

F&H

LOGÍSTICA PROFESIONAL

ENTREVISTA
Alberto
LÓPEZ



VS



100% Calidad
y Fiabilidad

READY
TO
EAT

TROPS

TROPS

www.trops.es

J. CANO

TRANSPORTES J. CANO

Polígono Aljoroque, s/n. - Antas (Almería)
Telf. 950 61 90 03. Fax 950 61 91 31 - www.jcano.es



ANUARIO HORTÍCOLA 2016

LOS 'INPUTS' DEL CONSUMO

Cada hogar es un mundo en los temas de alimentación. Tendemos a globalizar tendencias, gustos y hábitos, cuando el consumo no es homogéneo.

Porque un siciliano no consume lo mismo que un lombardo, ni el cliente de Albert Heijn es igual que el de Jumbo, el **ANUARIO HORTÍCOLA 2016** le traslada varias fotografías de los consumidores europeos.

No pretendemos mostrarle como es el consumo en cada hogar, familia o comunidad de vecinos, pero sí acercarle a una fotografía lo más cercana posible a los consumidores UE.

El **ANUARIO HORTÍCOLA 2016** le traslada a los hábitos de consumo por grandes regiones europeas que le facilitará una mayor información y acceso al mercado por regiones.



mercabarna

www.fyh.es

HACEMOS DE TU LOGÍSTICA UN JUEGO DE NIÑOS

LOGÍSTICA INTERNACIONAL
& TRAMITACIÓN ADUANERA



RAPIDEZ



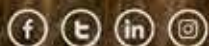
CONFIANZA



SEGURIDAD



fermaccargo.com



FERMAC CARGO
connecting markets



6

Panorama

40 o 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera en España. Argumentos a favor y en contra de su implantación.

8 Entrevista ALBERTO LÓPEZ

◆ **Intermodal**
PUERTOS DE LAS PALMAS
MUEVE MÁS DE 800.000
TONELADAS DE FRUTAS Y
HORTALIZAS

◆ **Intermodal**
PUERTO DE SEVILLA PROMOCIONA
LA LOGÍSTICA DEL FRÍO EN SU
TERMINAL DE CONTENEDORES

◆ **Origen-Destino**
CHILE EXHIBE
SU LIDERAZGO
HORTOFRUTÍCOLA

◆ **Picking**
MEETINGPACK 2017: TODO
SOBRE CONVENIENCE
PACKAGING

21 ◆ **Ventas**
ESPAÑA DISPARA LAS
EXPORTACIONES DE
VEHÍCULOS INDUSTRIALES

24 ◆ **Industria auxiliar**
LAS FÁBRICAS DE
ALIMENTOS DEL FUTURO

26 ◆ **Export to**
EL GIGANTE ASIÁTICO
MUESTRA SUS FACULTADES
DE NEGOCIO

31 ◆ **Logistic News**
TRANSPAÍS RENUEVA SU
FLOTA CON LA GAMA T DE
RENAULT

32 ◆ **Distribución**
EL CORAZÓN VERDE DE DAGAB
PARA AXFOOD

◆ Secciones

5 La Imagen
6 Panorama
8 Entrevista

10 Intermodal
16 Origen-Destino
18 Picking

21 Ventas
22 Industria Auxiliar
26 Export to

28 Logística News
32 Distribución
35 Ways

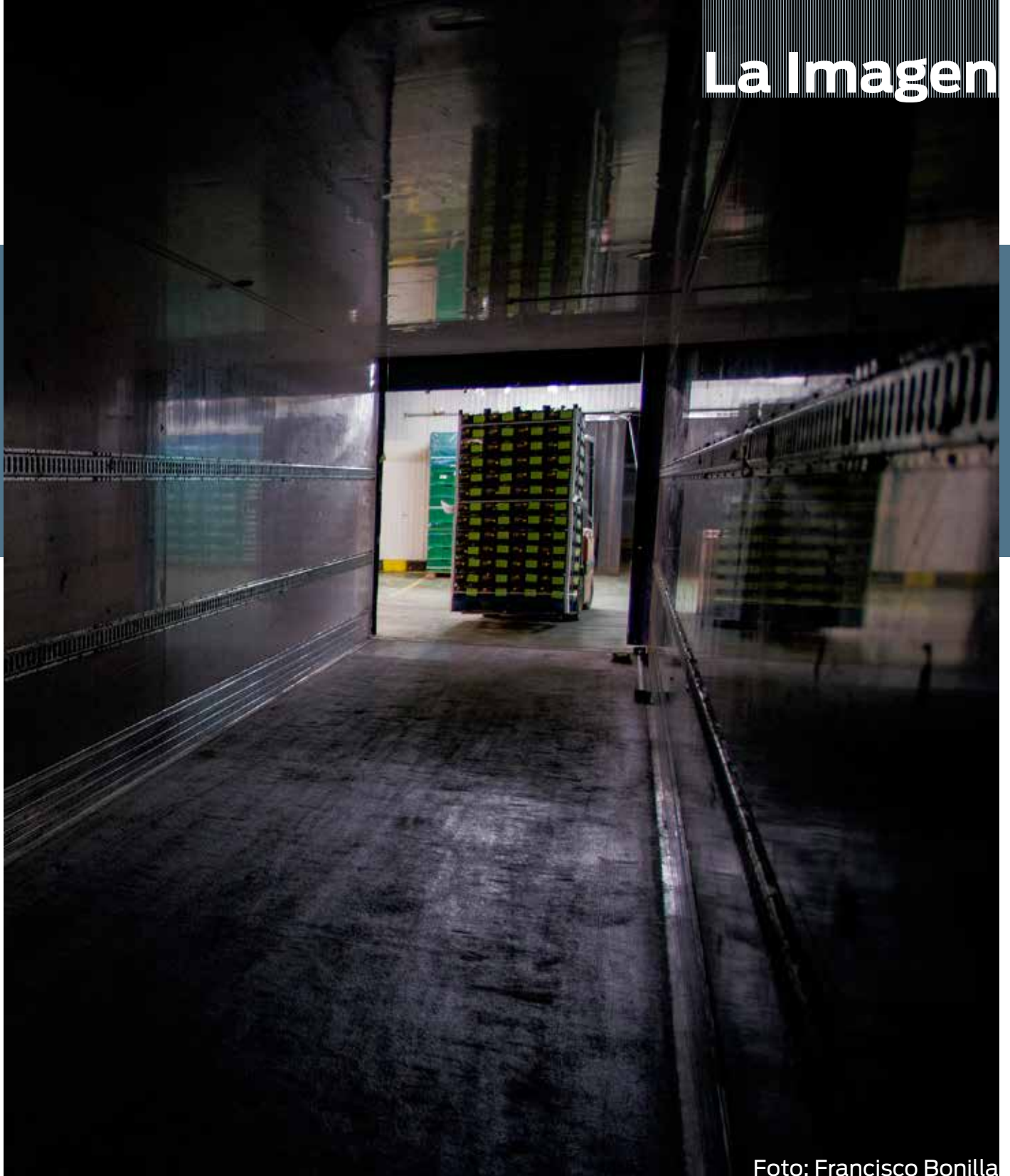


Foto: Francisco Bonilla

Carga de lechugas en un trailer con atmósfera controlada.

EDITA:



C/ Turquía, 1º - Edif. Adriano
Portal I - 6º D. 04009 Almería
Telf. +34 950 62 54 77
Fax +34 950 14 06 89
E-mail: info@fyh.es
www.fyh.es

D. LEGAL: AL - 270 - 2000.
ISSN: 1886 - 6484

Director: **Rafael I. Losilla Borreguero**

Redacción y Firmas: **Daniel Lafuente, Manuel Flores, Marina López.**

Fotografía : **Francisco Bonilla.**

Producción/suscripciones: **Trinibel Barranco.**

Jefe Desarrollo Contenidos y Publicidad: **Manuel Flores.**

Diseño y Maquetación: **Francisco Valdivia.**

Imprime: **Gráficas Piquer.**

F&H es una revista pluralista que, respetando las opiniones de todas las colaboraciones que se insertan en la misma, no se hace, necesariamente, partícipe de ellas.



El dilema 40 v tonel

TRAS LA APROBACIÓN EN FRANCIA DE LA MEDIDA DE IMPLANTAR LAS 44 TONELADAS DE MASA MÁXIMA AUTORIZADA (MMA) DE LOS CAMIONES, SE PLANTEA SI ES CONVENIENTE ESTABLECERLA EN ESPAÑA FRENTE A LAS 40 TONELADAS AUTORIZADAS EN LA ACTUALIDAD.

Por Daniel Lafuente
revista@fyh.es

Vuelve a estar en el candelero el tema de las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera.

Entre algunos de los argumentos que exponen los partidarios de incrementar la MMA de los vehículos articulados hasta las 44 toneladas cabe destacar, un ahorro de costes para las empresas, a mejora de la productividad y el incremento de la cuota de mercado del transporte por carretera.

En el otro bando, cómo principal argumento esgrimen que de generalizarse en España, se generaría un exceso de oferta que superaría el umbral de las 500.000 toneladas, con lo que rompería la unidad de mercado y dificultaría el modelo competitivo de las firmas.

Este fue uno de los principales temas que se trataron durante el reciente congreso de Aecoc de Supply Chain, celebrado recientemente, donde Alejandro Sánchez, director de Logística de Aecoc mostró su apoyo hacia la medida de implantar las 44 toneladas de MMA tras los resultados del estudio encargado por la asociación a la Universidad Politécnica de Cataluña, sobre el impacto que tendría esta medida en la economía en general y el transporte en particular. Sánchez aseguró que, según dicho estudio, a implantación de esta medida permitiría a las empresas ahorrarse un 11,5 por ciento en los costes por tonelada y kilómetro transportados lo que supondría un ahorro

de entre 278 y 358 millones de euros anuales. Además, el aumento de la carga de los camiones tendría un impacto poco significativo en el número de operaciones, generaría una mayor actividad y reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero.

Estudio

Del estudio realizado por Aecoc sobre las emisiones de CO₂, el uso de vehículos pesados de transporte de mercancías de 44 toneladas de M.M.A. supone un descenso de las emisiones contaminantes asociadas a los mismos, que se puede estimar en 105.249 toneladas de CO₂ anuales y 129.340 toneladas de CO₂. Estos valores de reducción de las emisiones se corres-

ponden con un descenso de las mismas entre un 4,62 por ciento y un 5,01 por ciento, con respecto a emplear vehículos pesados de transporte de mercancías de 40 toneladas de M.M.A.

Impacto económico

El uso de vehículos pesados de transporte de mercancías de 44 t de M.M.A. supone un descenso de los costes variables de operación asociados a los mismos, que se puede estimar entre 128 y 163 millones de euros anuales.

Estos valores de reducción de costes variables de operación se corresponden con un descenso de los mismos de entre un 8,44 y un 8,81 por ciento con respecto a emplear vehículos pesados de transporte de mer-

ma de las s 44 ladadas



cancias de 40 toneladas de M.M.A.

Si se realiza el cálculo de la variación de costes totales considerando que solo varían los costes de operación, aplicando los valores de €/km recorrido, se obtienen los resultados siguientes. Como se puede observar, el uso de vehículos pesados de transporte de mercancías de 44 toneladas de M.M.A. supone un descenso de los costes totales asociados a los mismos, que se puede estimar entre 278 millones de euros y 358 millones anuales. Estos valores de reducción de costes variables de operación se corresponden con un descenso de los mismos entre una horquilla del 10,4 y 10,8 por ciento.

Fenasdimer

En el otro lado de la balanza se encuentra la versión de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenasdimer) que va a defender su posición no favorable a introducir las 44 toneladas, al considerar que las medidas

ofrecidas hasta la fecha no garantizan ninguna mejora económica para el transportista, ni para el sector en su conjunto.

Prueba de ello fue la experiencia puesta en marcha hace más de tres años en Cataluña implantando las 44 toneladas a nivel autonómico, cuyo el resultado para los transportistas no resultó beneficioso, lo que motivó a no prorrogar dicha experiencia piloto.

Atfrie

Desde las Asociaciones de Cargadores y algunas de las asociaciones del Comité Nacional de Transporte por Carretera aseguran que la introducción de las 44 toneladas resulta positiva tanto para cargadores como para transportistas. "Lo que no se explica es en qué resulta positiva para los transportistas", señalan desde la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida, Atfrie. Siempre se insinúa, desde las asociaciones de cargadores, para propiciar el asen-

timiento de algunos transportistas, que se mejorarían los precios del transporte. "Sin embargo, esto no se asegura, entre otras cosas porque ni siquiera podrían recomendar a sus asociados un incremento de los precios a los transportistas, pues las Autoridades de Competencia no lo permitirían. Independientemente del ascendente que puedan tener sobre sus asociados a este respecto, que nos resulta más que dudoso", afirman desde Atfrie.

Negociación

Por el lado de los transportistas favorables a la negociación, se esgrimen argumentos posibilistas pero derrotistas, "ya que acabarán consiguiendo del gobierno las 44 toneladas, saquemos algo a cambio", señalan desde Atfrie. Además, añaden que "se pretende con la negociación conseguir el pago a los 30 días o conseguir un Código de Buenas Prácticas en los Tender, entre otras píldoras que se barajan. Nada más lejos de la realidad.

Los plazos de pago determinados lo tenemos contemplado por ley, y si ahora se incumplen los plazos no vemos por qué va a obedecerse más un acuerdo entre asociaciones que la ley. Nos quedaríamos con las 44 toneladas y sin cumplimiento de plazos".

Tampoco un Código de Buenas Prácticas en los tenders obliga a nada a quien sólo obedece que a su interés a corto plazo despreciando no sólo al proveedor, sino, como en el caso anterior, también al legislador.

Por último, desde Atfrie recuerdan que "sin olvidarnos de uno de los aspectos más importantes en la cuestión de los pesos y dimensiones: la seguridad vial. No puede concebirse que en los mismos semirremolques en los que no se podían superar los 38.000 kilos de MMA se pase a los 44.000 kilos, sin verse afectada la seguridad del resto los usuarios de la vía y los propios conductores de los vehículos que arrastran tales semirremolques". ♦

Alberto López |
CEO de Anserlog

“En poco tiempo será obligatorio el uso de dispositivos para evitar intrusiones”

GARANTIZAR LA TRAZABILIDAD DE LA CADENA DE FRÍO ES CLAVE EN EL TRANSPORTE DE PERECEDEROS. LÓPEZ ANALIZA LAS VENTAJAS DE OFRECER UN SERVICIO DE ALERTAS DE TEMPERATURA, POSICIÓN E INTRUSIÓN EN TIEMPO REAL A NIVEL MUNDIAL.

Por Daniel Lafuente
revista@fyh.es

L.P: En la actualidad es clave que las mercancías lleguen con la mayor calidad posible en destino y que no se pierda la cadena de frío. ¿Hay que sumar también la detección de intrusos durante el transporte de las mercancías?

A.L: “Nosotros contamos con un sistema de monitoreo para controlar cualquier anomalía durante el periodo de expedición de las partidas hortofrutícolas. Este sistema controla tanto anomalías en la climatización de la carga, entradas como la presencia de personas dentro de la carga o la apertura de las puertas de la carga”.

L.P: ¿Hasta qué punto es importante la detección de un intruso a la hora de la apertura de las puertas de un camión?

A.L: “Es muy importante. En mi opinión, pienso que en un futuro no muy lejano los dispositivos para la

detección de intrusos en la apertura de las puertas de un camión o del contenedor serán de uso obligatorio. Por ejemplo, se han dado numerosos casos de intrusiones en camiones atravesando la frontera del Reino Unido”.

L.P: ¿Se podía evitar este grave problema?

A.L: Claro que sí. De hecho, con nuestro dispositivo ofrecemos información personalizada a sus clientes en tiempo real, a nivel mundial, controlando en cada momento la trazabilidad de la mercancía para que no se pierda la cadena de frío, y si se rompe por cualquier motivo, informamos de la incidencia gracias a que realizamos un seguimiento de 24 horas durante todo el envío”.

L.P: ¿Están las mafias implicadas en este asunto?

A.L: “El tráfico de inmigrantes no se

organiza de forma esporádica lo regulan las mafias a todos los niveles, con todos los países y todas las fronteras. Es un negocio millonario y utilizan todos los recursos a su alcance. Ejemplo: si a cada inmigrante le va a meter un camión que han cobrado tres millones y le dan 5.000 al transportista por unos 10 inmigrantes por camión, las cifras de negocio son muy suculentas”.

Dispositivo

L.P: ¿Cómo es el dispositivo de Anserlog?

A.L: “El dispositivo, que es desechable al final del trayecto, es lo suficientemente pequeño para caber en la palma de una mano. Además, tiene una batería con una vida útil de 30 días en caso del transporte por carretera y de 60 días si se trata de transportes de mercancías por mar para garantizar el



perfecto control del producto hasta su destino final”.

L.P: ¿Es fácil de activar?

A.L: “Sí. Su activación es muy sencilla y permite saber la ubicación y la temperatura de su producto en cualquier momento con reportes diarios, alertas en temperatura y posición, y la mejor parte es que, si hay un problema, se le notificará en tiempo real”.

Clientes

L.P: ¿Es extrapolable a otros sectores completamente diferentes el servicio que ofrece Anserlog para el transporte de frutas y hortalizas?

A.L: “Por supuesto que sí. El servicio que ofrece Anserlog no sólo se reduce al seguimiento de la oferta de frutas y hortalizas en fresco. De hecho, también se puede utilizar para controlar otro tipo de mercancías en las que se necesite controlar la cadena de frío

como puede ser los productos farmacéuticos o diferentes productos perecederos”.

L.P: Supongo que el registro de información a tiempo real es muy elevado. ¿Habéis pensando en alguna fórmula especial para dar el mejor servicio a vuestros clientes?

A.L: “Sí. Ahora ofrecemos un nuevo servicio denominado Control Tower, ya que con esta herramienta se tiene acceso directo y rápido a la información de los envíos, pudiendo seleccionar por categorías y siempre con información en tiempo real. De manera rápida el responsable de calidad o de logística de grandes firmas del sector hortofrutícola conocen al instante a que temperatura y en qué posición del globo se encuentra cada una de las partidas que tiene bajo control”. ♦

“El tráfico de inmigrantes no se organiza de forma esporádica, lo regulan las mafias a todos los niveles

“Gracias a Control Tower se tiene acceso directo y rápido a la información de los envíos

“El dispositivo, que es desechable al final del trayecto, es lo suficientemente pequeño para caber en la palma de una mano

Puertos del Sur de España |

Cinco puertos representan el 21 por ciento de las f&h

LOS PUERTOS DE LAS CANARIAS, HUELVA, BAHÍA DE CÁDIZ Y SEVILLA REPRESENTAN A DÍA DE HOY UN TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA DE CASI 1,9 MILLONES DE TONELADAS, UN 21 POR CIENTO DEL TOTAL DE ESTE TIPO DE MERCANCÍAS QUE TRANSITAN POR LA RED DE PUERTOS ESPAÑOLES.

Por Daniel Lafuente
revista@fyh.es

El mercado de ultramar es clave para la entrada de frutas y hortalizas por los puertos de Las Palmas y Tenerife. De hecho, los acuerdos que tienen muchas empresas de Sudamérica con los importadores españoles les permiten conseguir adelantos de divisas para poder dar inicio a la temporada en momentos en los que la liquidez es clave para dar continuidad al proceso productivo e industrial de la actividad, un aspecto de suma importancia teniendo en cuenta las tasas de interés a las que debe someterse todo el sector productivo de diferentes países cuando quiere tomar fondos prestados del sistema financiero.

Estos productos suponen

un porcentaje significativo de los tráficos que se mueven por mar entre zonas del mundo productoras y zonas de consumo, por lo que es una interesante nueva línea de negocio.

Huelva, Sevilla y Cádiz

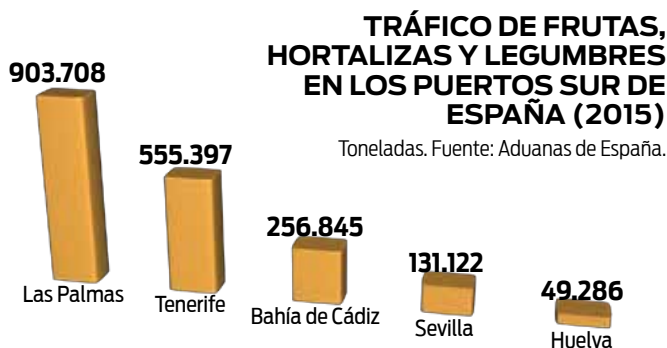
Las frutas y hortalizas ganan presencia en el entra-

mado comercial de los puertos. En concreto, el Puerto de Huelva está potenciando las características del Muelle Sur, que cuenta con una línea regular de ferry Huelva-Canarias en la que se transportan numerosos productos hortofrutícolas en tráfico ro-ro de camiones, así como a través de

líneas regulares de contenedores entre Huelva y el norte de Europa y Agadir (Marruecos).

Por otro lado, el Puerto de Sevilla sigue apostando por el desarrollo del tránsito de mercancías hortofrutícolas a través de sus instalaciones, para ello está promocionando el tráfico de productos a temperatura controlada. En concreto, como novedad, se está centrando este año en la logística del frío integrada en su nueva terminal de contenedores.

Por último, en el Puerto de la Bahía de Cádiz, el tráfico de mercancía hortofrutícola continúa con su dinámica positiva desde el pasado ejercicio de 2016 que ya registraba un tránsito de casi 230.000 toneladas. ♦



Puertos de Tenerife |

Más de 500.000 toneladas de frutas y hortalizas

El tráfico de frutas y hortalizas adquiere un especial protagonismo en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ya que por sus instalaciones se ha gestionado más de 500.000 toneladas de frutas y hortalizas, con una dinámica positiva en los últimos ejercicios, y donde

la mercancía proveniente de ultramar tiene especial relevancia.

Las estadísticas oficiales de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife hasta el mes de noviembre de 2016 recogen un crecimiento de casi un dos por ciento en el movimiento de mercancía general, tanto en forma de presentación,

tipo de operación y tipo de navegación.

Esto supone que, en números absolutos, se crece en 218.839 toneladas con respecto al año pasado, alcanzando un total de casi 11,6 millones de toneladas.

En lo que se refiere a la mercancía contenerizada, los incrementos son más importantes, pues se sitúan en

el 4,79 por ciento en número de toneladas. Esta cifra sube hasta el 5,30 por ciento en el cómputo de TEUs en relación con el año precedente, lo que en valores absolutos son 15.742 TEUs más, arrojando un total de 312.611 TEUs, siguiendo con la tendencia alcista de los últimos ejercicios. ♦





PLATAFORMA INTERNACIONAL ADNAGROFOOD

Tras 30 años acompañando a las empresas de nuestro sector agro por todo el mundo, nos hemos unido a los operadores líderes en el mercado para que a la hora de internacionalizar tu negocio cuentes con los servicios, la experiencia y las respuestas especializadas que te ofrece nuestra **PLATAFORMA INTERNACIONAL**.

Sí, te interesa: www.plataformainternacional.com



 **cajamar**
CAJA RURAL

Puertos de Las Palmas |

Mueve más de 800.000 toneladas de frutas y hortalizas

EL RECINTO DE PUERTOS DE LAS PALMAS OCUPA LA TERCERA POSICIÓN A NIVEL NACIONAL EN EL MOVIMIENTO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS CON MÁS DE 800.000 TONELADAS.



Puertos de Las Palmas



Autoridad Portuaria de Las Palmas

Por las instalaciones de los Puertos de las Palmas transitaron 800.000 toneladas de frutas y hortalizas, donde destaca el Puerto de Las Palmas, que dispone de una instalación de manipulación y almacenamiento de productos hortícolas con una superficie que supera los 8.000 metros cuadrados, ubicada en el muelle de León y Castillo.

Recientemente la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a través de la Fundación Puertos de Las Palmas, ha firmado un convenio marco de inten-

ciones con la Asociación Brasileña de Productores y Exportadores de Frutas y Derivados (Abrafutas), que tiene como premisa la realización de un estudio de viabilidad al respecto de la creación en el Puerto de Las Palmas de un hub de distribución de fruta de Brasil hacia Europa y África.

El acuerdo ha sido suscrito en el transcurso de la Feria Internacional Fruit Logística por el presidente de Abrafutas, Luiz Roberto Barcelos, y el director comercial de la Autoridad

Portuaria de Las Palmas, Juan Francisco Martín, según informó el ente portuario en un comunicado.

Estudio

El estudio se prevé que esté finalizado antes del verano. Durante la primera quincena de abril, los técnicos de Puertos de Las Palmas evaluarán los datos obtenidos hasta el momento, para seguir avanzando en las gestiones para materializar un proyecto que comenzó a fraguarse hace un año en esta misma feria de Berlín.

Puertos de Las Palmas, junto a otras trece autoridades portuarias, ha presentado su oferta para el sector hortofrutícola en la citada feria. Juan Francisco Martín, director comercial de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, destacó sobre este evento que "supondrá una excelente oportunidad para establecer contacto con los principales proveedores de este mercado y promocionar las ventajas logísticas del Puerto de Las Palmas en la manipulación y exportación de frutas y hortalizas". ♦

El tomate lidera la exportación canaria

La producción propiamente hortícola es, mayoritariamente, patata, pimiento, judía verde, cebolla, lechuga, calabacín, zanahoria, col, con predominio del tomate y pepino.

Aunque contempla una variada oferta de frutas tropicales, entre ellas el aguacate, la papaya, o el mango, los símbolos emblemáticos de su fruticultura son el tomate y el plátano.

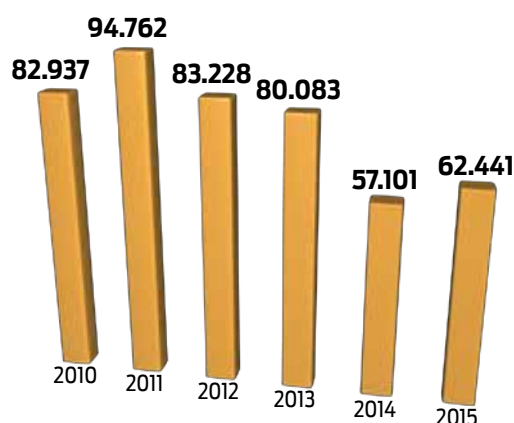
Por cifras el tomate es la hortaliza por excelencia más exportada, : También socialmente, ocupando el primer puesto respecto a ocupación de mano de obra, como con respecto a la superficie cultivada. Desde hace años la gran distribución europea disfruta del denominado tomate canario, que se trata de tomate con un fruto redondo de tamaño mediano-pequeño, de un color rojo intenso y muy sabroso. En los últimos años se han intro-

ducido nuevas variedades en racimo. Otros tipos de tomates que también vienen de Canarias son el cherry y el cocktail, que se diferencian por el tamaño menor de su fruto, pero que a su vez tienen cierto mercado diferenciado. De menor importancia respecto a la exportación es el denominado de ensalada que destaca por su mayor tamaño.

El plátano es un postre cómodo y limpio en su degustación, cuyo consumo regular constituye un pilar de la alimentación equilibrada y la seguridad de un aporte correcto de determinadas vitaminas.

Otro de los cultivos de exportación que tiene cierta importancia en Canarias es el pepino, que ocupa el segundo lugar entre los productos que se envían fuera de las Islas.

La horticultura canaria tiene buenas posibilidades de desarrollo



EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE TOMATE DE CANARIAS

Toneladas. Fuente: FEPEX.

futuro, debido a las excelentes condiciones climáticas de las que goza, que le permite la obtención de frutas y hortalizas de gran calidad.

Puerto de Sevilla |

Promociona la logística del frío en su terminal de contenedores

DURANTE 2016 EL PUERTO DE SEVILLA MOVIÓ CERCA DE 100.000 TONELADAS DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES. AHORA PROYECTA CRECIMIENTOS AMPARADO EN SU NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES.



El Puerto de Sevilla sigue apostando por el desarrollo del tránsito de mercancías hortofrutícolas a través de sus instalaciones, para ello está promocionando el tráfico de productos a temperatura controlada. En concreto, como novedad, se está centrando este año en la logística del frío integrada en su nueva terminal de contenedores.

Y es que el tráfico de perecederos está jugando cada vez más un baza estratégica en el organigrama económico del puerto. De hecho durante 2016 el Puerto de Sevilla movió cerca de 100.000 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, la mayoría proveniente de las Islas Canarias, ya que la capital hispalense es uno de sus principales puertos de abastecimiento o salida de mercancías. Otros gran-

des receptores de estos productos por parte del Puerto de Sevilla son Países Bajos y Gran Bretaña.

La llamada Terminal Marítima del Guadalquivir empezó a ser gestionada en enero por el Grupo Boluda y por la compañía OPDR, filial de la tercera naviera más grande del mundo: CMA CGM. Son 180.000 metros cuadrados de instalaciones donde se localizan la rampa ro-ro, el patio de contenedores, el muelle y la terminal ferroviaria, por donde circulan más de 20 trenes semanales.

Además, cuatro veces a la semana se realizan salidas que conectan las Islas Canarias con la Zona de Actividades Logísticas de Sevilla, donde hay disponibles zonas para almacenamiento en frío.

Desde Puerto de Sevilla

han destacado que son unas instalaciones totalmente equipadas para trabajos relacionados con cargas frigoríficas y con capacidad para aumentar nuevos tráficos y absorber otros.

El Puerto de Sevilla mueve una media de aproximadamente el 25 por ciento de la carga en contenedores transportada entre la península y las Islas Canarias. Una de las claves que seña-

lan desde la Autoridad Portuaria es su propia naturaleza, ya que se unen varios factores determinantes: es el único puerto marítimo de interior de España, las posibilidades logísticas que conlleva estar situado a 90 kilómetros dentro del territorio y la intermodalidad en sus diferentes medios de transporte de mercancías como es el tridente que forman barco, tren y carretera. ♦



Puerto de Sevilla.

Impresión a todo color
Formas personalizables
Amplia gama de formatos
100 % resistentes a la humedad
Con opción de tapa plástica

NEW
NUEVO

Low cost packaging

eco
Papel Kraft Certificado PEFC y FSC
Envases ligeros (mínimo residuo)
100% resistente a la humedad

Envases para packaging ecológico.
Ecological packaging.

Pol. Ind. La Redonda, 95 - 04710 Sta Mª del Apúla - El Ejido (Almería) SPAIN
T +34 950 580 712 F +34 950 580 669 M comercial@ejidocarton.com

Puerto de la Bahía de Cádiz |

Las frutas y hortalizas siguen al alza

EL TRÁFICO DE MERCANCÍA HORTOFRUTÍCOLA CONTINÚA CON SU DINÁMICA POSITIVA DESDE EL PASADO EJERCICIO DE 2016 QUE YA REGISTRABA UN TRÁNSITO DE CASI 230.000 TONELADAS.

El tráfico de contenedores en el puerto de la Bahía de Cádiz registró una subida del 75 por ciento en toneladas (con 35.500) y del 125 por ciento en Teus (4.100) durante el pasado mes de enero respecto al mismo mes de 2016.

El número de contenedores también se vio incrementado un 81 por ciento. El tráfico total de mercancías en enero presenta un movimiento prácticamente idéntico al mismo mes de 2016, con 322.880 toneladas acumuladas y un ligero crecimiento del 0,14 por ciento.



Por segmentos, destaca la mercancía general con un incremento del 36 por ciento respecto al primer mes del año pasado y un total de 114.000 toneladas. Dentro de este grupo, las frutas, hortalizas y legumbres lideran la clasi-

ficación. Siguiendo con la dinámica alcista que mostraba del pasado ejercicio, ya que el tráfico de mercancías en el Puerto de la Bahía de Cádiz creció un 7,63 por ciento hasta octubre de 2016, con respecto al mismo periodo del pa-

sado año, acumulando casi tres millones de toneladas. La mercancía general encadena seis meses consecutivos de crecimiento, con lo que consigue recuperar registros quedándose la comparativa respecto a octubre de 2015 en un 4,29 por ciento menos (1.075.188 toneladas).

En este grupo destacan por volumen las frutas, hortalizas y verduras, que supusieron hasta octubre 227.709 toneladas y otros productos alimenticios, que sumaron otras 123.742 toneladas a la mercancía general. ♦



Puerto de la Bahía de Cádiz

Puerto de Huelva |

Potenciar el Muelle Sur para el transporte hortofrutícola

EL OBJETIVO ES INCREMENTAR EL MOVIMIENTO DE MERCANCÍA HORTOFRUTÍCOLA EN ESTA INFRAESTRUCTURA A TRAVÉS DE CONTENEDORES REFRIGERADOS EN BARCO Y MEDIANTE EL TRANSPORTE RO-RO EN FERRY.

El Puerto de Huelva está potenciando las características del Muelle Sur, que cuenta con una línea regular de ferry Huelva-Canarias en la que se transportan numerosos productos hortofrutícolas en tráfico ro-ro de camiones, así como a través de líneas regulares de contenedores entre Huelva y el norte de Europa y Agadir (Marruecos).

Asimismo, el Muelle Sur

dispone de un nuevo Puesto de Inspección Fronteriza dotado de unas modernas instalaciones equipadas con cámaras frigoríficas, muelles, almacén, salas de control y oficinas de sanidad para agilizar las inspecciones veterinarias y fitosanitarias de productos que entren en la Unión Europea a través del Puerto de Huelva.

La provincia de Huelva

cuenta con una importante actividad hortofrutícola, sobre todo en producción de berries, al ser la principal productora de Europa de fresas y también destaca por sus plantaciones cítricas.

Por ello, el Puerto de Huelva continúa trabajando con el propósito de aumentar la salida de mercancía hortofrutícola procedente de la provincia, otros puntos de

Andalucía y Extremadura, en especial de productos con una mayor vida comercial.

El muelle Sur está dotado de 750 metros de línea de atraque y 280.000 metros cuadrados disponibles en primera, segunda y tercera línea. De fácil acceso, cuenta con un calado mínimo de 13 metros de profundidad en el canal de entrada en bajamar. ♦



Puerto de Huelva

Controlamos **temperatura, posición e intrusión** en sus envíos en tiempo real y a nivel mundial

Un gran servicio tiene unos grandes beneficios que harán el trabajo de su empresa más profesional y práctico.



Cadena de frío

Total trazabilidad de la cadena de frío con reportes diarios de información.



Control 24h/7días

Alerta de temperatura 24/7 cuando salga de los rangos establecidos.



Control intrusión

Control de entrada de inmigrantes o droga en sus medios de transporte.



Geolocalización

Geolocalización a tiempo real de su mercancía en todo el mundo.



22:15PM

+98.435.212

17°C

+75.454.329

<POSICION>
BULGARIA

+55.987-777

-17.803-34A

Anserlog 
Servicios Logísticos

CHILE

EL SECTOR PRODUCE CERCA DE CINCO MILLONES DE TONELADAS DE FRUTA, DE LAS CUALES SE EXPORTAN MÁS DE LA MITAD. ES EL PRIMER EXPORTADOR FRUTÍCOLA DEL HEMISFERIO SUR Y LÍDER EXPORTADOR MUNDIAL DE UVA DE MESA Y ARÁNDANOS.

Por Daniel Lafuente
revista@fyh.es

Chile es un referente mundial en el caudal productivo de frutas.

Sin embargo, la industria de la manzana de las décadas pasadas sigue su ritmo pausado. Diversos factores han afectado la rentabilidad de este negocio que en muchos momentos fue próspero y generoso para quien quisiera y pudiera estar en él y ahora no lo es tanto.

Estos factores son muchos y de diversa índole, tanto a

nivel nacional, como situaciones desfavorable a nivel mundial, tanto de aspectos productivos, como de comercialización, tanto de marketing como cambios en las preferencias de los consumidores. No obstante, los protagonistas han tomado cartas en el asunto y diversos programas de reconversión varietal, adaptando las variedades a la demanda del consumidor, así como las campañas de promoción

hacen de la manzana chilena un referente mundial en este negocio.

El kiwi sigue ganando espacio entre la amplia oferta de fruta que se produce y se comercializa en este país sudamericano. De hecho, se estima que la producción experimentó un crecimiento del 64 por ciento entre ambos años, aumentando desde 150.000 toneladas en el año 2004 a 246.000 toneladas en el año 2013.

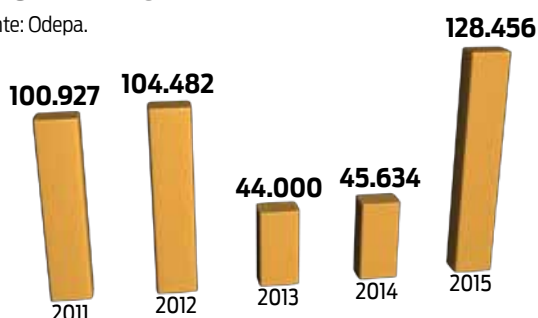
Exportación

Finalizado el año 2015, las exportaciones de fruta chilena se recuperaron de la caída de 2014, superando en un 4,3 por ciento las cifras del año pasado. Sin embargo, en términos de valor acumulado a noviembre de 2015, éste disminuye en un 2,8 por ciento con respecto a lo exportado a noviembre de 2015.

Este descenso en valor se corresponde primero en

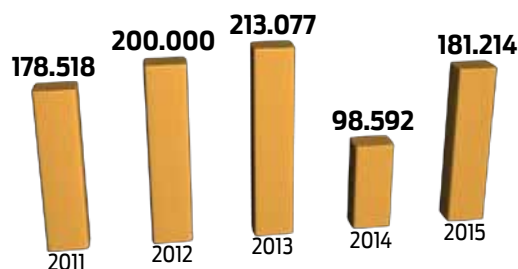
EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE CIRUELA DE CHILE

Tons. Fuente: Odepa.



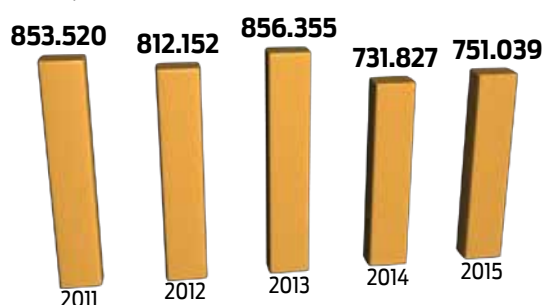
EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE KIWI DE CHILE

Tons. Fuente: Odepa.



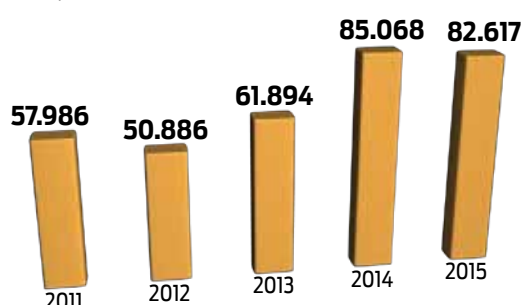
EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE UVA DE CHILE

Tons. Fuente: Odepa.



EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE CEREZA DE CHILE

Tons. Fuente: Odepa.





las caídas en volúmenes exportados de manzana y aguacate. En concreto de manzana fuera de la frontera chilena atravesaron un 24 por ciento menos, atribuido sobre todo a una menor producción.

Según datos de la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (Odepa), en lo que va de la temporada 2015/16 (agosto-noviembre) se han expedido casi 53.000 toneladas de aguacate, una cifra similar a la de la campaña precedente. Este dato podría indicar que habría una temporada alta, sin embargo, se trata de un adelantamiento de la cosecha con respecto a años anteriores.

La escasez de precipitaciones afectó la producción de este subtropical, pudiendo repercutir en las exportaciones al final de este ejercicio.

España

Las importaciones españolas de frutas con origen Chile han recuperado su senda positiva en el último ejercicio. De hecho, hay productos que han elevado sustancialmente sus guarismos. "El kiwi es una de las frutas que mayor proyección ha tenido en el contexto internacional, y España no es la excepción, superando las partidas tradicionales de manzana", apunta Lorena Sepúlveda, directora oficina comercial de Chile en España.

En concreto, los operadores españoles importaron 11.638 toneladas de kiwi, mientras la penetración de la manzana se cifró en 8.755 toneladas. ♦

El sector ecológico reivindica su espacio

EL SECTOR DE LAS FRUTAS Y HORTALIZAS ECOLÓGICAS EN CHILE NO TIENE MÁS QUE UNOS CUANTOS AÑOS DE VIDA, PERO HA SABIDO ADAPTARSE A LAS DEMANDAS DEL MERCADO RÁPIDAMENTE.

Las ventajas comparativas de la oferta fuera de temporada en los mercados septentrionales y la experiencia en la exportación de productos frescos convencionales ofrecen un amplio abanico de posibilidades para un fuerte crecimiento de este negocio.

Y es que la superficie cultivada con frutas ecológicas en el ejercicio 1999/00 se estimaba en 683 hectáreas, más de una década después ya supera las 9.000.

Frutales mayores

Según Odepa, la mayor superficie de cultivos certificada, a julio de 2015, corresponde al conjunto de uva vinífera y frutales mayores, con 6.190 hectáreas. De este total, la mayor superficie corresponde a uva vinífera, con 3.735 hectáreas, seguida por manzano (1.129 ha), kiwi (292 ha), nogal (167 ha), limonero (163 ha) y palto (160 ha), que en conjunto representan más de 90%. Las demás especies suman 545 hectáreas; entre ellas se encuentran producciones orgánicas de cerezo (67 ha), peral (66 ha), ciruelo (56 ha), durazno (44 ha), naranjo (39 ha), mandarino (18 ha), higuera (17 ha), damasco (16 ha) y uva de mesa (15 ha), entre otras.

Frutales menores

La superficie orgánica certificada con frutales menores creció de 2.384 a 3.600 hectáreas en

2015, con un aumento de 51 por ciento en comparación con la misma fecha del año anterior.

Las cinco especies más importantes en superficie certificada mostraron aumentos respecto a 2014.

Arándanos (42%), frambuesas (43%), mora (185%), frutilla (6%) y boysenberry (31%), corroborando el buen momento por el que está pasando la producción de berries orgánicos. Especies que mostraron una reducción importante en superficie fueron el pepino dulce (99%) y la jojoba (20%).

En la provincia de Arauco, en la VIII Región del Biobío existe un amplio desarrollo de esta agricultura.

La tendencia de adquirir alimentos orgánicos ha ido en aumento desde hace varios años, impulsada principalmente por una mayor conciencia de los consumidores principalmente en los países desarrollados.

Productores

La mayoría de los productores orgánicos son

pequeños y medianos agricultores que han perfeccionado sus propios métodos de agricultura orgánica. Más del 80 por ciento de las explotaciones orgánicas tienen menos de 10 hectáreas.

La mayoría de las empresas encargadas del embalaje, elaboración y comercialización de los productos (en su mayor parte exportaciones) son empresas elaboradoras y exportadoras tradicionales que comenzaron con una línea de productos (o de tratamiento) separada de sus actividades normales. No obstante, en Chile está creciendo el número de comercializadores y elaboradores orgánicos especializados, presentes en muchos países europeos.

Chile tiene, gracias a su longitud de norte a sur de más de 4.000 kilómetros, una amplia gama de climas, lo que permite la producción de muchos tipos de productos. Además cuenta con un suelo fértil natural y abundante agua de los Andes, facilitando de esta forma la producción orgánica. ♦

3.735



1.129



292



167



163



160



545



SUPERFICIE DE FRUTALES MAYORES ECOLÓGICOS EN CHILE (2015)

Hectáreas. Fuente: Odepa.



Meetingpack 2017 |

Todo sobre innovaciones tecnológicas en convenience packaging

ESTE ENCUENTRO INTERNACIONAL REUNIRÁ LAS ÚLTIMAS INNOVACIONES EN MATERIALES BARRERA Y PROCESOS DE FABRICACIÓN ORIENTADAS A LA OBTENCIÓN DE UN ENVASE ADAPTADO A CRITERIOS CONVENIENCE PARA EL CONSUMIDOR.

Meetingpack 2017, el encuentro internacional para el sector del envase organizado por Aimplas y Ainia, analizará en su tercera edición los grandes desafíos del envase alimentario y presentará las últimas soluciones tecnológicas de la mano de los principales expertos y empresas del sector. Uno de estos retos es el de la innovación en materiales barrera, decisivos en el desarrollo de envases adaptados a las exigencias de comodidad o convenience del consumidor, así como al objetivo mundial de reducir el desperdicio de alimentos mediante el aumento de su vida útil, todo ello sin olvidar la seguridad alimentaria y los criterios de sostenibilidad.

Entre las temáticas de interés destacan nuevas soluciones en materias primas para la producción de envases; materiales barrera, sellables y recerrables; envases microondables y/o horneables; nuevos sistemas de fabricación y envasado; fabricación aditiva o impresión 3D; Industria 4.0; envases activos e inteligentes; envases sostenibles (bioplásticos, reciclado...); avances en los equipos de test y control de calidad o la reducción de desperdicio de alimentos.

Fabricando el envase del siglo XXI

UBE, DOW Chemical, Repsol M&G y Avalon Industries, líderes mundiales en materias primas, presen-

tarán los nuevos materiales que han desarrollado y abordarán la necesidad de disponer de materiales que contribuyan a aumentar la vida útil de los alimentos así como su seguridad.

Los vertiginosos cambios en los hábitos de consumo de los últimos años están generado un importante crecimiento en el sector de las soluciones de envasado preparadas. Esto exige el desarrollo y adaptación de innovaciones tecnológicas en envases barrera, capaces de hacer llegar al consumidor productos alimenticios procesados en condiciones óptimas.

Convenience

La innovación es clave para dar una respuesta perso-

nalizada y funcional a los criterios convenience que prevalecen en la decisión de compra. Se imponen la facilidad de apertura, diseños que facilitan la preparación, envases recerrables, más ergonómicos y manejables, sin relegar la calidad, la seguridad y el respeto medioambiental. Pero la innovación también es esencial para lograr una mayor competitividad de sectores como el alimentario, la distribución y afines. El desarrollo de materiales innovadores permite a las empresas distribuir sus productos en nuevos mercados geográficamente distantes, así como un ahorro de costes que repercute en un precio competitivo para el consumidor. ♦



◆ BEEKENKAMP VERPAKKINGEN | LANZA EL SISTEMA DE PALET PLEGABLE BE-CUBE

El BE-Cube es un sistema de palet totalmente plegable y multiuso para el almacenamiento y transporte de productos tales como patatas, cebollas, nueces y semillas. El montaje y desmontaje del robusto diseño se realiza en unos pocos minutos.

El BE-Cube pesa menos que los palets de plástico o madera, "es su diseño especial lo que lo hace tan fuerte", explican desde la firma. Además añaden que "ocho BE-Cubes se pueden apilar con una carga máxima de 900 kilos de peso". El tamaño standard BE-Cu-

be es 1.000 x 1.200 milímetros. Los soportes verticales de aluminio están disponibles en diferentes alturas hasta 1.250 milímetros. Opcionalmente se dispone de una apertura inferior para descargar fácilmente, capacidad de inclinación y varios formatos de bolsas. ♦



◆ POOLING PARTNERS | ADQUIERE LA EMPRESA DE POOLING DE PALETS EL PALET VERDE

LA ADQUISICIÓN SUPONE UN PASO IMPORTANTE EN LOS PLANES DE CRECIMIENTO INTERNACIONAL DE LA FIRMA.

El Grupo Faber Halbertsma, bajo el nombre comercial de Pooling Partners, número uno en Europa en el servicio integral de pooling y en la producción de palets de madera y eurocajas, ha anunciado recientemente la adquisición de la empresa española El Palet Verde, activa en el mercado de pooling de palets en España y Portugal. Las acciones estaban anteriormente en manos de Zara & Logic. El Palet Verde está establecido en Madrid, España. La empresa cuenta con 32

centros de trabajo repartidos en España y Portugal con los que abastece las cadenas de suministro de la distribución. El Palet Verde se encarga de que los clientes tengan a su alcance de la manera más óptima los palets que necesitan. Sencillez, eficiencia y adaptabilidad son los pilares de la empresa. De esta manera, generan unas cifras de ventas anuales superiores a los 5 millones de euros.

Pooling Partners continuará trabajando con los clientes y con su red de centros de

trabajo con la misma dedicación y fortalecerá esa relación con nuevas sinergias.

Sinergias

Ingrid Faber, Directora Ejecutiva del Grupo Faber Halbertsma, muestra su satisfacción con la adquisición: "La extensa red de El Palet Verde en el mercado español complementa las actividades internacionales de pooling de Pooling Partners. Gracias a esto, podemos ofrecer servicios más amplios principalmente a nuestros clientes interna-

cionales."

Sergio Sanz, director de operaciones de El Palet Verde ha señalado que "estamos muy contentos con el crecimiento del mercado potencial de El Palet Verde. Esta integración en la red europea de Pooling Partners nos brinda más libertad de acción y genera nuevas oportunidades. Nuestros productos y servicios lograrán mayor alcance geográfico, el grupo más grande conseguirá una posición más fuerte". ◆



TODOS SOÑAMOS CON ALGO,
¿TÚ CON QUÉ SUEÑAS?

SOMOS GARANTÍA, SOMOS CALIDAD,
SOMOS CARTÓN, SOMOS UNIQ
www.grupouniq.com | www.afco.es



Primaflor y empresas de envases y embalajes |

Objetivo: alargar la vida útil de los productos

UN GRUPO FORMADO POR EMPRESAS ASOCIADAS DEL CLÚSTER DE INNOVACIÓN EN ENVASE Y EMBALAJE TRABAJARÁ CON PRIMAFLOR, EN EL DESARROLLO DE UN PACKAGING ACTIVO PARA ALARGAR LA VIDA ÚTIL DEL PRODUCTO QUE CONTIENE.



La compañía, que finalizó el año 2016 con una facturación de 158 millones de euros, se plantea este reto que ha trasladado a los miembros del Clúster en el XV Desayuno del Clúster de Innovación en Envase y Embalaje.

Durante el evento, David Ortiz, director de ensaladas de Primaflor, ha señalado la importancia de disponer de un envase de estas características podría alargar la vida útil de sus ensaladas envasadas. "Este hecho nos permitiría alcanzar mercados en los que no estamos presentes y más lejanos como Canadá o el Golfo Pérsico".

Junto a este objetivo, desde Primaflor se ha apun-

tado la necesidad de aunar el crecimiento del negocio y la rentabilidad con el respeto por el medio ambiente. Por ello, Ortiz ha recordado que "alargar la vida útil debe ser compatible con envases sostenibles que reduzcan la huella de carbono y que puedan ser reciclados".

Envases microondables

En este mismo sentido, y dentro de su Convenience Packaging, Primaflor ha apostado por el desarrollo de envases microondables que no transmitan el calor por la cara exterior cuando son retirados por el consumidor. Además de envases tipo bandeja, que pese a tener varios platos en los que

unos deban ser calentados en el microondas y otros no, se respete la temperatura de cada uno de ellos.

Otro de los pilares de este packaging ideal, para Primaflor, pasa por envases para ensalada que mediante un dispositivo permitan verter las salsas en las ensaladas y posteriormente mezclarlas. De este modo, se evita la necesidad de abrir sobres de plástico.

Primaflor cuenta en la actualidad con una producción de 15.000 toneladas de ensaladas anuales. Sus mercados más destacados son España, con el 58 por ciento de su facturación; Reino Unido con el 12 por ciento; Alemania (cinco por ciento) y Suiza y Sue-

cia, con un tres por ciento cada una.

Tendencias futuras

El director de ensaladas de Primaflor ha explicado que las tendencias futuras, tanto en el sector de la alimentación, como del envase, pasan inevitablemente por la adaptación de los productos a otros escenarios, como puede ser el canal y la venta electrónica. Además, ha destacado que "vamos a tener que darles a nuestros clientes lo que nos demanden pero a través de canales que actualmente no son los habituales y deberemos adaptarnos rápidamente a dichos requerimientos". ♦



Vehículos comerciales e industriales en España |

Aumentan las exportaciones un 5,5 por ciento

LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES E INDUSTRIALES COMIENZAN 2017 CON UN RITMO ALCISTA, PRUEBA DE QUE LOS MERCADOS RESPONDEN POSITIVAMENTE.

En el pasado mes de enero las exportaciones de vehículos fabricados en España alcanzaron las 187.634 unidades, lo que supuso un 5,5 por ciento más frente a idéntico mes del pasado año. De esta forma, el coche fabricado en España sigue creciendo en presencia en todo el mundo.

Un hecho a destacar es que recientemente, el Ministerio de Economía ha hecho públicos los datos de comercio exterior correspondientes al cierre del ejercicio 2016. La industria fabricante de vehículos ha sido, en el pasado año, el sector que más ha contribuido al crecimiento de las exportaciones españolas, con un 9,9 por ciento de subida, y una cuota del 17,7 por ciento sobre el total. El valor total de las exportaciones fue en ese periodo

de 37.706 millones de euros.

La buena evolución de las exportaciones ha permitido que el sector del automóvil consiga, otro año más, un nuevo record en saldo positivo: 18.385 millones de euros. Esta cifra supone incrementar en casi un siete por ciento el logrado el año precedente. Además, 2016 supuso un récord de exportaciones

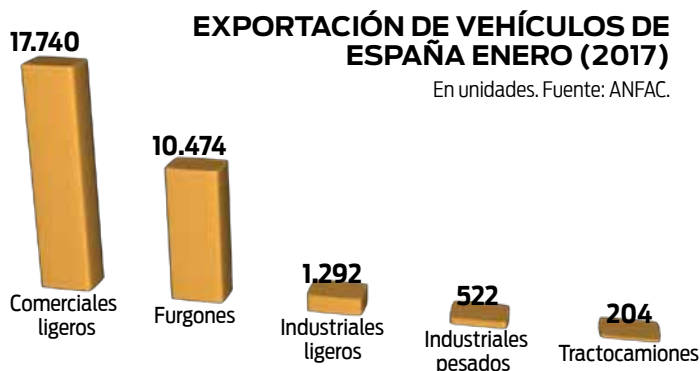
a países como Turquía, Israel, México, Chile, Polonia, Suiza, Japón o Canadá, entre otros.

Producción

La producción de vehículos en España inició 2017 con 222.395 unidades fabricadas en enero, lo que supuso un incremento del 1,8 por ciento respecto al mismo mes del pasado año.

Y es que, las factorías de vehículos en España han mantenido en el mes de enero su elevado ritmo de fabricación; este se ha debido al comportamiento en positivo de los grandes mercados europeos, a los que se dirigen el 75 por ciento de los vehículos producidos en el territorio español.

Por este mismo motivo, y tras anunciarse que el mercado europeo crecería apenas un dos por ciento en el año 2017, no se espera que las tasas de crecimiento mensual marquen porcentajes muy elevados. Pero sí se confía en que, para el conjunto del año, el cierre sea positivo. Recordar que el pasado año se cerró con 2,885 millones de vehículos fabricados en las 17 plantas instaladas en España. ♦



Impulsa tu negocio.

Gama de vehículos profesionales Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.



Saveres. Concesionario Oficial Mercedes-Benz.

Ctra. Nacional 340, Km. 446,5. Pol. Ind. Alfa. Tel.: 950 600 666. 04230 Huerca de Almería. www.saveres.mercedes-benz.es



Por Jorge Caparrós

ANALISTA DE MERCADOS Y
LICENCIADO EN DERECHO
www.jcaparros.com

Estibadores del mañana

Imaginaros un niño del patio que te permite comer caramelos en su presencia a cambio de obligarte a darle un par, llamemos a este niño "Sagep". La cual obligaba a las empresas locales a "participar - pagar" por hacer algo para lo que no les necesitaban y para los que no tenían ninguna obligación ya no legal, sino lógica. Un monopolio que afectaba también a la contratación de personal, que daba una exagerada preferencia a aquellos inscritos en la lista del propio "Sagep".

Entonces aparece un niño más grande en el patio y pregunta: "¿Por qué le das dos caramelos? Es más, ¿Por qué él elige los sabores que más le gustan para que los compres? Eso no debería ser así". Este niño grande es el Tribunal de la Unión Europea, que obliga a España en 2014 a liberalizar el sistema de contratación. Ese niño grande no sólo asusta al otro que abusaba, sino que nos influye de tal manera que nos enseña a luchar por lo que es nuestro. Y eso nos lleva al nuevo Decreto del Gobierno, resultado de protestas y luchas de derechos, por el cual se liberaliza el establecimiento de las empresas, que no tendrían que "participar" de una Sagep nunca más. Incluso tendrán el lógico derecho de seleccionar personal entre personas formadas profesionalmente para la labor del estibador, a través de centros portuarios de empleo que funcionarán como empresas de trabajo temporal.

Vehículos eléctricos y autónomos y sus repercusiones en el transporte



Los principales desafíos están relacionados con la electrificación y descarbonización del transporte, la digitalización del proceso de producción, la conducción autónoma, y los automóviles conectados.

El Comité Económico y Social de la Unión Europea ha elaborado el informe 'La industria de la automoción, ¿a las puertas de un nuevo paradigma?', en el que presenta la necesidad de una hoja de ruta a largo plazo para impulsar la industria de la automoción, en el marco de los objetivos europeos previstos para 2030.

Así, apuestan por la transición a

la movilidad eléctrica y el desarrollo de vehículos conectados y autónomos, lo que requerirá medidas concretas aplicadas al sector industrial y el reemplazo de las políticas tributarias actuales por impuestos especiales relacionados con el combustible, la ecología y las infraestructuras. Además, el documento señala que los inevitables cambios estructurales podrían alterar por completo la cadena de suministro, ya que la fabricación de vehículos se verá fuertemente influenciada por el sector de las Tecnologías de la Información (TI), lo que conducirá a nuevos modelos de negocio. ♦

♦ TURATTI | PRESENTA SU CORTADORA DE VEGETALES

El Streamer Automatic Spirali-zer de alto volumen corta vegetales como zanahorias, calabacín y batatas dulces en fideos como los de la pasta de diversos tamaños y formas.

Las hortalizas se pueden transformar así en una amplia gama de espagueti fino o grueso, tagliatelle, anillos o espirales grandes.

De los tallos, núcleos y otras partes irregulares se pue-



de producir productos como gnocchi vegetales. La máquina puede ser operada por una sola persona y utiliza una serie de cuchillas de corte intercambiables. ♦

Linde Material Handling |

Iones de litio en su apilador doble y en transpaleta con elevación ergonómica

LA MAYOR VENTAJA DE ESTA TECNOLOGÍA ES LA ELIMINACIÓN DE LAS SALAS DE BATERÍAS, LA POSIBILIDAD DE CARGAR LAS BATERÍAS EN CUALQUIER MOMENTO Y AUMENTAR EL TIEMPO DE FUNCIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS, HACIÉNDOLOS MÁS PRODUCTIVOS.

A todos los operadores que utilicen transpaletas y apiladores dobles en al menos dos turnos, con baterías tradicionales de plomo, Linde Material Handling recomienda explorar la posibilidad de pasarse a las baterías de iones de litio. El fabricante alemán acaba de ampliar su gama de productos con dos nuevos vehículos de interior equipados con esta tecnología de

vanguardia: la transpaleta T16L ION con elevación ergonómica y el apilador doble D08 ION. Ambos con mástil incorporado.

Ventajas

“La mayor ventaja de la tecnología de las baterías de iones de litio es la eliminación de las salas de baterías y la pérdida de tiempo durante el cambio y la posibilidad de carga en cualquier momento, que además aumenta el tiempo de funcionamiento”, explica Christophe Chavigneau, responsable de producto de la gama de interior de Linde. “Si el operario prevé que la carretilla no se usará durante unos minutos, puede ponerla a cargar”. Por otro lado, la opción de conector lateral de la batería facilita la carga de la transpaleta T16L ION. El operario solo tiene que conectar el cable de carga al enchufe, sin abrir ninguna tapa ni solapa. Eso sí, durante la recarga, el vehículo debe estar inmovilizado por razones de seguridad y para evitar daños en el cable por puesta en marcha accidental.

Baterías

Linde dispone de cuatro baterías de 24 voltios de diferentes tamaños para transpaletas. La gama de capacidad es de 1,8 kWh a 3,6 kWh y de 4,5 kWh a 9,0 kWh. El apilador doble se puede equipar con dos baterías más pequeñas y el tamaño de batería adecuado depende de las necesidades de potencia y de la posibilidad de carga temporal.

Por otra parte, se abre un gran abanico de posibilidades, tanto para la transpaleta con elevación ergonómica como para el apilador doble, a la hora de cargar y descargar camiones con la ayuda de rampas. Debido a sus reducidas dimensiones, estos vehículos también resultan muy útiles en la recogida de pedidos en espacios pequeños. La función de elevación y descenso automático es una solución opcional disponible en todas las carretillas estándares desde principios de 2016 y aporta un extra de comodidad para el operario. Un sensor de luz instalado en el mástil permite detectar si quedan objetos en el palet a

una altura específica. Si el dispositivo no detecta más objetos, el mástil del elevador se mueve hacia adelante hasta 550 mm para poder recoger la siguiente línea de paquetes y almacenarlos en la parte trasera de forma ergonómica y cómoda.

Por el contrario, si el trabajador coge objetos de un estante y los coloca en la transpaleta, los brazos de carga irán bajando su posición poco a poco para facilitar el trabajo en una postura cómoda.

Alternativa

Como alternativa opcional, el operario puede disponer de un interruptor situado en el chasis de la máquina para controlar manualmente la función de elevación y descenso. Aunque no resulte tan cómodo como en la versión automática, el operario ahorra tiempo porque no tendría que manejar la máquina hacia atrás y hacia adelante. “Son extras especialmente recomendables si la carretilla se va a usar principalmente para recoger objetos”, destaca Chavigneau. ♦





◆ ZTI SMART MACHINES | PROYECTA SU MÁQUINA PARA PELAR MANGOS

El Mango Peeler & De-Cheeker es una máquina que en un simple proceso a gran velocidad puede pelar y deshuesar grandes volúmenes de mangos.

Gracias a sus dinámicas abrazaderas que se ajustan al tamaño de mango automáticamente para mantener firme la fruta. Asimismo, unos pinchos especialmente desarrollados transportan la fruta, y los resortes ZTI Elastospring están especialmente desarrollados para colocar el mango en la posición precisa para el pelado con cuchillos de pelado ajustables.

“Todas las características de la Mango Peeler & De-cheeker garantizan un tratamiento cuidadoso y suave de la fruta con una excelente producción de fruta junto a una óptima vida para la plataforma”, afirman desde la empresa. La capacidad es de 40 piezas/min. ◆



¿Cómo serán las nuevas fábricas de alimentos?

SISTEMAS INTELIGENTES, FABRICACIÓN FLEXIBLE, SISTEMAS DE INTEGRACIÓN HORIZONTAL CON LA CADENA, SENSORES AVANZADOS O IMPRESORAS 3D, SON ALGUNOS EJEMPLOS DE NUEVOS DESARROLLOS PRODUCTIVOS QUE ANTICIPAN LAS FUTURAS FACTORÍAS ALIMENTARIAS.



Estos temas se han abordado recientemente en la jornada de innovación organizada por AINIA Centro tecnológico en Madrid

En un contexto global donde, además, el consumidor está hiperconectado, es exigente, concienciado y no fiel, es necesario proporcionarle nuevas y mejores experiencias de consumo.

Las empresas avanzan en la digitalización y en la adopción de un nuevo modelo productivo que supone la industria 4.0. que afecta especialmente al sector alimentario y la distribución en cuatro puntos: procesos, producto, cadena valor y la relación de la empresa con su entorno, según apunta David

Martínez, responsable del departamento de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones aplicadas al sector agroalimentario de Ainia Centro Tecnológico.

Futuro

¿Cómo serán las fábricas de alimentos en el futuro?, ¿es posible fabricar de forma personalizada?, ¿cómo producir alimentos de una forma más eficiente, sostenible y orientada a las nuevas demandas de un consumidor hiperconectado?, son sólo algunas cuestiones de los retos de esta transformación que ya está presente.

Tecnologías

El desarrollo y aplica-

ción de nuevas tecnologías digitales a los procesos productivos y a la gestión en el conjunto de la cadena de valor, desde el proveedor hasta el consumidor final, como la Inteligencia Artificial (IA), el análisis del Big Data, la interoperabilidad de datos, máquinas, personas y organizaciones, las aplicaciones avanzadas en robótica, la automatización, el software de control o la computación en la nube son clave para lograr la fábrica del siglo XXI. Una factoría más flexible, automatizada, social, conectada e inteligente que responda, además, a la demanda del mercado en criterios de sostenibilidad, transparencia y personalización. ◆



SOLUCIONES INNOVADORAS PARA LA CADENA DE SUMINISTRO A NIVEL GLOBAL

AGRO Merchants Group es líder de almacenamiento frigorífico en España, garantizando la calidad en conservación y manipulación de productos tanto congelados como refrigerados.

Contamos con más de 20 años de experiencia ofreciendo servicios de valor añadido a nuestros clientes y proporcionando soluciones en temperatura controlada a gran escala dentro de la industria alimentaria.

Con la red global de **AGRO Merchants** controlamos la cadena de frío ofreciendo conectividad directa, única y efectiva a escala mundial.



SERVICIOS DE
EMBALAJE



ALMACENAMIENTO EN FRÍO
(FRESCOS Y CONGELADOS)



SOLUCIONES
DE TRANSPORTE

AGRO Merchants posee y opera 57 instalaciones en 9 países en Europa, Norte América, América del Sur y Australia, con un enfoque en desarrollo y mercados emergentes.

Visite www.agromerchants.com
o contáctenos en
info@agromerchants.com



CHINA

EL MERCADO DE OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL GIGANTE ASIÁTICO PARA CON LAS IMPORTACIONES DE FRUTAS Y HORTALIZAS SIGUE AL ALZA. LOS CONSUMIDORES SIGUEN GASTANDO MÁS Y MÁS Y LAS CIUDADES CRECIENDO ANTE LA LLEGADA DE NUEVOS RESIDENTES.

China está en el objetivo de los países europeos y latinoamericanos por sus grandes posibilidades de hacer negocio.

Además, la migración está exacerbando los costos de mano agrícola, provocando mayores expectativas por invernaderos. De hecho, empresas de la industria auxiliar española han puesto sus miras en este destino, ya sea para la fabricación de invernaderos, para el control de plagas por medio de los protocolos de la lucha integrada o dando servicio de consultoría, y lógicamente a esto hay que sumarle que el incremento con la llegada de contenedores.

“Esta situación puede significar una gran oportunidad

para los proveedores extranjeros y, lógicamente europeos”, afirma Steve Alaerts director de marketing de Foodcareplus durante las jornadas sobre logística de frutas y hortalizas celebradas en Fruit Logística.

No obstante Alaerts señala que no va a ser una tarea fácil para trabajar con perecederos, ya que no existen suficientes Almacenes de tránsito en frío para la distribución con los estándares que requiere el producto. Además añade que “los contenedores llegan después de un viaje largo con una temperatura constante entre 1-3°C y se descarga y mantiene directamente a la temperatura del alrededor, para luego transportarlos con ca-



Principales puertos comerciales de China

Puerto de Shanghái: Uno de los más importantes del mundo. Es considerado la puerta de ingreso del negocio a China. Se encuentra en una zona muy industrial de desarrollo.

Puerto de Dalian: Ubicado en el noroeste de China. Su infraestructura es ideal para el transporte internacional entre el sudeste asiático, Norte América y Europa.

Puerto de Guangzhou: Ubicado en la zona sur de China, es uno de los puertos que ha experimentado un gran crecimiento durante los últimos años y es

considerado como el cuarto puerto más grande de la parte continental de China.

Puerto de Tianjin: Es uno de los puertos comerciales más importantes del norte de China, es la puerta de entrada a Beijing y a Tianjin. Se encuentra en la desembocadura del río Haihe, en la bahía de Bohai, en la costa china. Es el puerto artificial más grande y el puerto fluvial del mundo.

Puerto de Ningbo: Ubicado en el centro de la costa de China, Es uno de los puertos más importantes del país, con rutas a prácticamente todos los

principales puertos del mundo.

Puerto de Yantian: Emplazado en la bahía de Dapeng, cercano a Shenzhen, se encuentra a 23 millas náuticas de Kong Hong, y a 72 km. vía terrestre de Huizhou, en una zona de gran crecimiento económico y comercial.

Puerto de Xiamen: Situado en el río de Jiulong, este puerto es un punto de trasbordo para la comercial. Es uno de los dos puertos comerciales más grandes a la cercana isla de Taiwán.

rrros, camiones lona o cualquier otro medio sin frío. Contenedores con destinos a ciudades interiores como por ejemplo Chengdu, hay que devolverlos vacío al puerto porque pertenecen a las navieras”.

Transporte ferroviario

El volumen de carga transportada por ferrocarril en la República Popular China es también uno de los mayores del mundo, representando cerca del seis por ciento de los ferrocarriles en funcionamiento del mundo y llevando el 25 por ciento de la carga ferroviaria total mundial.

La demanda de frutas europeas muestra el gusto cosmopolita de las clases medias de China, quienes están dispuestas a pagar más para probar nuevas frutas, especialmente las buenas para la salud.

Cambios

El gobierno está tomando una postura más firme sobre la seguridad alimentaria, también tiene como objetivo mejorar la cadena de suministro agrícola. De hecho, “hay muchos pequeños agricultores, con una producción muy limitada por lo que no tienen la capacidad de hacer lo que podemos considerar como el marketing integrado o de venta directa”, explica Alaerts.

Respecto a la venta online en las grandes urbes, puede funcionar bien pero hay que tener en cuenta las dimensiones geográficas de este país y esta realidad es un gran reto logístico. “La distribución en China es una de las claves del éxito, pero todavía hay un largo camino que recorrer. Si no tienes las funciones y la red logísticas, se hace muy duro suministrar al sector minorista”, apunta Oliver Huesmann CEO representante de exportación y desarrollo de Negocio de Fruit Consulting en el marco de las jornadas del HUB logístico en la última Fruit Logística. ♦

AGRO Merchants | Facilidad para exportar cítricos al gigante asiático

DESDE FINALES DE 2016 LA FIRMA AGRO MERCHANTS ALGECIRAS ESTÁ HABILITADA PARA LA INSPECCIÓN FITOSANITARIA DE CÍTRICOS PARA LA EXPORTACIÓN A CHINA Y USA.

Con esta autorización ha empezado a completar operaciones de llenado de contenedores bajo ‘Cold Treatment’ o tratamiento de frío en tránsito del cítrico para la eliminación de la mosca mediterránea *Ceratitis Capitata*, para contenedores con naranja española con destino a China, totalizando cerca de 100 contenedores manejados hasta la fecha. En Algeciras es la única instalación frigorífica en el interior del recinto portuario que cuenta con la autorización y cámaras homologadas para este tipo de operaciones. “Nuestra ubicación dentro del recinto portuario facilita estas operaciones, y nuestras modernas instalaciones y cámaras permiten el rápido descenso de temperatura en pulpa del cítrico para que alcance la temperatura establecida en el protocolo entre España y el país de destino de la mercancía para el inicio de la cuarentena” explican desde AGRO Merchants.

Protocolo

Cuando la temperatura en pulpa del cítrico ha alcanzado +2,1°C se procede al llenado del contenedor e instalación de tres sondas, previamente calibradas, en pulpa en las posiciones que indica el protocolo por técnicos de la naviera bajo la supervisión de un inspector fitosanitario del país de origen. Una vez las tres sondas por debajo de +2,1°C se da inicio al tratamiento de

frío que según establece el Artículo 6 del Protocolo de Requisitos Fitosanitarios entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de España y la Administración general de Supervisión de Calidad, Inspección y Cuarentena de la República Popular de China es el siguiente:

El tratamiento en frío se realizará en tránsito en contenedores refrigerados siguiendo la siguiente escala de temperaturas de pulpa y tiempos.

+1,1°C o menos, durante un tiempo no inferior a 15 días consecutivos, o +1,7°C o menos, durante un tiempo no inferior a 17 días consecutivos, o +2,1°C o menos, durante un tiempo no inferior a 21 días consecutivos.

Registro informatizado

A la llegada del contenedor al puerto de destino la naviera facilita a las autoridades de Sanidad Vegetal del país de destino un registro informatizado de temperaturas del contenedor para la comprobación del correcto cumplimiento de las temperaturas y tiempos cada hora durante la duración del tratamiento.

Algeciras está óptimamente posicionada para el inicio del tratamiento de frío a China ya que el tiempo de tránsito de Algeciras a Shanghai es de 21 días, mientras que desde Barcelona y Valencia los tiempos de tránsito a Shanghai son de 26 y 27 días respectivamente.



◆ CARREFOUR | CAMIONES Y FURGONETAS DE TRES TEMPERATURAS PARA REDUCCIÓN CO2

Carrefour, dentro de estrategia de reducción de CO2, ha incorporado a su flota de camiones de gas natural comprimido para realizar las entregas de pedidos de e-commerce junto a furgonetas de reparto a domicilio de idénticas características.

En su interior, la empresa ha incluido un sistema de cajas tritemperatura con tres cámaras independientes (congelado, refrigerado y seco), cada una adaptada a una temperatura adecuada.

La clave de este servicio, es la posición preferente de Carrefour en productos frescos, los cuales incluyen ya el 75 por ciento de los clientes en sus compras on-line. Siendo los frescos una de las mayores demandas por parte de los españoles, la compañía prepara el pedido el mismo día de la entrega e identifica los días de vida útil para garantizar así la máxima calidad de los productos.

Además otra de las mejoras es la incorporación del plan de 'Garantía de Frescura', por el cual, sólo con que el cliente llame si no está satisfecho, tiene garantía de devolución del importe. ◆



Transpaís |

Renueva su flota con la Gama T de Renault

UNA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA MÁS RELEVANTES DE TARRAGONA, HA RENOVADO SU FLOTA CON UNA CUIDADOSA Y ESPECIALIZADA SELECCIÓN DE LA GAMA T DE RENAULT TRUCKS.



Un total de 31 unidades -para cubrir las diversas actividades de la empresa-, que incluyen el sistema de gestión de flotas Optifleet y el Pack Fuel Eco+, para el máximo confort de conducción, optimización de rutas y reducción de consumo.

Con instalaciones propias en Tarragona y en Francia, la empresa Transpaís cuenta con una superficie de almacenaje de más de 100.000 metros cuadrados y 300 empleados.

La integración del transporte con el servicio logístico les permite ofrecer un servicio más completo en diferentes áreas del transporte: gráneles a larga distancia, carga en general con semirremolques de lonas correderas, gran volumen y multimodales (donde ofrece depots en los principales

puertos españoles, incluyendo almacenaje, reparación, mantenimiento y venta de contenedores marítimos y equipos de transporte). Conscientes de la importancia que tiene el transporte de mercancías dentro de su cadena logística, Transpaís cuenta con una potente flota de vehículos de menos de cuatro años, que acaba de renovar con la incorporación de 31 Renault Trucks T, elegidos por su destacado bajo consumo y su carga útil, así como por la calidad de servicio recibida del distribuidor de la marca en la región de Tarragona, Fernando Agón.

Incorporaciones

La definición de la mejor configuración de los vehículos para poder cubrir las diferentes necesidades de las diversas actividades de esta em-

presa, ha requerido un asesoramiento experto con el que Transpaís ha contado desde el primer momento.

Para el transporte de volumen la compañía ha incorporado cuatro Renault Trucks T460 con motor de 11 litros y en la versión LOW, especialmente diseñados para el gran volumen. Para carga general y transporte internacional, contarán con 17 unidades con motor de 13 litros de 480 CV, 8 de ellas con equipo hidráulico para el transporte internacional de gráneles.

Por último, 10 Renault Trucks T440 serán destinados al transporte comarcal combinado de contenedores, completando así la importante renovación de la flota, con diferentes opciones del buque insignia de marca. ◆

Corredor del Mediterráneo | Hace una parada 'estratégica' en Tarragona

LA ASOCIACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS (AVE), EN COLABORACIÓN CON EL CERCLE D'ECONOMIA Y OTRAS ORGANIZACIONES SOCIALES Y EMPRESARIALES, HA ORGANIZADO EN TARRAGONA UN ENCUENTRO POR EL CORREDOR MEDITERRÁNEO.

El acto, al que han asistido más de 300 empresarios de Cataluña, Andalucía, Murcia y la Comunitat Valenciana, ha tenido dos partes diferenciadas: por un lado, la presentación del canal de comunicación www.elcorredormediterraneo.com y, por otro, un diálogo entre empresarios, bajo el título "El Corredor Mediterráneo: prioritario y urgente", en el que se ha puesto de manifiesto la relevancia y la urgencia de poner en marcha la infraestructura.

El presidente de AVE, Vicente Boluda, ha destacado la magnífica relación existente entre la asociación que preside y el Cercle d'Economia, y ha expresado su agradecimiento a todas las organizaciones que se han volcado en la organización del evento.

Una reivindicación por el desarrollo del país. Durante el acto, los empresarios han subrayado la relevancia estratégica del Corredor

Mediterráneo para la economía y la cohesión social del país, ya que los territorios afectados por la construcción de esta infraestructura suponen el 50 por ciento de la población española, el 45 por ciento del PIB, el 47 por ciento del tejido productivo y el 46 por ciento del empleo.

"Uno de los principales problemas de la ejecución del Corredor Mediterráneo es la falta de planificación y de voluntad política", ha señalado Boluda.

Empresarios

Además de incidir en la necesidad de completar el actual modelo radial en el diseño de infraestructuras con uno circular, los empresarios reclaman al ejecutivo central que demuestre su compromiso en tres puntos:

Poniendo fecha a la alta velocidad entre Barcelona y Alicante para que la segunda y tercera ciudad más grandes del

país (Barcelona y Valencia) estén conectadas con altas prestaciones.

Comprometiéndose a que en 2025 exista ancho internacional desde Almería hasta Francia.

Fijando fecha de inicio de los trabajos para la doble plataforma como solución definitiva y un calendario que se cumpla sobre su desarrollo y ejecución, ya que el tercer carril, alternativa por la que se está apostando ahora para disponer de ancho internacional, es una solución provisional.

Para Boluda, "las tres ideas básicas que mueven el proyecto son completar la actual España radial con una circular, ordenar las piezas del proyecto, que actualmente son un galimatías, y tener en cuenta que el tercer carril es una solución provisional aunque necesaria y hasta que no exista la doble plataforma no tendremos Corredor Mediterráneo". ♦



♦ MICHELIN | 50 MILLONES DE NEUMÁTICOS DE CAMIÓN FABRICADOS EN ARANDA DE DUERO

Desde sus inicios en 1970 hasta la actualidad, han salido de sus instalaciones 50 millones de neumáticos de camión, consolidando su posición como referencia en el grupo Michelin en la fabricación de neumáticos para vehículos industriales de transporte de personas y mercancías.

En los 200.000 metros cuadrados de instalaciones, sobre una parcela de 500.000 m², se fabrican neumáticos para camiones y autobuses de llantas 19.5", 20", 22.5" y 24", de más de 100 dimensiones y modelos. Actualmente, en el centro de Aranda se producen neumáticos de las reconocidas gamas X-Line, X-Multi, X-Works, X-Coach, X-Incity, así como ocho referencias de neumáticos para Metro, entre otros productos.

La fábrica dispone de una capacidad de producción de 145.000 toneladas al año que le permiten cubrir la demanda del mercado. Esto supone fabricar 35 dimensiones al día y 50 al mes, que se destinan principalmente a Europa, que copa el 62 por ciento de la producción de la factoría.

En estos años de actividad la planta de Aranda de Duero ha sido un importante motor económico para la comarca, tanto por el empleo directo creado como por la actividad económica que ha generado a su alrededor. ♦



DPD se adentra en la entrega de comida refrigerada en Alemania

CON UNA NUEVA SOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA PARA EL PROVEEDOR DE SERVICIOS DE VENTA AL POR MENOR EN LÍNEA Y SERVICIOS POSTALES DPD GERMANY SE ESTÁ POSICIONANDO COMO UN SOCIO PREMIUM EN UN SEGMENTO DE MERCADO DE ALTO CRECIMIENTO.

Hellofresh es un referente en mercado internacional en el envío de cajas de alimentos, es el primer cliente en utilizar la combinación personalizada de DPD de transporte expreso y pronósticos de entrega preci-

sa a la hora misma. Bajo el nombre de 'DPD Food' DPD ofrecerá a los clientes este año un servicio que está hecho a medida para los requisitos específicos de los clientes.

"Estamos convencidos de

que el comercio al por menor en línea tiene un enorme potencial, en particular cuando los consumidores reciben sus comestibles de forma rápida, cómoda y sencilla", explica Andreas Reiß, director de ventas y

servicio al cliente de DPD Deutschland. Además añade que "estoy encantado de que ahora podamos ofrecer a los minoristas de comestibles en el comercio electrónico una solución industrial de alta calidad



¿Cómo funciona?

Un día antes de la fecha de entrega solicitada por el cliente, HelloFresh envía las cajas de enfriamiento pasivo a DPD, que luego las entrega expresadas al día siguiente en el plazo de entrega acordado - en un estado perfectamente fresco.

Debido a la innovadora tecnología de refrigeración de las parcelas, el transporte en camiones frigoríficos no es necesario. Gracias al servicio Predict de DPD, en

la mañana de la entrega los destinatarios reciben un SMS o correo electrónico informándoles de la hora exacta durante la cual el envío les llegará.

Asimismo, pueden seguir el progreso de su entrega con la función de seguimiento en vivo en línea basada en mapas de DPD. Si DPD no localiza al destinatario en casa, se realiza una entrega alternativa de acuerdo con las instrucciones del destinatario.

Para este propósito, muchos clientes de HelloFresh especifican un lugar seguro para depositar su caja de comida. Si a pesar de ello la entrega no llegue a tiempo al destinatario, DPD lo donará a una organización de bienestar que verifica el estado de las mercancías y luego distribuye alimentos de buena calidad para fines benéficos.



◆ BRUSELAS PREPARA NUEVA DIRECTIVA PARA EL TRANSPORTE RO-RO

El Comité de Transporte y Turismo de la Unión Europea ha publicado un borrador de su propuesta para establecer una nueva Directiva del Parlamento Europeo y el Consejo sobre un sistema de inspección para las operaciones seguras del transporte ro-ro.

El documento recoge una modificación de la Directiva 2009/16/EC del Parlamento Europeo y

del Consejo sobre el control de Puertos del estado, y deroga la Directiva 1999/35/EC del Consejo. Estas modificaciones forman parte del programa REFIT de la UE, que tiene el objetivo de simplificar y racionalizar el actual marco legislativo.

La propuesta pretende eliminar la inseguridad jurídica y la redundancia causada por estas dos directivas en lo que respec-



que cumpla con los requisitos de los cargadores conscientes de la calidad como HelloFresh”.

Por otra parte, Nils Herrmann, vicepresidente de operaciones de HelloFresh, afirma que “en el caso de los alimentos frescos en particular, es esencial para las entregas sean fiables y rápidos. Además, necesitamos un socio en este campo que pueda igualar nuestro nivel de flexibilidad y servicio. Nuestras pruebas han demostrado que características tales como el pronóstico de entrega de una hora y el seguimiento de envíos en línea basado en mapas garantizan un alto nivel de entregas puntuales, dondequiera que estén nuestros clientes en Alemania”. ♦

ta a las inspecciones de buques. Así, recoge las normas sobre el estudio de los buques ro-ro y establece un sistema de inspecciones para estas embarcaciones en base a una evaluación de riesgos elaborada por los puertos.

De esta forma, la iniciativa aspira a disminuir la carga administrativa y financiera que afecta a los propietarios y operadores, sustituyendo los requerimientos que aparezcan repetidos en ambas directivas y reduciendo el ámbito de aplicación de la directiva 1999/35/EC, al tiempo que se mantiene un alto nivel de seguridad en las operaciones de transporte ro-ro. ♦

Hyundai confirma la compra de la terminal de TTI Algeciras

HYUNDAI MERCHANT MARINE HA CONFIRMADO LA ADQUISICIÓN DE TTI ALGECIRAS TRES MESES DESPUÉS DE SER ELEGIDO COMO “LICITADOR PREFERIDO” POR HANJIN SHIPPING, LA PROPIETARIA DE LA TERMINAL, CUYA LIQUIDACIÓN SE HA HECHO OFICIAL RECIENTEMENTE.



La naviera coreana Hyundai Merchant Marine (HMM) ha anunciado la firma de un contrato con Hanjin Shipping y Marine Terminals Investment Limited (MTIL) para la adquisición de la participación del cien por cien de Hanjin Pacific Corporation en las terminales de Tokio y Kaohsiung.

Con esta adquisición, según HMM asegura cuatro terminales de la también coreana Hanjin, cuya quiebra se ha hecho oficial por los tribunales de aquel país. Se

trata de las dársenas de TTI Long Beach (20 por ciento), Algeciras (cien por ciento), Tokio (cien por ciento) y Kaohsiung (cien por ciento).

Hanjin Pacific Corporation es propiedad de Hanjin Shipping en un 60 por ciento y Marine Terminals Investment Limited, en un 40 por ciento. Además la naviera coreana, que tras la caída de Hanjin se convierte en la más fuerte del país asiático, operará las terminales en puertos de Japón (Tokio) y Taiwán (Kaohsiung).

HMM planea completar la adquisición de la participación de Hanjin Pacific, seguida de detalladas diligencias debidas y aprobaciones regulatorias para cada puerto.

La adquisición de la participación de Hanjin Pacific servirá para expandir la red de Hyundai y fortalecer la competitividad de ventas, según la compañía, que espera que tenga un efecto sinérgico con el consorcio HMM + K2, que comienza el 1 de marzo. ♦





◆ AMAZON | UTILIZA A LOS FRUTEROS DEL MERCADO DE LA PAZ

La plataforma online de compras Amazon está trabajando con los fruteros del Mercado de la Paz para que le consignent y preparen los pedidos hortofrutícolas para la ciudad de Madrid.

El servicio de entregas rápidas Prime Now se está ejecutando en colaboración con los fruteros del Mercado de la Paz y de la cadena La Plaza de Día, que no ha visto en Amazon un competidor, sino un complemento dentro de “nuestro proyecto de colaboración, demostrando una vez más nuestro espíritu y aspiración de crecer a través de la innovación siempre al servicio de los clientes”, señala Ricardo Currás, consejero delegado de Día.

No obstante, Amazon está peinando en diferentes mercados mayoristas para ampliar sus plataformas para dar servicio en perecederos.

◆ ¿POR QUÉ DHL ABRE PLATAFORMA DE F&H EN SEVILLA?

La apertura de un depot refrigerado de frutas y hortalizas por DHL en Sevilla dibuja una ventana de oportunidades para el servicio online de los productos perecederos que se generan desde la capital sevillana.

La división Grupag –la de frutas y hortalizas + perecederos– está creciendo en DHL y el nuevo centro cuenta con una cámara refrigerada de 3.000 metros cuadrados.

Este centro de DHL especializado en frutas y hortalizas se suma al existente en Valencia.

El motivo de esta inversión responde a la demanda de mercado española en la gama hortofrutícola.

Suecia |

Axfood mejora los puntos negros de su distribución

AXFOOD DESARROLLA UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD BASADO EN CAMBIAR LOS VIEJOS CAMIONES POR CABEZAS SOSTENIBLES Y CAMBIOS EN LA LOGÍSTICA INTERNA DE SUS SIETE PLATAFORMAS.

◆ Por Rafael Losilla
rlosilla@fyh.es

El grupo sueco Axfood ha iniciado un proceso de mejora en su esquema de distribución de productos frescos en Suecia. Las plataformas dagab que dan servicio a las tiendas de Axfood –el descuento Willys y el supermercado Hemköp– están desarrollando un sistema de sostenibilidad en las siete plataformas ubicadas en Suecia.

El objetivo pasa por ser más efectivo desde el punto de vista de la logística interna y externa, ya que los hábitos de consumo exigen una mayor rotación de producto pero menos carga por operación.

El objetivo de Axfood es sumar proveedores hortofrutícolas que se ajusten al marco de las sinergias para poder desarrollar una economía de escala que permita ajustar precios.

Axfood se encuentra en plena batalla por ir destronando en cuota de mercado a Coop y la logística es un escenario de costes limitantes para poder crecer y ganar en competitividad.

Actualmente, la empresa dagab, responsable de la gestión logística de las cadenas Axfood, cuenta con 138 camiones con combustible obtenido de ingredientes renovables.

Movilidad. La cadena ha iniciado un proceso de optimización para mejorar la localización de las nuevas tiendas. Actualmente, las tiendas de Axfood están en 161 municipios en Suecia, y el objetivo de Axfood es acercar al máximo las nuevas tiendas con respecto a las existentes.

De hecho, Axfood ha construido un nuevo almacén de tránsito para frutas y hortalizas y perecederos en Jönköping, altamente automatizado. Todas estas medidas y mejoras han supuesto una reducción del 49 por ciento de las toneladas de CO2 emitidas de sus propias cabeceras.

Axfood señala que todas estas medidas para generar una imagen más sostenible, les está permitiendo sumar un perfil de cliente que valora las medidas medioambientales.

Actualmente, Hemköp cuenta con un millón de clientes con tarjeta de fidelización, mientras el discount Willys ya suma dos millones de clientes con tarjeta de fidelización. ◆



Willys es el 'discount' de Axfood.



El Corte Inglés empieza a reducir la operativa logística de Hipercor

Es cuestión de tiempo pero El Corte Inglés va a fagocitar los centros Hipercor en aquellos centros que coincida con las tiendas El Corte Inglés. El motivo de esta eliminación es evitar la duplicidad de oferta y la competencia que se hacen ambos centros.

El Corte Inglés está pensado para un poder adquisitivo alto, mientras que Hipercor es un invento para la clase media a la que El Corte Inglés le venía inaccesible.

Esto tendrá consecuencia en el campo logístico, ya que en plazas como en Galicia, Andalucía

y Madrid se reducirá la operativa logística.

Y estos cambios se producen porque el formato supermercado está en fase de ascenso por una cuestión de hábitos de consumo, mientras el formato hipermercado pierde clientela. No es sólo El Corte Inglés quien pierde clientela, sino el resto de los hipermercados españoles –Carrefour, Alcampo y Eroski–.

La demanda de producto de los 'hiper' va a la baja. Este modelo de tienda cuenta con una logística más compleja al tener un número de referencias más elevado. ♦



♦ CARREFOUR | YA PRACTICA CON LOS MEGACAMIONES

Son las primeras pruebas pero Carrefour ha empezado a usar los megacamiones con más de seis ejes, más de 25 metros y 60 toneladas.

Los primeros tests se han realizado en la plataforma de distribución que Carrefour tiene en Azuqueca de Henares –Guadalajara– y en colaboración con los semirremolques Guillén Desarrollos Industriales.

Con los megacamiones incrementan en un 53 por ciento la capacidad de carga en un mismo trayecto en comparación con los medios convencionales. Además, desde Carrefour se señala que “se reduce el consumo de combustible y la emisión de gases contaminantes”.



♦ AUCHAN | SE PREPARA PARA DESARROLLAR CONCEPTOS DE PROXIMIDAD

Auchan es consciente de que el modelo hipermercado no permite crecimientos en los próximos años y que son los modelos de proximidad los que muestran valores positivos en ventas y en tendencias.

El modelo proximidad está provocando cambios en la distribución, desde los vehículos hasta los tiempos, ya que los repartos se acometen a horas diferenciadas que con los hipermercados y con menos mercancía por operación.

Auchan es consciente de esta situación y se prepara para rearmar su plan logístico, desechando grandes trailers e incorporando vehículos comerciales de perfil medio para afrontar las necesidades de las pequeñas tiendas A2Pas.

iQué pasada de Waitrose!

Los tradicionales carteles de los paneles anunciando los precios y las promociones de los diferentes productos pueden ser cosa del canal historia. La cadena Waitrose ha puesto en marcha en cuatro tiendas de Cambridge un sistema de etiquetado digital mediante video en el mismo sitio donde se ubican ahora la cartelería de papel.

Este sistema de etiquetado digital no sólo anuncia los precios, sino las futuras promociones y otros detalles informativos. Son paneles visuales a todo color, que sirven para anunciar futuras promociones.

De hecho, Waitrose ha puesto este sistema en el lineal de droguería, y está anunciando el Día del Padre, de la Madre y 'promos' para la Semana Santa.

Waitrose está pensando que para productos perecederos se pueden llevar a cabo consejos de cocina o facilitar opciones gastronómicas con ciertos productos. El objetivo de esta prueba es “ofertar a los clientes todas las posibilidades y estar más cerca de ellos y tenerlos mejor informados”, apunta Charles De Clerck, director de Relaciones con el Cliente de Waitrose. ♦

EL TRANSPORTE AÉREO
NO TIENE POR QUÉ
TRANSFORMAR UN
PRODUCTO EN GOURMET.
DE HECHO, HACE POCO SE
HAN EXPORTADO LECHUGAS
DESDE CANADÁ AL DESTINO
UE POR VÍA AÉREA Y ESTAS
HORTALIZAS NO SON
CONSIDERADAS GOURMET.

¿Convierte el aéreo a las frutas y hortalizas en producto Gourmet?



◆ **Asier Uriarte**
Uria Export

“Creemos que no es el transporte aéreo lo que convierte a un producto en Gourmet sino el hecho de que el cliente final va a consumir este producto como si lo acabase de coger del árbol. Es el famoso producto ‘Ready to Eat’ con el que se asegura la compra de un producto en una etapa de maduración óptima”.



◆ **Antonio Lavao**
Frunet

“No necesariamente. De entrada es un coste añadido que lo sitúa en un nivel de precio alto respecto a los otros sistemas de transporte. Lo que sí que hace que un producto sea Gourmet es la calidad que tiene. Si la calidad final de un producto es en gran medida debida al sistema de transporte rápido como es el aéreo, entonces sí que el aéreo convierte a la fruta y hortaliza en producto Gourmet. En el caso por ejemplo de falta de suministro por el que se utiliza el transporte aéreo para cubrir huecos de producción (caso de lechuga de California hacia Europa) no lo convierte en Gourmet”.



◆ **Pedro García Mateo**
García Mateo & Sinova

“Categorizar al producto fresco que viene por vía aérea como ‘Producto Gourmet’ es tener en cuenta sólo un aspecto de este transporte, esto es, su diferencia de coste con el transporte marítimo. Una idea quizá más completa de lo que la alternativa aérea significa, contempla sin duda el concepto de ‘Ready to Eat’ que la logística aérea permite, aportando frescura, dulzor y madurez a los productos que llegan a nuestras plataforma por ese medio”.



◆ **Gerardo Soto**
Fermac Cargo España

“El transporte aéreo exige productos gourmet, no los convierte en tal, pero es capaz de mantenerlos en perfectas condiciones para que no pierdan su estatus de gourmet. Por tanto, el transporte aéreo debido al sobrecoste que conlleva, exige un mayor esfuerzo en la selección de frutas y hortalizas, en cuestiones como: apariencia, sabor, color... Con este sobrecoste, solo un producto gourmet podría defenderse en el mercado”.

Objetivos de desarrollo sostenible.

No hay plan B...

El mundo ya tiene 17 Objetivos para el desarrollo sostenible (ODS) desde septiembre de 2015, con sus 169 metas que abarcan desde la protección de los océanos hasta la erradicación del hambre y la pobreza, pasando por la reducción de los muertos en carretera o el paro juvenil.

Los 193 países de las Naciones Unidas que suscribieron el inmenso documento están llamados a cumplir con esta agenda en 2030. Ahora hay que trabajar para lograrlo. El alcance de esas metas y el cumplimiento de esos objetivos, no solo es responsabilidad de los gobiernos, los individuos y especialmente el sector privado tienen un papel crucial.

Datos objetivos que surgen de la página web de Naciones Unidas:

- Entre 1880 y 2012, la temperatura media mundial aumentó 0,85 grados centígrados. Esto quiere decir que por cada grado que aumenta la temperatura, la producción de cereales se reduce un 5 por ciento aproximadamente.
- Los océanos se han calentado, la cantidad de nieve y de hielo ha disminuido, y ha subido el nivel del mar.
- La extensión del hielo marino del Ártico se ha reducido en los últimos decenios desde 1979, con una pérdida de hielo de 1,07 millones de kilómetros cuadrados cada decenio.
- Dada la actual concentración y las continuas emisiones de gases de efecto invernadero CO₂ entre otros), es probable que a finales de siglo el incremento de la temperatura mundial supere los 1,5 grados centígrados en comparación con el período comprendido entre 1850 y 1900 en todos los escenarios menos en uno.
- Las emisiones mundiales de dióxido de carbono (CO₂) han aumentado casi un 50% desde 1990.
- Entre 2000 y 2010 se produjo un incremento de las emisiones mayor que

en las tres décadas anteriores.

Si se adopta una amplia gama de medidas tecnológicas y cambios en el comportamiento, aún es posible limitar el aumento de la temperatura media mundial a 2 grados centígrados por encima de los niveles preindustriales.

Consecución de objetivos

Claramente, la consecución de los objetivos no está en manos de Naciones Unidas. Cada uno de nosotros podemos hacer algo, por ejemplo, algo tan simple como separar los envases en nuestros hogares es una acción a favor de tener un planeta en el que se pueda vivir.

Y no estamos diciendo que las consecuencias se van a ver en 500 años, desafortunadamente, ya las estamos viendo.

La emisión de gases de efecto invernadero, y especialmente, las emisiones de CO₂, son responsables del cambio climático.

El transporte de mercancías por carretera es responsable del

23 por ciento de las emisiones, por ello existe una tendencia en los distintos mercados a fomentar el consumo de productos locales para evitar estas emisiones.

Por ello, la importancia de lograr el Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

Usted se preguntará ¿cómo puede mi empresa adoptar medidas relacionadas con el clima?

- Mejorando su eficiencia energética
- Reduciendo la huella de carbono de sus productos, servicios y procesos.
- Estableciendo metas para la reducción de las emisiones de carbón.

Para alcanzar estas metas, todo el mundo tiene que hacer su parte: los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y personas como usted. ♦



Por Flavio Alzueta

VICEPRESIDENTE DE
GLOBALG.A.P.

SANOS  NATURALIZA

365 días del campo a la mesa

Camino de Málaga s/n Apdo. de Correos 65 - 29700 Vélez-Málaga (Spain) Tel. +34 952 505 606
www.reyesgutierrez.com