLÓN	47.584
CEUTA	1133
FERROL	973
GIJÓN	112.214
HUELVA	172.081
LAS PALMAS	1.166.082
MÁLAGA	79.736
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	344
MELILLA	11.546
MOTRIL	180.714
SANTA CRUZ DE TENERIFE	621.337
SANTANDER	81.187
SEVILLA	94.156
TARRAGONA	518.500
VALENCIA	1.944.616
VIGO	235.253
VILAGARCÍA	2.585
TOTAL	11.917.190

Fuente: Puertos del Estado.

Port de Barcelona dispone de más de 3.000 conexiones reefer en sus instalaciones

Para el Port de Barcelona, participar en Fruit Attraction "es mucho más que una simple presencia, es una oportunidad estratégica para consolidar nuestra posición en la logística en el sector hortofrutícola y la cadena de frío". Desde la Autoridad Portuaria de Barcelona consideran que "la feria es el escenario ideal para mostrar nuestro compromiso con la innovación y la eficiencia en el transporte de productos frescos".

El Puerto de Barcelona dispone de dos terminales de contenedores altamente especializadas en la manipulación de mercancías refrigeradas, como por ejemplo productos hortofrutícolas y carne congelada. Estas instalaciones están equipadas con más de 3.000 conexiones reefer y cuentan con un equipo de profesionales altamente cualificados para gestionar este tipo de carga. Además, ambas terminales ofrecen una amplia variedad de conexiones marítimas y están preparadas para operar en trenes reefer, lo que permite garantizar una cadena de suministro eficiente y segura desde el puerto hasta el destino final.

Los países con mayores conexiones son Costa Rica, Estados Unidos, Chile, Vietnam, Perú, Egipto, Turquía, Colombia, Ecuador y Emiratos Árabes Unidos. Además, cabe destacar la conexión con las Islas Canarias y su gran peso en la importación de plátano canario, con una conectividad de cuatro servicios semanales y un transit time de 5 días.

Desde la Autoridad Portuaria de Barcelona señalan que "consideramos el sector hortofrutícola como una prioridad estratégica y estamos comprometidos a impulsarlo de forma continua". Para ello, colaboran estrechamente con todos los agentes implicados, incluidas terminales, navieras, operadores logísticos, importadores y exportadores, Mercabarna y los servicios de inspección. "Juntos, trabajamos para mejorar y ampliar constantemente nuestra oferta de servicios, asegurándonos que responda a las necesidades actuales y futuras del sector, manteniendo el Puerto de Barcelona como referente en la logística de productos frescos", resaltan.



Port de Barcelona colabora con todos los agentes implicados, incluidas terminales, navieras, operadores logísticos, importadores y exportadores, Mercabarna y los servicios de inspección.

Por otro lado, y enmarcado en la estrategia para convertirse en un hub logístico sostenible y reducir el impacto ambiental impulsando la transición energética, desde el Port de Barcelona están desarrollando el proyecto NEXIGEN, con el objetivo de descarbonizar las actividades portuarias y reducir las emisiones de CO₂, promoviendo el uso de energías limpias e instalando un sistema de electrificación de los muelles, que permitirán a los barcos conectarse a la red eléctrica del puerto y reducir el uso de combustibles fósiles mientras están atracados. En el marco del proyecto NEXIGEN, cabe destacar la puesta en marcha del sistema Onshore Power Supply (OPS) de la terminal de contenedores Hutchison Ports BEST. Recientemente se ha llevado a cabo con éxito una prueba piloto con el "MSC Mette", un portacontenedores con una capacidad de 24.000 TEUs al que se le suministraron un total de 103.200 kWh al largo de tres días amarrado en el puerto de Barcelona.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

La terminal Fruport de Port Tarragona cuenta con una capacidad de 84.000 m²

Los tráficos hortofrutícolas del Puerto de Tarragona han experimentado datos significativos los últimos años. En 2023, el volumen fue de 518.493 toneladas. En cuanto a 2024, y centrándonos en el periodo hasta el mes de julio, el volumen de tráficos ha alcanzado las 199.684 toneladas.

Los países con los que el Puerto de Tarragona mantiene una conexión comercial más activa en el sector hortofrutícola son Nueva Zelanda, Costa Rica, Colombia y la República Dominicana. Estos mercados cuentan con servicios regulares.

Además, el Puerto cuenta con servicios puntuales con Costa de Marfil, un mercado emergente en el comercio de productos hortofrutícolas. Aunque estos servicios no son tan frecuentes como los regulares, ofrecen la flexibilidad necesaria para gestionar operaciones comerciales con este país cuando hay demanda, contribuyendo a la diversificación de los mercados con los que se mantiene conexión comercial.

La Autoridad Portuaria de Tarragona ofrece una amplia gama de servicios dedicados al tráfico hortofrutícola, incluyendo infraestructuras especializadas y certificaciones que garantizan la calidad y eficiencia del proceso logístico. Uno de los activos principales es la Terminal de Fruport, que cuenta con una capacidad de 84.000 metros cúbicos y está certificada en IFS Logistics. Además, es Operador Económico Autorizado (OEA).

También dispone de un sistema de almacenamiento biológico certificado por el Consejo Catalán de la Producción Agraria Ecológica (CCPAE), que incluye dos terminales frigoríficas con capacidad para almacenar hasta 15.000 palés. Las instalaciones cuentan con 12 cámaras refrigeradas con estiba de hasta 3 y 4 alturas, un área de manipulación de 2.000 metros cuadrados y 100 conexiones reefer, esenciales para mantener la cadena de frío en los contenedores refrigerados.



La Autoridad Portuaria de Tarragona ofrece una amplia gama de servicios dedicados al tráfico hortofrutícola.

Para facilitar la logística interna, el puerto también ofrece servicios de picking y seguimiento de la mercancía mediante tecnología de radiofrecuencia (RF) en los almacenes, además de un patio de 5.000 metros cuadrados para contenedores. Los almacenes están estratégicamente ubicados a tan solo 25-50 metros de los muelles (que tienen un calado máximo que oscila entre los 10 y 14 metros, lo que permite el atraque de barcos de gran tamaño). La infraestructura incluye una línea de atraque de 600 metros, dos rampas dobles de ro-ro y excelentes conexiones con la red principal de carreteras.

Para el Puerto de Tarragona, participar en Fruit Attraction tiene varios beneficios. En primer lugar, destacan “la visibilidad que obtiene la terminal en otros mercados, lo que permite llegar a potenciales nuevos clientes y ampliar su presencia en diferentes industrias y áreas comerciales”. Además, “la participación en el evento facilita la promoción de la terminal de frutas FRUPORT, lo que puede reforzar su posicionamiento dentro del sector”, valora la AP de Tarragona.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife tiene un CIP pionero a nivel mundial

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue el cuarto enclave español con más toneladas movidas en 2023, con un total de 621.337. El Puerto mantiene importantes conexiones comerciales con puertos clave de España, como Cádiz, Sevilla, Bilbao, Valencia y Barcelona, así como con otros puertos del archipiélago canario, como Las Palmas, Arrecife y Santa Cruz de La Palma. En Europa, destacan los puertos de Róterdam, Hamburgo, Tilbury, Liverpool y Amberes, que facilitan el tránsito de productos hortofrutícolas hacia y desde el norte del continente.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife cuenta con una serie de infraestructuras especializadas para el manejo y transporte eficiente de productos hortofrutícolas. Entre ellas, se incluyen terminales de contenedores equipadas con conexiones reefer para mantener la cadena de frío, almacenes frigoríficos de alta capacidad y un escáner de contenedores para garantizar la seguridad y eficiencia en el manejo de las mercancías.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife dispone, además, de un moderno Centro de Inspección Portuaria (CIP), pionero a nivel internacional desde su creación en 2010, con un sistema de posicionamiento avanzado que permite coordinar a todos los actores implicados en las inspecciones físicas, facilitando un proceso más ágil y eficiente. “Tener una terminal especializada de estas características ofrece numerosos beneficios”, destacan desde la Autoridad Portuaria. En primer lugar, “asegura que los productos hortofrutícolas se manejen de manera rápida y eficiente, minimizando tiempos de espera y reduciendo el riesgo de pérdida de calidad por variaciones de temperatura y, además, estas infraestructuras especializadas permiten una mayor capacidad de almacenaje y manejo de grandes volúmenes de mercancía, lo que facilita la gestión del tráfico hortofrutícola y promueve la competitividad del puerto en el comercio internacional”, comentan desde la AP tinerfeña.

En términos de conectividad, el Puerto de Tenerife se distingue por su capacidad de transbordo, con conexiones marítimas que lo vinculan con mercados



El Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue el cuarto enclave español con más toneladas movidas en 2023, con un total de 621.337.

globales. Además, la disponibilidad de terrenos en Zona Franca y el acceso a herramientas como la Zona Especial Canaria ofrecen condiciones fiscales ventajosas y un entorno ideal para el desarrollo de actividades logísticas y comerciales en el sector hortofrutícola.

Desde la Autoridad Portuaria destacan que la participación en Fruit Attraction “nos brinda una plataforma estratégica para consolidarse como un nodo logístico clave en la cadena de suministro de productos hortofrutícolas”. Además, los responsables de la institución destacan que este evento “no solo permite el acceso a una amplia red de profesionales del sector, sino que también facilita la creación de conexiones con actores clave a nivel internacional, la exploración de nuevas oportunidades de mercado y el conocimiento de las últimas tendencias e innovaciones en el sector, además de reforzar la visibilidad del puerto como una puerta de entrada estratégica entre Europa, África y América, facilitando el comercio global de productos frescos”.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



El sector está apostando por la intermodalidad para reducir las emisiones de gases.

lidad logística y la eficiencia operativa. Uno de estos proyectos es SIMPLE, que busca garantizar la integración y coordinación entre los distintos actores y medios de transporte de la cadena logística.

Otra área en la que se está trabajando intensamente desde Puertos del Estado es en la mejora de la coordinación entre administraciones para agilizar el control en frontera. Además, "es crucial continuar invirtiendo en infraestructuras, tecnología y servicios estratégicos que potencien la capacidad de los

puertos para gestionar de forma sostenible el creciente volumen de tráfico hortofrutícola", añaden desde la institución.

Fruit Attraction

La feria Fruit Attraction es de gran relevancia para Puertos del Estado, ya que "ofrece una oportunidad clave para promover el tráfico marítimo de productos frescos y permite poner de relieve las capacidades logísticas e infraestructuras de los puertos españoles, ante importadores y

exportadores de todo el mundo". Desde la institución destacan que la feria "refuerza la proyección internacional de los puertos españoles de interés general, alineándose con los objetivos de crecimiento y sostenibilidad del sector portuario".

Para Puertos del Estado, el valor diferencial de Fruit Attraction radica en su posición consolidada como "uno de los eventos más destacados a nivel mundial del sector agroalimentario, como así ha sido durante más de 15

años". Además, se trata de una feria que se celebra en España y con gran asistencia de expositores y visitantes procedentes de Latinoamérica, uno de los principales mercados para este sector. "La feria supone una plataforma excepcional para presentar nuestras capacidades logísticas y de infraestructura ante una asistencia de 90.000 profesionales de 135 países y la participación de unas 2.000 empresas expositoras", explican desde Puertos del Estado.

En esta edición, estarán presentes en el stand de Puertos del Estado, 14 Autoridades Portuarias: Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Bilbao, Cartagena, Castellón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Sta. Cruz de Tenerife, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo y también Barcelona.

Algeciras, Valencia y Las Palmas en el top-3

Según las estadísticas de tráfico hortofrutícola facilitadas por Puertos del Estado, en el año 2023 las autoridades portuarias de Algeciras, Valencia y Las Palmas fueron las que más toneladas movieron de fruta y hortalizas. Así, en Algeciras se movieron poco más de 5 millones de toneladas, mientras que en Valencia casi se rozaron los 2 millones y en Las Palmas se movieron 1,1 millones de toneladas.

Cabe destacar que si bien es cierto que en el Puerto de Alge-

ciras se movieron 2,7 millones de toneladas en tránsito, la cifra de importaciones sin tránsito sumó 2,1 millones de toneladas.

A continuación de los tres principales puertos españoles en tráfico hortofrutícola (los únicos que superan el millón de toneladas movidas), la clasificación de los recintos nacionales con más movimiento sigue con: Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Tarragona y Bahía de Cádiz, que se sitúan todos entre las 400.000 y 600.000 toneladas movidas en 2023.

La plataforma SIMPLE busca garantizar la integración y coordinación entre los distintos actores y medios de transporte de la cadena logística

En cuanto a los siete primeros meses de 2024, entre enero y julio el Puerto de Algeciras ya superó los 3 millones de toneladas movidas de producto hortofrutícola y se mantiene en la primera posición del ranking de puertos españoles. El puerto de Valencia y los puertos de Las Palmas mantienen la segunda y tercera posición, respectivamente, con 1,2 millones y 579.000 toneladas movidas. ■

Valenciaport apuesta por la autopista ferroviaria para impulsar el tráfico hortofrutícola

Anualmente entran y salen por los muelles del Puerto de Valencia en torno a tres millones de toneladas de media de productos hortofrutícolas de toda España como frutas, cítricos, hortalizas, tubérculos y también artículos cárnicos o pescados. Estados Unidos, Arabia Saudí, Canadá, Corea del Sur y Brasil son los principales destinos de estos productos que salen de los muelles del recinto valenciano, mientras que las importaciones proceden de mercados como China, Perú, India, Brasil y Senegal, entre otros. Desde la Autoridad Portuaria destacan que mover estos volúmenes "es posible gracias a las conexiones reefer de las terminales: CSP Iberian (COSCO) cuenta con 1.500 conexiones, APM Terminals (Maersk) dispone de 750 y MSC Terminal Valencia otras 1.000".

En líneas generales, Valenciaport cuenta con almacenes de fruta y perecederos -uno de ellos en el puerto de València y otro en el recinto de Gandia-. Además, el Puerto de Valencia tienen unas infraestructuras específicas para el reefer aportadas por las empresas terminalistas, a las que se añaden el almacén de la compañía Agro Merchants Group - que cuenta con 16.000 metros cuadrados destinados exclusivamente a la logística de los productos refrigerados -, el Puesto de Control Fronterizo (PCF) de 17.000 metros cuadrados que, a través de la Marca de Garantía, garantiza que cualquier contenedor que sea llevado a estas instalaciones debe ser revisado en un tiempo inferior a los 45 minutos y del Puesto de Control Fronterizo del Puerto de Sagunto; instalaciones todas ellas con demandas crecientes.

Entre las apuestas más destacadas de Valenciaport para los próximos años destaca la del ferrocarril y el mejor ejemplo de ello es la recién estrenada autopista ferroviaria, la primera puesta en marcha en España que permite a los remolques



Estados Unidos, Arabia Saudí, Canadá, Corea del Sur y Brasil son los principales destinos de productos hortofrutícola desde el Puerto de Valencia.

de los camiones viajar de Italia a Madrid - y viceversa - haciendo trasbordo en el recinto portuario valenciano y ahorrando así 16.000 toneladas/año de emisiones de CO2 a la atmósfera.

Sobre su presencia en Fruit Attraction, los responsables de Valenciaport comentan que "es un escaparate donde mostrar a las numerosas empresas - tanto de nuestro entorno como de nuestro hinterland que exportan productos frescos y refrigerados - que los muelles valencianos son un enclave estratégico para el tráfico hortofrutícola gracias a sus 3.250 slots frigoríficos y su conectividad con más de 1.000 puertos en todo el mundo". Además, enfatizan, "el tejido empresarial presente es un sector clave para la economía española que utiliza la multimodalidad para llegar al puerto y, desde ahí, transportar sus mercancías a cualquier país del mundo; por ello, presentar los servicios de Valenciaport en este contexto es una cita irrenunciable".

En lo grande
y en lo pequeño



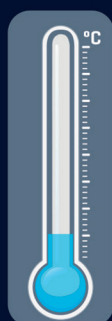
CONECTAMOS
valenciaport

EL MOSCA

GO
GLOBAL

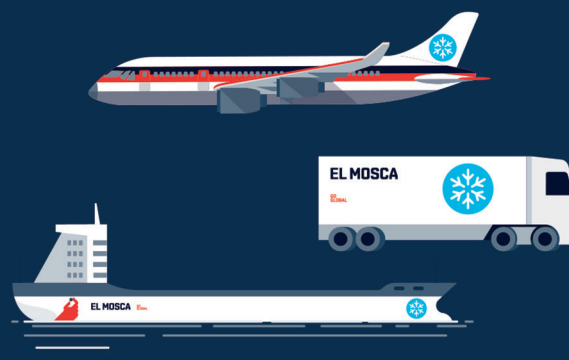
ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE REFRIGERADO Y CONGELADO DE TODO TIPO DE MERCANCÍAS PERECEDERAS

Contenedores
frigoríficos



Control
térmico

Vehículos
isotérmicos



Productos
frescos

968 389 111

elmosca@elmosca.com

elmosca.es