Nº 18 | OCTUBRE | 2018

F&H LOGÍSTICA PROFESIONAL

ENTREVISTA
Carlos ALFARO

España: principal hub del Sur de Europa

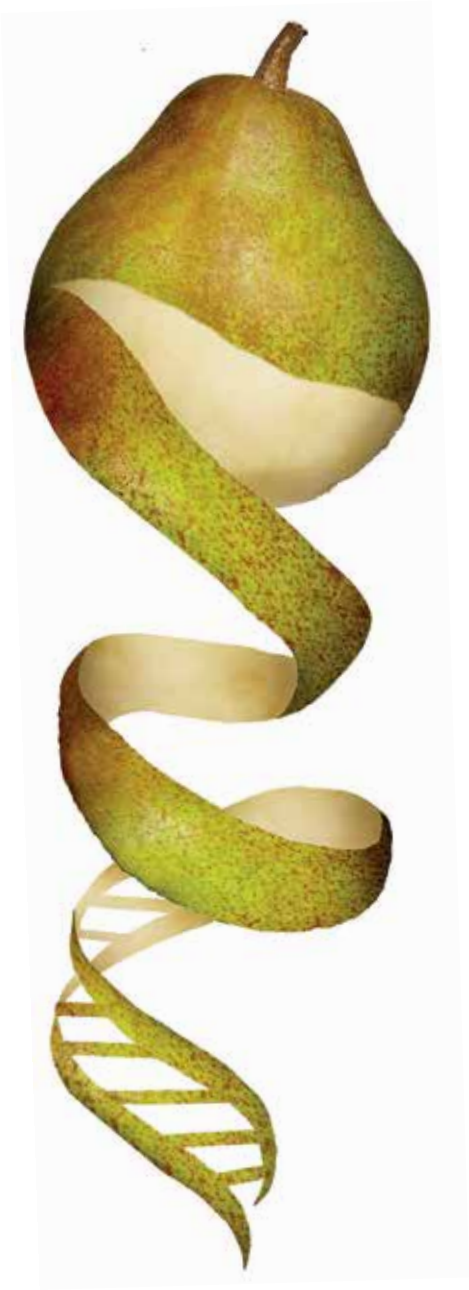
10 years

fruit attraction

FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS

23-25 OCT. 2018

MADRID - ESPAÑA



10 YEARS AFTER...

WHERE GLOBALIZATION & DISTRIBUTION MEET

1,600 exhibitors - 70,000 trade participants - 120 countries

www.fruitattraction.com

IFEMA, Feria de Madrid
902 22 15 15
fruitattraction@ifema.es

ORGANIZAN

FEPEX

IFEMA Feria de Madrid

PARTIDA
LOGISTICS
SINCE 1923

IMPORT EXPORT

FRUITS & VEGETABLES

ALGECIRAS

www.partidalogistics.com

SUMARIO

6 **Panorama**
El transporte por carretera de frutas y hortalizas juega un papel estratégico en la economía española. Firmas del sureste español copan las primeras posiciones en facturación.

8 **Entrevista**
CARLOS ALFARO

10 **Intermodal**
EL TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA POR LOS PUERTOS ESPAÑOLES SIGUE EN ALZA

18 **Origen-Destino**
SOLO 3 PUERTOS DE BRASIL MOVILIZAN 670.000 TONELADAS DE FRUTAS Y HORTALIZAS

20 **Picking**
UNIQ SE APUNTA AL SOFTWARE PARA ENVASES DE CARTÓN

24 **Tic**
LA ANALÍTICA AVANZADA LLEGA DE LAS MANOS DE HISPATEC

32 **Industria Auxiliar**
LOS 'SUPER'ALEMANES ACELERAN LA DEMANDA DE IFS LOGÍSTICA

35 **Logistic news**
EL PUERTO DE SÈTE SE REINVENTA GRACIAS A SU NUEVO GESTOR

40 **Export to**
POLONIA SE DESCUBRE COMO UN DESTINO DE GARANTÍAS

Secciones

5 La imagen
6 Panorama
8 Entrevista
10 Intermodal
18 Origen-Destino
20 Picking
24 Ventas
26 Tic
28 Industria Auxiliar
34 Logística News
38 Distribución
40 Export to
42 Gestos

La Imagen

Foto: Francisco Bonilla

Portacontenedores saliendo del Puerto de Algeciras.

EDITA:

HORTO DEL PONIENTE

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 - 2383 - 2018
ISSN: 2603-9451

Director: **Rafael I. Losilla Borreguero**

Redacción y Firmas: **Daniel Lafuente, Juan Arias y Manuel Flores.**

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.

Transporte por carretera

Una carrera productiv

EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE FRUTAS Y HORTALIZAS JUEGA UN PAPEL ESTRATÉGICO EN LA ECONOMÍA ESPAÑOLA. FIRMAS DEL SURESTE ESPAÑOL COPAN LAS PRIMERAS POSICIONES EN FACTURACIÓN.

Por Manuel Flores
mflores@fyh.es

España sigue copando el primer lugar en el ranking mundial de exportación de frutas y hortalizas. Por detrás, Países Bajos y Estados Unidos, con cuotas del siete y seis por ciento, respectivamente, según los datos más actualizados de la FAO. Asimismo, es también uno de los principales productores de la Unión Europea, junto a Italia y Francia.

Y es que dada la mayoritaria condición perecedera de los productos hortofrutícolas, el transporte por carretera juega un papel básico en este negocio. No en vano, genera más miles de millones de euros al año y es uno de los principales motores de la economía española.

El transporte por carretera se proyecta como un medio rápido, eficaz, flexible y económico para el transporte de mercancías por toda Europa.

Desde la Asociación Española de Empresarios de Transportes bajo Temperatura Dirigida (Atfrie) se destaca que el 90 por ciento de las exportaciones hortofrutícolas españolas se realizan por carretera en camiones frigoríficos.

Las firmas de transporte del sureste español tienen mucho que contar en el panorama del negocio sobre ruedas. De hecho, estar ubicada en la zona productiva de hortícolas, por excelencia, tiene múltiples ventajas, ya que la oferta hortofrutícola de Almería es uno de los núcleos fuertes del negocio.

Con base en Murcia, Primafrio, contemplan en el transporte de frutas y hortalizas su fuerza empresarial, ya que representa en torno al 60-70 por ciento del total de sus ventas

Peajes en territorio galo

El precio de los peajes en Francia aumentará nuevamente el 1 de Febrero de 2019.

Este aumento va a ser significativo por los siguientes factores:

a) Financiar el nuevo plan de inversión de 700 millones de euros solicitado por François Hollande en 2016, este plan prevé la construcción de 23 intercambiadores y trabajos medioambientales

b) Ejecutar el acuerdo de 2015 en que la ministra de Medio Ambiente Ségolène Royal decidió la congelación de tasas para ese año y a cambio se haría una compensación a partir de 2019 hasta 2023, siendo esta subida más importante que el aumento previsto inicialmente en 2015.

c) Finalmente como todos los años las tarifas de peaje en Francia aumentan debido al contrato.

Entre las concesionarias y el Estado Francés que permite a las autopistas subir los peajes hasta un 70 por ciento de la inflación, que para este año está prevista que esté entre el 1,40 por ciento y el 2 por ciento.

Con todo esto se calcula que la subida media de los peajes en Francia estará situada en torno al 2,19 por ciento.

Las subidas medias de los años anteriores han sido:

2018..... 1,57%
2017..... 0,76%
2016..... 1,12%
2015.....0,00%
2014..... 1,14%
2013..... 2,01%
2012..... 2,50%

Peajes. Un dato muy a tener en cuenta para la elección de la ruta a seguir es la existencia o no de peaje en las autopistas por las que se transite. No sólo por su efecto sobre el bolsillo, sino también por la existencia o no de alternativas válidas y aceptables, en términos de rapidez y seguridad, respecto a las autopistas de pago.

"En algunas rutas el coste total de los peajes pueden suponer un capítulo de gastos muy considerable, especialmente en la ruta que pasa por Austria", explica Carlos Alfaro, gerente de VatServices.

En cerca de la mitad de las autopistas, los peajes encarecen precios en los horarios de mayor afluencia de coches, según recoge un estudio de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), que pone de manifiesto diferencias tarifarias.

Así, las tarifas que se abona por usar las autopistas de peaje varía de forma muy significativa según el territorio, la fecha y la hora en que se realice el viaje.

Entre los peajes más caros se encuentra el territorio austriaco con un coste de 0,374 euros por kilómetro (todos los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros con un PMA de 3,5 toneladas, que circulan por las autopistas austríacas, están obligados a pagar un peaje), seguido de Rusia con 0,272 euros/ kilómetro. En autopistas alemanas los vehículos de más de 7,5 toneladas están obligados a pagar un peaje según los kilómetros recorridos.

Costes. El mayor coste sigue siendo el combustible. En este punto queda patente la importancia de la relación entre transporte y energía, la necesidad de asegurar el suministro de energía también de una manera sostenible, y la importancia de los avances tecnológicos para conseguir reducir el consumo y las emisiones.

Tras el combustible, el conductor tiene un coste elevado. Sigue la huella los costes fijos del vehículo con un 13,1 por ciento; otros consumos y, en menor medida, los costes derivados de los impuestos, tasas y multas, costes de estructura y, por último, los costes de la contratación de seguros.

Alemania también sube los peajes

Desde el 1 de julio de 2018, 40.000 kilómetros de carreteras federales se sumarán a los 15.300 kilómetros de autopistas que hoy están sujetas al peaje alemán (Maut-TollCollect).

Todos los camiones de acuerdo con la directiva de la UE estarán sujetos a la imputación de los tres componentes de costos que en conjunto tiene como resultado un aumento en los peajes de camiones que para un camión Euro VI pasará de 0.135 € / km actuales a 0.187 €/ km en 2019, es decir un 38.51 por ciento de aumento.

Además, hay que añadir los 40.000 kms de carreteras federales, con lo cual, según los cálculos de la firma Vatservices, el coste del peaje germano aumentará un 73 por ciento.

Asimismo, la decisión del Ministerio Alemán publicada en el Bundesanzeiger (BOE) del 20.03.2018 donde se decide que no se remunerará a los proveedores de peaje, supondrá la subida adicional de los costes de peaje del 3 al 4 por ciento.

RANKING FACTURACIÓN EMPRESAS DE TRANSPORTE DE FRUTAS Y HORTALIZAS (2017)

Millones de euros.

Fuente: Varios. Elaboración F&H Logística Profesional.

01	PRIMAFRIO	208
02	J.CARRION	180
03	AGENCIA DE TRANS. CALICHE	100
04	HERMANOS MAZO	97
05	GTO	91
06	CÍA LOGISTICA ACOTRAL	80
07	AGENCIA TRANS. TROTA	70
08	TRANPORTES EL MOSCA	66
09	CAMPILLO PALMERA	62
10	J.CANO	60
11	ALIANZA GALADTRANS	48
12	TRANSPORTES CEREZUELA	45
13	AGUSTIN FUENTES E HIJOS	45
14	TUDEFRIGO	39
15	MARCOTRAN T.I.	36
16	COOP COMOTRANS	31
17	LOGIDIS SYSTEM	30
18	GRUPO CABRERA LOGISTICA	29
19	TRANSPORTES EUROCRUZ	27
20	TRANS.HNOS. CORREDOR	21
21	INTER CAÑABATE	20
22	TRANSPORTES ARGOS	18
23	GRUPO TRANS NB	17
24	EUROLOMA	17
25	TRANSDONAT	10
26	FRÍO GUERRERO	8
27	TRANS. ANTONIO BELZUNCES	6
28	TRANSPORTES MATURANA	5

Carlos Alfaro |
Director General de Vatservices

"El transporte por carretera es una máquina de pagar porque es muy fácil ponerle impuestos"

VATSERVICES, ESPECIALISTA EN GESTIÓN DE PEAJES Y RECUPERACIÓN DE IMPUESTOS AL TRANSPORTE, OFRECE A SUS CLIENTES UNIVAT, UN ÚNICO SISTEMA VÁLIDO PARA TODA EUROPA QUE PERMITE AGRUPAR LOS SISTEMAS DE EUROPA Y CONTROLAR LOS DATOS EN TIEMPO REAL.

Por Juan Arias
jarias@fyh.es

L&P: ¿Cómo definiría Univat?
C.A: "Es un dispositivo que tiene una tecnología que es válida para pagar los diferentes tipos de peaje que hay en cualquier país de Europa. Somos de los primeros, sino el primero, en tener las autopistas de Alemania. Univat sin el peaje alemán no tendría sentido".
L&P. ¿Cuáles son sus ventajas?
C.A: "Nuestro dispositivo sale de la sinergia de tres grandes empresas alemanas: T-Systems International, Daimler AG y DKV Euro Service y nosotros comercializamos para la península ibérica. Estos tres gigantes han realizado una inversión muy fuerte para obtener este dispositivo. La mayor ventaja con respecto a la competencia es que la intervención del chófer ya no es necesaria, es decir, todo el dispositivo se programa vía Internet y tiene un procedimiento de activación de cambio de país sin intervención. El dispositivo en el momento en el que se cambia de país, sabe perfectamente el modo de peaje que corresponde. Con esto se minimizan los errores y se eliminan problemas".
L&P: ¿Y lograrán que sea operativo para todos los países?
C.A: "Sí, a lo largo de este año. Iremos añadiendo países paulatinamente pero con una actualización online. El dispositivo se instalará en el camión y nosotros mandaremos las actualizaciones. Con esto se cumple ese famoso sueño de no tener el cristal de los camiones lleno de aparatos para los peajes de Europa y sí un único dispositivo. Con él, conseguimos tener la geoposición del camión, esto es un dato del cliente no nuestro, y a la vez dar toda la información de costes en tiempo real".
L&P: ¿Qué va a suponer este dispositivo para Vatservices?
C.A: "Tenemos una influencia en el sector muy grande. Somos el primero operador de peajes para transporte con un volumen de 36.000 camiones que van equipados con nuestros medios de pago y con una facturación que ronda los 200 millones de euros al año. Vatservices no depende tanto de tener o no un dispositivo sino de la calidad que damos. El mundo del peaje en el transporte internacional se ha convertido cada año en un coste mayor para las empresas de transporte. Hay peajes en todos los sitios y,

Foto: Juan Arias

> La mayor ventaja con respecto a la competencia es que la intervención del chófer ya no es necesaria

> Hay peajes en todos los sitios y, en los próximos años, seguiremos con un incremento exponencial de su coste

> El transporte ya ha pagado veinte veces todas las autopistas y autovías

en los próximos años, seguiremos con un incremento exponencial de su coste".

L&P: ¿Todavía cree usted que se va a recaudar más con los peajes?

C.A: "Sí. El sector del transporte es una máquina de pagar porque es muy fácil ponerle impuestos. Algún día alguien tendrá que explicar que el transporte no es el que hace los atascos y que ya ha pagado veinte veces todas las autopistas y autovías. La subida exponencial de cada año se debe a que hay que volver a pagar las autopistas y porque hay un montón de autovías con peajes en sombra que ya no pueden pagar muchas comunidades".

L&P:¿Se pueden ahorrar costes en las autopistas?

C.A: "Es algo dificilísimo ya que hay una tarifa oficial que marcan los diferentes gobiernos y que va en función de determinados criterios en relación con la inversión que hayan hecho las concesionarias en el mantenimiento de esas autopistas. Son criterios de recaudación puros y duros ya que los transportistas se encuentran más cómodos en las autopistas sino tuvieran que pagar lo que están pagando".

L&P: La subida de los peajes, del coste del combustible…Todo supone más gastos para el transportista. Con este panorama será difícil su supervivencia…

C.A: "En mi opinión, el transporte no ha conseguido trasladar sus verdaderos costes al cliente. Es un mal endémico e histórico. Además es el eslabón más débil de la cadena de distribución porque tiene poco peso sobre su cliente y poco peso sobre su cargador. De hecho yo me pregunto por qué no se asocia el transporte frigorífico al sector productivo ya que van de la mano". ◆

Puertos españoles

El import/export hortofrutícola crece un 25 por ciento

EL TRÁFICO DE IMPORT/EXPORT HORTOFRUTÍCOLA POR LOS PUERTOS ESPAÑOLES RÓZO LOS TRES MILLONES DE TONELADAS EN LOS 8 PRIMEROS MESES DEL AÑO, LO QUE REPRESENTA UN INCREMENTO DEL 25,5 POR CIENTO RESPECTO AL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR.

Por Daniel Lafuente
revista@fyh.es

Estos datos vienen a confirmar que España, por su estratégica ubicación geográfica, además de ser el primer país exportador de Europa, se ha convertido en la "puerta" de entrada de las importaciones de frutas procedentes de terceros países.

En este sentido, la existencia de una extensa red de conexiones 'reefer' en las terminales portuarias, así como de empresas de almacenaje frigorífico tanto en los puertos como en las zonas logísticas asociadas a ellos, permite mirar al futuro con optimismo.

La principal asociación del sector de explotaciones frigoríficas, Aldefe, ha informado que el índice de ocupación de los cerca de tres millones de metros cúbicos de sus asociados superó el 80 por ciento. Este sector facturó más de 177 millones de euros en 2016.

Según los datos de cierre de 2017, el sistema portuario de titularidad pública movió 545 millones de toneladas, de los cuales 10,2 millones fueron frutas, hortalizas y legumbres, con un incremento del 9,7 por ciento respecto al año anterior.

De esa cantidad, más de 8 millones de toneladas, el 78,6%, correspondieron al tráfico import-export, incluido el tránsito, cifra que convierte a España en uno de los principales países suministradores de este tipo de productos al resto de Europa.

Cabotaje. El incremento de movimiento este tipo de mercancías por los puertos tiene mucho que ver con la potenciación de las líneas de cabotaje marítimo con los países europeos, que representan cerca del 93% de las exportaciones españolas, y con los países africanos ribereños del Mediterráneo, lo cual a su vez está favoreciendo el incremento de la intermodalidad.

En el mismo sentido, el último informe publicado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) señalaba que España es el primer exportador de frutas y verduras de Europa. Así, según los últimos datos dados a conocer por la Federación Española de Productores Exportadores de frutas y verduras (FEPEX) el valor de la exportación española de frutas y hortalizas frescas totalizó 12.486 millones de euros en 2016, y el 92,6 por ciento tuvo como destino algún país de la Unión Europeo. Las mercancías exportadas (de producción nacional) y las que pasaron en tránsito (procedentes de terceros países) por nuestros puertos sumaron 6,5 millones de toneladas.

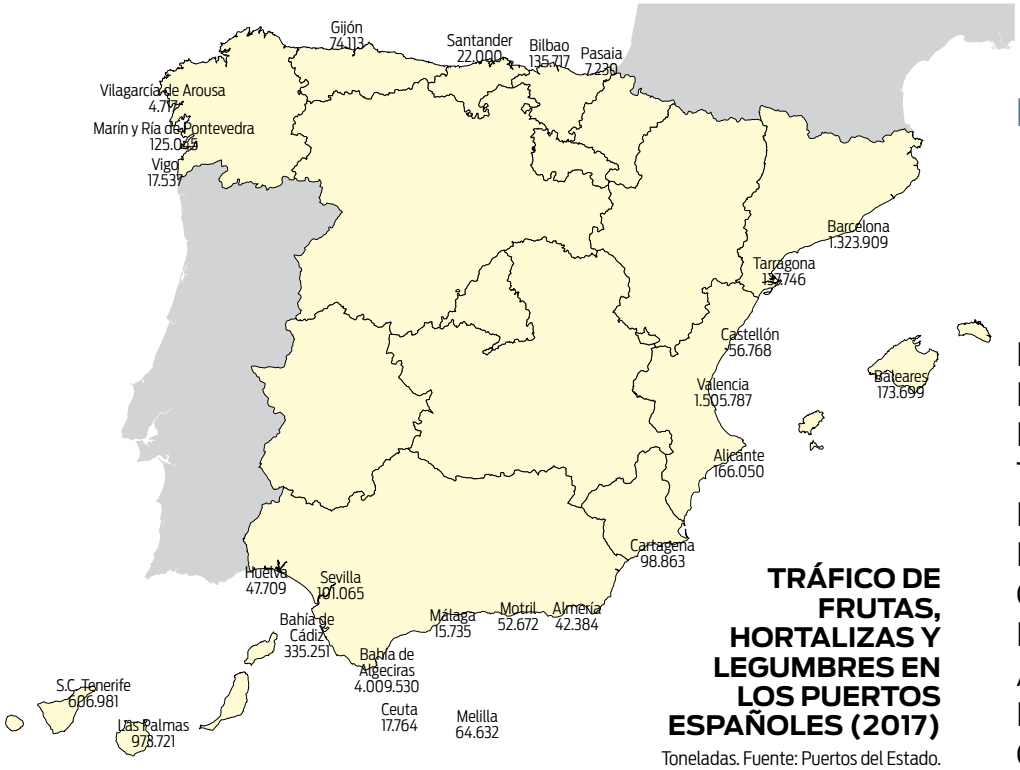
Fruit Attraction. Los puertos españoles se presentan en la Feria Fruit Attraction de Madrid con una potente oferta de productos y servicios destinados al mercado de frutas y verduras frescas.

En el stand "Ports of Spain", y bajo el lema "Connecting the World to Fresh Food", estarán presentes 15 Autoridades Portuarias (Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ferrol-San Cibrao, Huelva, Las Palmas, Motril, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo) que se suman al conjunto del sistema portuario ofreciendo 85 millones de m² de superficie terrestre y áreas de depósito, almacenes frigoríficos con cerca de dos millones de metros cúbicos de capacidad, más de 300.000 metros lineales de atraque, conexiones con cualquier puerto del mundo, puntos de inspección fronteriza (PIF), servicios fitosanitarios, y todo tipo de soluciones logísticas.

+34 956 629 630
+34 673 479 583

Fernando Santamaría - Cargo Manager
fernando.santamaria@frs.es

FRS.es



TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES (2017)

Toneladas. Fuente: Puertos del Estado.

Puertos de España

Con viento de popa

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MOVIERON POR ENCIMA DE LOS 9,35 MILLONES DE TONELADAS DURANTE EL PERÍODO ENERO-NOVIEMBRE DE 2017, CON ALGECIRAS COMO PRINCIPAL BALUARTE, ACAPARANDO EL 39 POR CIENTO DEL TOTAL COMERCIALIZADO.

España sigue ocupando el primer lugar en el ranking mundial de exportación de frutas y hortalizas, con una cuota de mercado de aproximadamente el 10 por ciento del total. Sigue la huella Países Bajos, y en tercer lugar se ubica el gigante asiático.

Gran parte de ese crecimiento viene avalado por la política comercial desplegada por los gestores portuarios españoles, que a través de los principales puertos de interés general contribuyen a que más del 60 ciento de las exportaciones, y en torno al 80 por ciento de las importaciones se realice a través de sus instalaciones.

El tráfico total de frutas, hortalizas y legumbres por los puertos españoles ya supera los 9 millones de toneladas en el período de enero-noviembre de 2017, lo que representa un incremento superior al 10 por ciento con respecto a los 8,41 millones de toneladas movidos durante esas mismas fechas en 2016.

El desembarque de este tipo productos representa el 35,4 por ciento del tonelaje total movido. En concreto, 3,3 millones de toneladas, mientras el embarque representa el 18,3 por ciento y 1,72 millones de toneladas.

Desembarque. Con respecto, al desembarque en tránsito de frutas y hortalizas a través de los puertos españoles se mueve en torno a 1,81 millones de toneladas, mientras el embarque en tránsito representa el 21,5 por ciento y 2,11 millones de toneladas. Un dato: el tránsito son mercancías que vienen de terceros países y hacen uso de las instalaciones de los puertos españoles para transbordar mercancías a otros destinos.

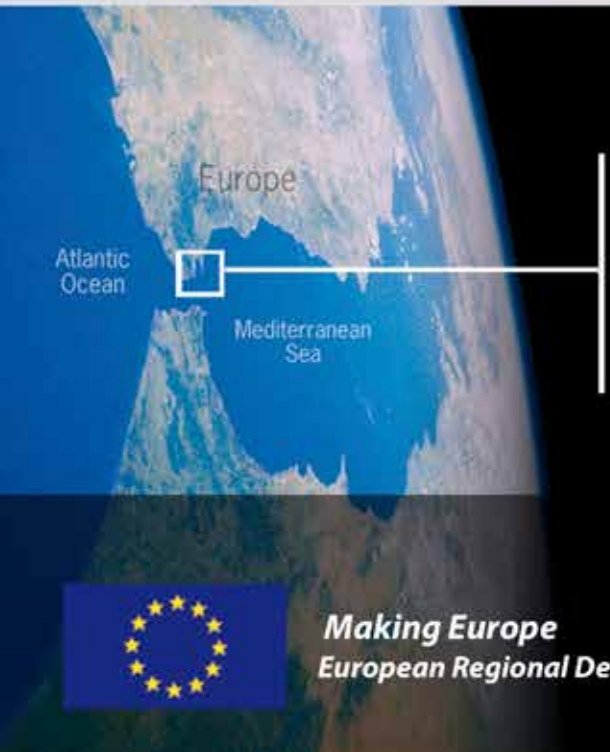
De cara al 2018 las cifras de embarque y desembarque de mercancía hortofrutícola siguen en línea ascendente, sobre todo, en los meses que va de enero hasta agosto y las perspectivas hasta final del año son optimistas y se espera un notable crecimiento con respecto al ejercicio pasado.

Líder. Un año más, el puerto de Algeciras lidera el ranking de trafico hortofrutícola entre los principales puertos españoles con más de 4 millones de toneladas manipuladas en sus instalaciones durante el pasado año y para este ejercicio 2018 se prevé un año en alzas. ◆

TRANSITO DE MERCANCÍAS PUERTOS ESPAÑOLES

Enero a agosto 2018. Fuente: Puertos del Estado.

	Total operación	DESEMBARQUE EN TRANSITO	EMBARQUE EN TRANSITO
Total AA.PP.	3.482.877	1.745.283	1.737.594
ALICANTE	145	124	21
BAHÍA DE ALGECIRAS	1.627.173	815.206	811.967
BAHÍA DE CÁDIZ	29	29	-
BALEARES	54	-	54
BARCELONA	848.810	422.797	426.013
BILBAO	1.150	538	612
CASTELLÓN	522	261	261
CEUTA	480	480	-
LAS PALMAS	263.328	131.557	131.771
MÁLAGA	14.526	7.263	7.263
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	179	132	47
SANTA CRUZ DE TENERIFE	103.687	51.543	52.144
TARRAGONA	459	459	-
VALENCIA	619.196	313.334	305.862
VIGO	3.139	1.560	1.579



The global maritime & logistics hub

www.apba.es

Making Europe
European Regional Development Fund

Algeciras Port

Algeciras

En el TOP 20 mundial de puertos mejor conectado

FUE EL SEGUNDO DEL MUNDO, SÓLO POR DETRÁS DE SINGAPUR, QUE MÁS AUMENTÓ SU CONECTIVIDAD MARÍTIMA EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE DE 2017.

Así lo desvela la consultora Drewry en su informe trimestral Ports and Terminals Insight. En ese periodo las terminales de contenedores del Puerto de Algeciras incrementaron en 8 sus nuevos enlaces semanales, que alcanzan ya los 47. Por delante de Algeciras, sólo el Puerto de Singapur, con 9 nuevas líneas. Tras la dársena del Estrecho se sitúan los puertos chinos de Ningbo y Shekou, con 7 nuevas conexiones cada uno. El repunte del último trimestre permite al Puerto de Algeciras ingresar en el TOP 20 mundial de puertos mejor conectados, ranking encabezado por Shanghai. El primer Europeo de la lista es Rotterdam, que baja del puesto 10 al 11, y el primero mediterráneo y español es Algeciras que sube del 25 al 18.

RANKING PUERTOS MEJOR CONECTADOS

1. Shanghai, China
2. Ningbo, China
3. Singapur
4. Busan, Corea del Sur
5. Hong Kong, China
6. Yantian, China
7. Qingdao, China
...
11. Rotterdam, Holanda
...
18. Algeciras, España

Puerto de Bilbao

Comienzan los trabajos para acabar la primera fase del Espigón Central

EN ESTA SEGUNDA ETAPA, QUE SE INICIARÁ A LO LARGO DE ESTE MES DE OCTUBRE Y CONCLUIRÁ EN FEBRERO, SE PROCEDERÁ A LA EXTRACCIÓN DE ARENA EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO, QUE SERÁ UTILIZADA COMO RELLENO DEL MUELLE.

Las obras de la primera fase del Espigón central del Puerto de Bilbao, llamado a acoger nuevos proyectos empresariales, inicia su segunda etapa con la extracción de arena que será utilizada para la finalización de los trabajos. Este relleno hidráulico con arena es similar a los realizados con anterioridad en el propio Puerto y no han tenido afección directa sobre el ecosistema ni sobre las playas de la zona.

Está avalado por informes de organismos y entidades independientes, cuenta con su preceptivo estudio de impacto ambiental, declaración de impacto ambiental favorable y plan de seguimiento ambiental.

El Puerto de Bilbao tiene un nivel de ocupación cercano al 87%, lo cual aconseja crear suelo para acoger nuevos proyectos logísticos, comerciales e incluso industriales. El proyecto del Espigón Central de la Ampliación es, por lo tanto, una obra estratégica para el Puerto de Bilbao, cuya ejecución le permitirá mantener su posición de puerto de referencia en el eje Atlántico y, consecuentemente, la generación de riqueza y empleo para Euskadi.

Las obras, iniciadas en septiembre de 2016, tienen un plazo de ejecución de 39 meses. La primera etapa ha durado 24 meses, tres menos de lo previsto; y la segunda concluirá en febrero de 2019.

El presupuesto de la obra se sitúa en 74 millones. La Comisión Europea aportará el 20 por ciento del importe, en el ámbito del programa Connecting Europe Facility (CEF).

Arola

LINKING YOUR WORLD

Visítanos en la feria Fruit Attraction

23-25 OCTUBRE 2018

Av. Partenón 5, Madrid **Hall 10 Stand: 10E11**

10 years fruit attraction

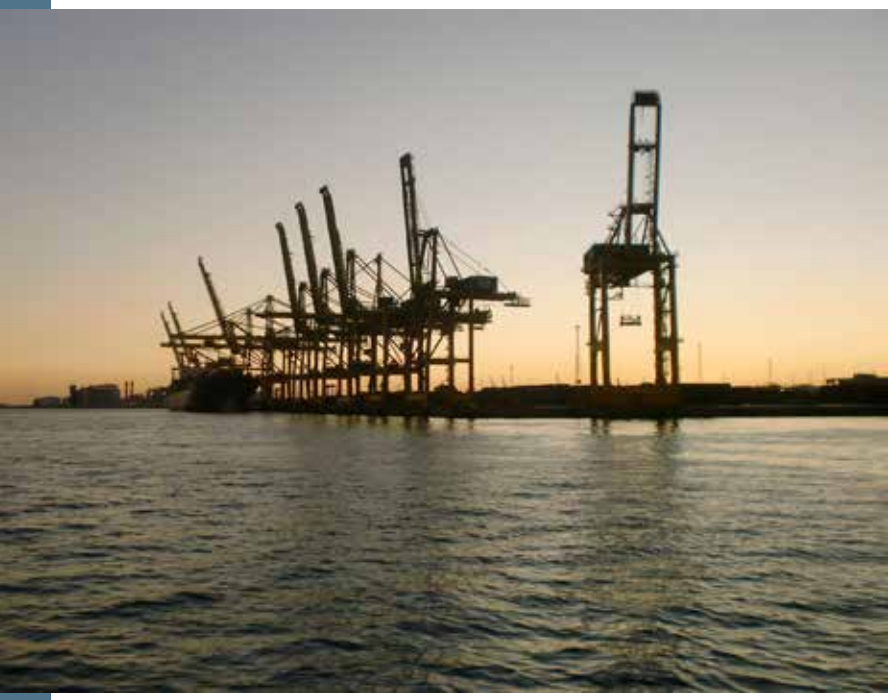
FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS

#Fruitattraction10years

Port de Barcelona

Firma la Declaración de Shenzhen y apuesta por un big data global

LA INSTALACIÓN CATALANA PRESENTA EN LA FERIA CILF SU APUESTA TECNOLÓGICA COMO HERRAMIENTA DE COMPETITIVIDAD A SERVICIO DE SUS CLIENTES.



El Port de Barcelona firmó el pasado jueves la Declaración de Shenzhen, que defiende la transformación digital de la industria portuaria en todo el mundo y la promoción conjunta de tecnologías disruptivas que sitúen a los puertos como piezas clave en las cadenas de valor globales.

La Declaración de Shenzhen se firmó al finalizar el 4º Foro "21st Century Maritime Silk Road' International Port Cooperation" y 7º Foro "International Port Chain Strategy of Shenzhen", celebrado en el marco de la 13th China (Shenzhen) International Logistics and Transportation Fair (CILF), organizadas en la ciudad condal del 11 al 13 de octubre pasados.

La declaración reconoce el papel que han jugado las tecnologías de la información en el desarrollo portuario experimentado durante los últimos años. En el primer punto, el documento propone seguir promoviendo la aplicación de tecnologías disruptivas -Big data, inteligencia artificial, blockchain- que faciliten la construcción de una plataforma big data portuaria global.

Herramienta de cooperación. En segundo lugar, la Declaración de Shenzhen defiende la necesidad de estandarizar e interconectar las plataformas tecnológicas que puertos y navieras tienen actualmente en servicio, incluyendo los diferentes servicios que ofrecen las administraciones y las empresas para facilitar la construcción de un sistema abierto y compartido.

Finalmente, la Declaración de Shenzhen -que han firmado los puertos de Amberes, Barcelona, Gdansk, Halifax, Hamburgo, Rotterdam, Zeebrugge, Riga, Valencia, Shenzhen, la Autoridad Portuaria de Sri Lanka y la Corporación de Puertos de Indonesia- apuesta por establecer una alianza para la construcción de un big data portuario que, utilizando las tecnologías disruptivas y la estandarización de las plataformas tecnológicas portuarias y marítimas, se convierta en una herramienta de cooperación que aporte beneficios a todos los implicados.

Spanish Ports

Connecting The World To Fresh Food

España, **Líder Mundial en Exportación de Frutas y Verduras**

PRINCIPAL HUB DEL SUR DE EUROPA,
EN LA ENCRUCIJADA DE LAS PRINCIPALE S RUTAS MARÍTIMAS

CONECTADOS CON
LAS PRINCIPALES REDES DE TRANSPORTE DE
EUROPA

545 MILLONES DE TONELADAS DE MERCANCÍAS MANIPULADAS EN 2017, INCLUÍDAS 9,5 MILLONES DE TONELADAS DE FRUTAS Y VERDURAS

www.puertos.es

Avda. del Partenón, 10
28042 Madrid - España
T +34 915245500
F +34 915245501

Puertos del Estado

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

BRASIL

Natal y Pecém se disputan las salidas frutícolas

BRASIL TIENE EN NATAL, PECÉM Y SALVADOR DE BAHÍA LOS TRES PUERTOS POR LOS QUE MOVILIZA 670.000 TONELADAS DE FRUTAS FRESCAS. PECÉM HA ENTRADO CON FUERZA Y COMPITE DIRECTAMENTE CON EL HISTÓRICO NATAL.

Por Rafael Losilla
rlosilla@fyh.es

Brasil tiene cuatro puertos punteros en el movimiento de productos frescos. Tres puertos más centrados en las exportaciones –Natal, Pecém y Salvador de Bahía- y un puerto importador –Santos-.

Y es que Brasil exporta por vía marítima y aérea en torno a las 680.000 toneladas de frutas frescas, de las que unas 11.000 toneladas se realizan por vía aérea y el resto por vía marítima, según el Ministerio de Transportes, Puertos y Aviación Civil de Brasil.

Natal y Pecém son los puertos punteros en volumen y servicios y son los que se encuentran cerca de los puntos calientes de producción frutícola, donde las partidas de melón, sandía, mango o papayas predominan.

El puerto de Pecem quiere convertirse en alternativa real al puerto de Natal en frutas y hortalizas.

La entrada de Pecém. Natal (Rio Grande del Norte) siempre ha sido el puerto de referencia por estar cerca de las zonas de producción de Ceará y el más utilizado por el cliente más importante del segmento de frutas frescas: Agrícola Famosa.

Esta empresa exporta por vía marítima en torno a los 8.500 containers y "las expectativas es incrementar esta cifra, ya que el mercado local se encuentra bastante parado por la situación económica que vive Brasil", señala Luiz Roberto Barcelós, director de Agrícola Famosa.

Pero al puerto de Natal le ha salido un duro competidor: el puerto de Pecém. La conexión creada por la naviera MSC desde el puerto de Pecém con los puertos de Rotterdam, Amberes, Hamburgo, Brenerhaven y Le Havre, le ha dado especial vida a este puerto, hasta el punto de que las operaciones con fruta crecieron un 26 por ciento durante el año 2017.

Durante 2017 el puerto de Pecém exportó 213.000 toneladas de fruta fresca y "esperamos alcanzar mayores puntas de actividad con fruta fresca y poder superar los 1.300 containers por semana", señala Rebeca Oliveira, directora de Desarrollo Comercial del Puerto de Pecém a través de un comunicado.

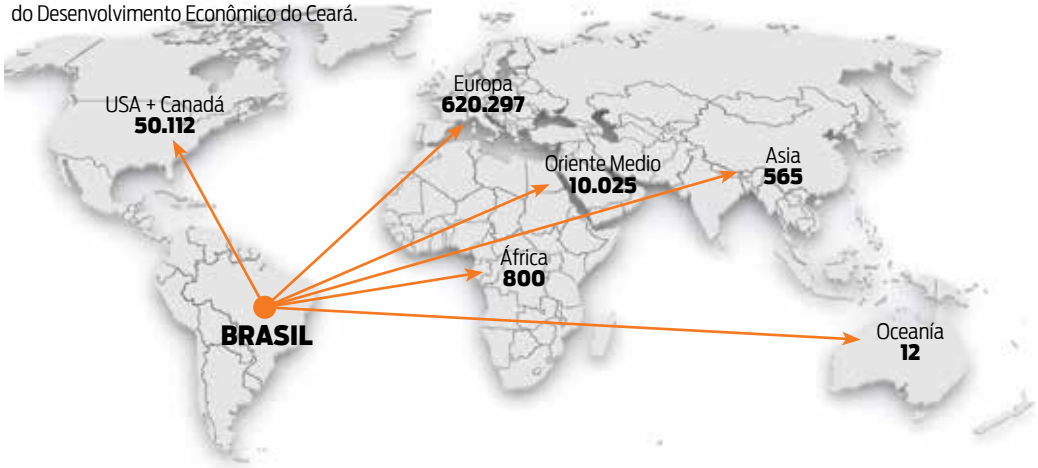
La entrada de MSC en el puerto de Pecém responde a "la integración de elementos importantes en el modo marítimo para asistir a los clientes. El mercado demanda inversiones y mejora de las estructuras para atender a navíos mayores y mejora en la calidad del servicio de los contenedores refrigerados", apunta Elber Justo, presidente de MSC Brasil.

Uno de los puntos fuertes del puerto de Pecém es la agilidad de tránsito para atender las necesidades de los mercados europeos.

En la actualidad el puerto de Pecém también está co-

EXPORTACIONES FRUTÍCOLAS DE BRASIL POR VÍA MARÍTIMA Y AÉREA (2017)

EN TONELADAS. Fuente: Revista F&H a partir de datos de Secretaria do Desenvolvimento Econômico do Ceará.



nectado con los servicios de Maersk y Hamburg Süd.

Los argumentos de Natal. El Puerto de Natal depende en un 30 por ciento de las exportaciones de frutas frescas. Mueve más de 230.000 toneladas de fruta fresca y "nuestra experiencia nos permite trabajar y gestionar perfectamente esta gama de productos", señalan desde la empresa Cia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), la empresa que gestiona en la actualidad el puerto de Natal.
Actualmente Natal tiene líneas directas con los puertos de Algeciras y Vigo en España; Sheerness en el Reino Unido y Rotterdam en Holanda.
El puerto de Natal es el más cercano al Viejo Continente, mercado fundamental para las frutas de Brasil.
De todos los productos frescos que exporta el Puerto de Natal el 68 por ciento corresponde a fruta fresca y

EL PUERTO DE NATAL EXPORTA 230.000 TONELADAS DE FRUTA FRESCA

un 29 por ciento a pescado, según Inframérica.

Europa. Y es que el 91 por ciento de las expediciones frutícolas por vía marítima y aérea de Brasil acuden al mercado europeo. Más de 620.000 toneladas de frutas, entre las que destaca las 328.000 toneladas de melón y sandías frescas.
Dentro del mercado europeo, hay tres destinos de volumen para las exportaciones de Brasil: Holanda, Reino Unido y España. Holanda es usada como reexportador, mientras que Reino Unido es consumidor final y España es mixto, ya que una parte se reexporta para Francia y Portugal.

La vía aérea

Las compañías TAP (Portugal) y Lufthansa (Alemania) son las más activas en expedir fruta fresca por la vía aérea. Durante 2017 se exportaron 11.000 toneladas por aire, de las que 8.000 toneladas salieron del puerto de Natal, el más preparado de Brasil.
El aeropuerto de Natal cuenta con siete cámaras frigoríficas con una capacidad de 1.300 metros cúbicos para introducir casi 29 toneladas de producto.
Tanto el servicio de TAP como de Lufthansa se realiza durante tres veces a la semana y los productos más expedidos por vía aérea son mangos, papayas y piñas.
Portugal es uno de los destinos que más valora la presencia de mangos frescos recolectados en el plazo de 2-3 días y lo mismo ocurre con las piñas 'premium' en el mercado alemán.

La portuguesa TAP es la aérea más activa con Brasil para fruta fresca.

"AGURPLÁSTICOADIÓS"

EL GOBIERNO DE NAVARRA, BAJO EL LEMA "AGUSPLÁSTICOADIÓS", HA LANZADO UNA CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN CIUDADANA PARA REDUCIR EL USO DE BOLSAS DE PLÁSTICO.

En esta campaña intervienen también la Oficina de Prevención e Impulso de la Economía Circular del Gobierno de Navarra, el Consorcio de Residuos y GAN-NIK con la colaboración de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, y se enmarca en la puesta en práctica de los principios de la recién aprobada Ley Foral de Residuos.

El presupuesto de la campaña asciende a 55.800 euros, y se difundirá en prensa, radio, medios digitales y redes sociales.

Junto a la campaña "AgurPlásticoAdiós", se ha organizado una iniciativa de distribución de 130.000 bolsas de papel, que repartirán a partir de mañana el Gobierno de Navarra y el Consorcio de Residuos.

El lema "Reutilízame, soy local... Hola bolsa de papel/Bertakoa naiz paperezko poltsa kaixo berrerabili" es el elegido para la iniciativa, que propone el uso de las bolsas de papel reutilizables como alternativa a las de plástico, y que coincide con la celebración mañana del Día Europeo de la bolsa de papel.

Las bolsas han sido fabricadas en la empresa Smurfit Kappa en Sangüesa, con materias primas renovables procedentes de áreas forestales locales gestionadas de forma sostenible y certificada.

Son muy resistentes, ya que son capaces de cargar una amplia gama de productos de hasta 12 kilogramos de peso, y resisten la humedad.

UNIQ | PRESENTA PRIMER SOFTWARE PARA EMBALAJE DE CARTÓN HORTOFRUTÍCOLA

UNIQ, EL SELLO DE CALIDAD AGRÍCOLA PARA ENVASES DE CARTÓN ONDULADO, PARTICIPA EN LA X EDICIÓN DE LA FERIA FRUIT ATTRACTION, PUNTO DE ENCUENTRO CLAVE PARA EL SECTOR HORTOFRUTÍCOLA MUNDIAL, CON MÁS DE 70.000 PROFESIONALES DE 120 PAÍSES.

UNIQ, el sello de calidad agrícola para envases de cartón ondulado, participa en la X edición de la Feria Fruit Attraction, punto de encuentro clave para el sector hortofrutícola mundial, con más de 70.000 profesionales de 120 países.

Un año más, UNIQ estará presente en el Pabellón 3 stand 3C13, en el recinto ferial de IFEMA Madrid del 23 al 25 de Octubre, mostrando las últimas novedades sobre su sello de calidad a la comunidad profesional.

Además, dentro de su plan estratégico de mejora continua en el ámbito de la innovación y desarrollo, presentará el primer desarrollo de software creado para seleccionar el tipo de embalaje en cartón ondulado que mejor se adapte a las frutas y verduras, permitiendo saber cuál es la caja perfecta para su transporte y conservación.

Operar en un mercado cada vez más global, hace muy necesaria la diferenciación. UNIQ aporta soluciones con un alto grado de calidad, innovación, diseño y estandarización de medidas, lo que permite optimizar los procesos de envasado, almacenaje, transporte y logística.

La presencia de UNIQ en Fruit Attraction supone consolidación para seguir posicionando la marca y avalar su liderazgo en el sector. UNIQ cuenta con más de 40 plantas de fabricación adheridas al proyecto.

En definitiva, esta feria consolidará el sello de calidad UNIQ como referente internacional en el mercado de los envases en cartón ondulado para productos hortofrutícolas.

CONFIANZA SIN FIANZA

AFCO

SOMOS GARANTÍA, SOMOS CALIDAD, SOMOS CARTÓN, **SOMOS UNIQ**

www.grupouniq.com | www.afco.es

uniq
garantía·calidad·cartón

NIASAFE

PROYECTO PARA IDENTIFICAR Y CONTROLAR LAS NIAS

EL OBJETIVO ES DESARROLLAR UNA METODOLOGÍA PARA APOYAR A LAS EMPRESAS EN LA IDENTIFICACIÓN Y CONTROL DE LAS NIAS CON LA FINALIDAD DE MEJORAR LA SEGURIDAD ALIMENTARIA EN ENVASES PLÁSTICOS EN CONTACTO CON ALIMENTOS.

Las NIAS (sustancias no añadidas intencionadamente) son compuestos químicos de muy variada naturaleza que pueden aparecer en materias primas poliméricas y también en productos finales o semielaborados a partir de éstas durante el procesado. Debido a la naturaleza desconocida de estas especies químicas y su posible efecto perjudicial sobre los seres humanos, la legislación de materiales plásticos en contacto con los alimentos ha hecho hincapié en la evaluación de riesgos de las NIAS, además de trabajar con buenas prácticas de fabricación (BPF) para reducir su presencia.

CONTROLNIAS. En 2017, AIJU, Instituto Tecnológico de Producto Infantil y Ocio, abordó de forma sistemática el análisis de las NIAS en materiales plásticos en contacto con alimentos como investigación en el marco del proyecto CONTROLNIAS.

Durante 2018, los avances y resultados obtenidos han permitido que dicha investigación continúe, dentro del proyecto "Desarrollo de una metodología innovadora para la identificación y la evaluación de riesgos de NIAS en los plásticos en contacto con alimentos" NIASAFE, desarrollado en colaboración con AIMPLAS, Instituto Tecnológico del Plástico, y AINIA Centro Tecnológico, como coordinador del mismo.

En el marco de este proyecto, la investigación en el análisis de las NIAS se ha distribuido por grupos de artículos de plástico en contacto con alimentos que engloban al menaje de hogar y a los envases de un solo uso. Además, se investigan los procesos de producción de estos materiales y su posible incidencia en la presencia de NIAS.

También se va a estudiar la interacción con el alimento. En concreto, la posible aparición de NIAS en el procesado térmico de conservación de los alimentos envasados y en su posterior cocinado.

Evaluación toxicológica. El proyecto pretende abarcar también la evaluación toxicológica de las sustancias encontradas y la realización del análisis de riesgo correspondiente, por lo que se incorporarán sistemas de análisis de citotoxicidad y genotoxicidad.

Así pues, se trabaja en las dos corrientes de interés en el estudio de NIAS, su control y eliminación. Por una parte, desde el punto de vista analítico-químico y, por otra, en los avances para evaluar de forma rigurosa la exposición a un riesgo toxicológico para la salud por sustancias muchas veces desconocidas. Esto último se realizará mediante cultivos celulares en el laboratorio de bioensayos de AINIA.

Ya que el nivel de tecnologías analíticas y conocimientos necesarios para alcanzar dicho objetivo es muy elevado, AIMPLAS, Instituto Tecnológico del Plástico, junto a AIJU, Instituto Tecnológico de Producto Infantil y Ocio, y AINIA Centro Tecnológico, está desarrollando metodologías de identificación y control de NIAS que pondrán a disposición de las pymes para que puedan asegurar el cumplimiento de la legislación de plásticos en contacto con alimentos.

Difusión. El proyecto NIASAFE fue recientemente aprobado por el IVACE con la cofinanciación de los fondos FEDER de la UE, dentro del Programa Operativo FEDER de la Comunitat Valenciana 2014-2020.

Una vez concluido, se prevé la transferencia y difusión de metodologías de identificación y control desarrolladas a las empresas de la Comunidad Valenciana relacionadas con toda la cadena de valor, desde la fabricación de la materia prima del envase o artículo hasta el envasado de los alimentos o el uso final en contacto con los alimentos.

ALEMANIA REINO UNIDO HOLANDA ITALIA AUSTRIA ESPAÑA

REPÚBLICA CHECA PORTUGAL BÉLGICA FRANCIA NORUEGA

RUMANÍA DINAMARCA POLONIA SUECIA BULGARIA HUNGRÍA

LUXEMBURGO MARRUECOS GRECIA CROACIA FINLANDIA

LITUANIA ESLOVENIA ESTONIA SUIZA IRLANDA SERBIA

fruit attraction 10 years

FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS

23-25 OCT. 2018

Visítanos en el **pabellón 10 stand D11**

JCARRION

www.jcarrion.es

Matriculaciones de vehículos |

Caen en septiembre por la nueva normativa de medición de emisiones WLTP

LA ENTRADA EN VIGOR EL PASADO 1 DE SEPTIEMBRE DE LA NUEVA NORMATIVA DE MEDICIÓN DE EMISIONES WLTP PROVOCÓ, DURANTE LOS MESES DE JULIO Y AGOSTO, UN INCREMENTO EXCEPCIONAL DE LAS ENTREGAS.

Las matriculaciones de turismos y todoterrenos en el mes de septiembre se redujeron un 17 por ciento respecto del mismo periodo del año pasado, hasta las 69.129 unidades

El mes de septiembre contó con un día laborable menos que el año pasado, lo que impacta en el resultado final de las ventas. Además, la entrada en vigor el pasado 1 de septiembre de la nueva normativa de medición de emisiones WLTP provocó, durante los meses de julio y agosto, un incremento excepcional de las entregas. Este fenómeno explica la reducción de las matriculaciones de septiembre porque se adelantaron operaciones a estos meses estivales.

La caída fue común a todos los canales, si bien son los alquiladores los que registran una caída más pronunciada. La reducción de las ventas de las empresas de rentacar respecto del mismo mes del año pasado ha sido del 43 por ciento, hasta las 2.547 unidades. En el acumulado del año, la tendencia sigue en positivo para las ventas de turismos y todoterrenos. Destaca el canal de empresas, con un 20 por ciento de crecimiento.

Vehículos comerciales ligeros. En septiembre, se han matriculado 13.551 vehículos comerciales ligeros. Esta cifra supone un descenso de las comercializaciones del 9,3 por ciento en comparación con el mismo mes del pasado año. Esta caída impacta en el resultado para el acumulado del año, que pierde la tendencia de crecimiento a doble dígito registrada en los meses anteriores. En los nueve primeros meses del año, las ventas de vehículos comerciales ligeros crecieron un 9,4%, hasta las 161.161 unidades.

El canal de empresas aumentó su peso en el mercado total en el mes de septiembre, recogiendo el 60,9 por ciento de todas las entregas, hasta las 8.259 unidades. Es el canal que menos cae en el noveno mes del año, con un descenso de las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros del 3,7 por ciento.

Industriales. Las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses alcanzaron en el mes de septiembre las 2.328 unidades, lo que supone una bajada del 11,3% respecto al mismo mes de 2017.

Entre enero y septiembre, este tipo de vehículos han alcanzado las 20.178 unidades registradas, lo que se traduce en un aumento de las comercializaciones del 2,8 por ciento en comparación con los primeros ocho meses del año pasado. ◆

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 Huercal de Almería. www.saveres.mercedes-benz.es

Saint-Charles INTERNATIONAL
FRUITS & LEGUMES - PERPIGNAN - FRANCE

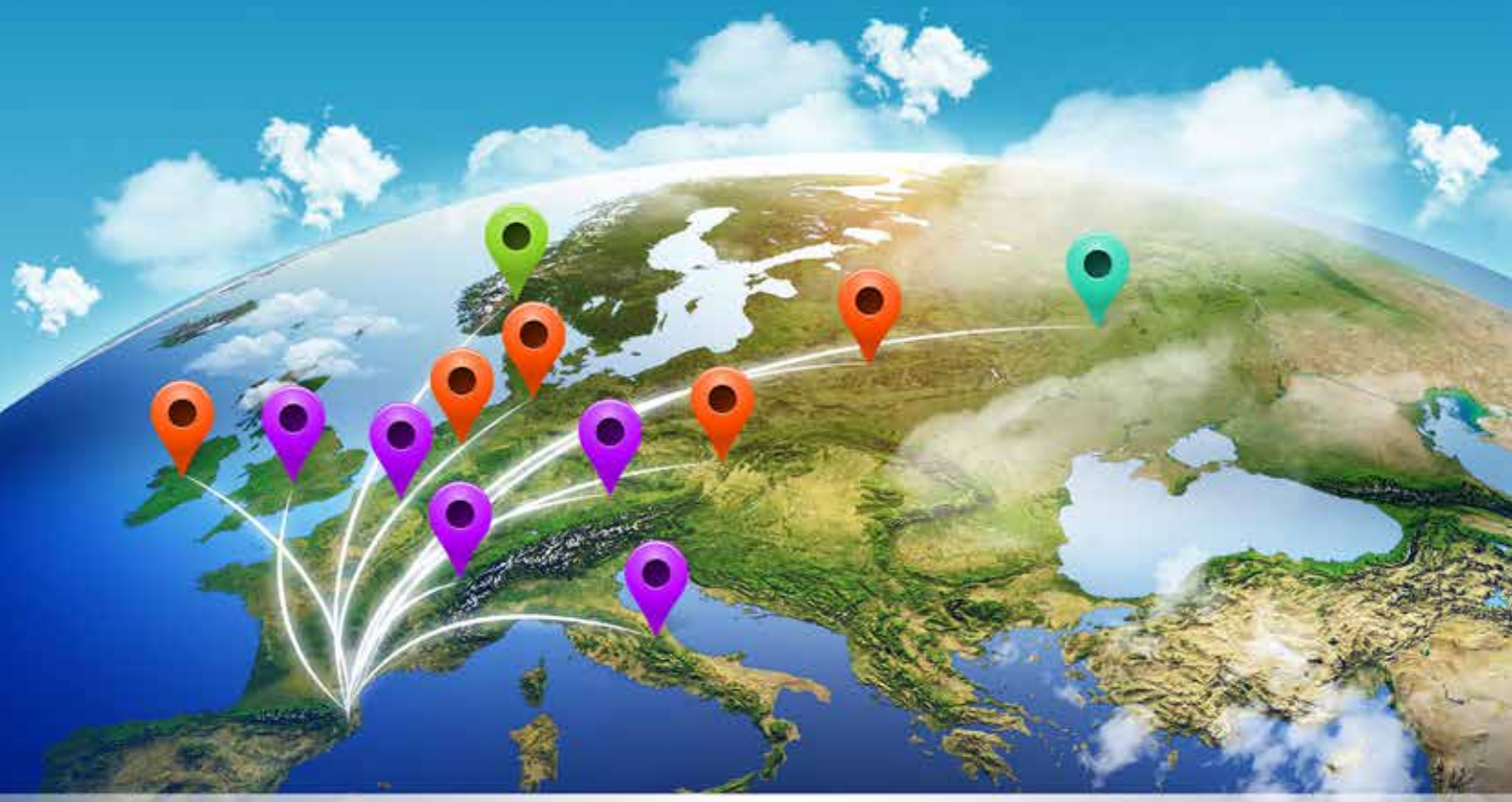
Interreg POCTEFA
UNIÓN EUROPEA
UNION EUROPÉENNE
Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)
Proyecto TRAILS

SUS FRUTAS Y HORTALIZAS

Desde PERPIGNAN ...

EN TODA EUROPA

DÍA A/B	DÍA A/C	DÍA A/D	DÍA A/E



+33 468 546 640 - communication@saintcharlesinternational.fr - www.public-saintcharlesinternational.com

saintcharlesinternational tvsaintcharles

LA ANALÍTICA AVANZADA LLEGA A FRUIT ATTRACTION 2018 DE LA MANO DE HISPATEC

EL LANZAMIENTO DE HISPATEC ANALYTICS, LA FILIAL ESPECIALIZADA EN SOLUCIONES DE ANALÍTICA AVANZADA AL SECTOR AGROALIMENTARIO, SERÁ UNO DE LOS PRINCIPALES ALICIENTES DE LA PRESENCIA DEL GRUPO EN FRUIT ATTRACTION.

Grupo Hispatec estará presente por cuarto año consecutivo en Fruit Attraction, la feria internacional de referencia para el sector agroalimentario en España. Hispatec. Además de estas presentaciones, el personal de la empresa procurará una atención personalizada a clientes actuales y futuros, así como a los invitados comerciales extranjeros.

Hispatec Analytics. Esta nueva división del negocio, que cuenta con más de una decena de expertos de contrastada trayectoria en el sector agroalimentario, refleja la firme apuesta de Hispatec por convertirse en el socio tecnológico de confianza no sólo de las empresas dedicadas a la comercialización de frutas y hortalizas, sino de toda la cadena agroalimentaria.
Hispatec Analytics aparece como el complemento perfecto a los servicios ya conocidos de Hispatec como el 'ERP Agro', el sistema para la recogida de datos en campo 'Hortisys' o el cuaderno digital 'Campogest'. Sus soluciones, basadas en el uso de sofisticados algoritmos y modelos matemáticos, permiten a las empresas agroalimentarias mejorar sus decisiones en base a las predicciones sobre escenarios futuros hechas por estos sistemas 'inteligentes'.

Datos históricos. Gracias a los datos históricos recopilados sobre una determinada actividad, se puede inferir su evolución futura con un escaso margen de error. Así, situaciones como los excesos en la producción, los picos y las caídas de la demanda o la aparición de plagas serán más predecibles a partir de ahora.
El presidente de Hispatec, José Luis Molina, explica que "nuestro propósito es que decisiones que antes se tomaban en base a la intuición o la experiencia se hagan con una base matemática y con un mayor rigor científico". Una tarea esencial en la agricultura moderna, en la que "un agricultor tiene que tomar, de media, unas 50 o 60 pequeñas decisiones que afectan al desarrollo de la campaña", avisa el responsable del grupo.

Los representantes de las startups seleccionadas, en la última Jornada de gestión de equipos de alta productividad

REVOOLT | SELECCIONADA EN EL PROGRAMA DE ACELERACIÓN PARA STARTUPS DE LOGÍSTICA

EDELIVERY ACCELERATOR HA SIDO PUESTO EN MARCHA POR LA SALLE CAMPUS BARCELONA, A TRAVÉS DE SU PARQUE DE INNOVACIÓN LA SALLE TECHNOVA BARCELONA, Y EL CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA (CZFB).

Revoolt, la startup española especializada en soluciones ZeroCO2 para la logística urbana, ha sido seleccionada para participar en eDelivery Accelerator, un programa de aceleración para startups innovadoras del sector del transporte y la logística con proyectos dirigidos a empresas (B2B) y usuarios finales (B2C).

Transformando el mundo del 'supply'. Para su CEO, Ángel Sánchez, "formar parte de este programa nos confirma que vamos por buen camino en la transformación del mundo del 'supply' y reconoce nuestro esfuerzo por mejorar la calidad de vida de las personas a través de la innovación logística. Además, supone un importante respaldo para que podamos crear sinergias con empresas maduras y conectarnos con la industria".
Las soluciones de movilidad sostenible de Revoolt convierten la logística de última milla en un proceso optimizado y de alto valor añadido para empresas y clientes finales. Para ello, se basa en una plataforma Cloud, complementada con un servicio de entrega a domicilio realizado por una flota de vehículos ecológicos. De esta manera, brinda una solución integral a empresas y operadores logísticos que ofrecen o demandan este tipo de servicios bajo un entorno ético y medioambientalmente sostenible.

Modelo de negocio. eDelivery Accelerator ha sido puesto en marcha por La Salle Campus Barcelona, a través de su parque de innovación La Salle Technova Barcelona, y el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB). Su objetivo es mejorar la habilidad de las startups del sector logístico –que utilizan tecnologías como el Big Data, Business Intelligence, el Internet de las Cosas o la Inteligencia Artificial- para lanzar planes de negocio e iniciar nuevos proyectos, proporcionándoles las herramientas necesarias para identificar, desarrollar y crear oportunidades de mercado.

DISTINTOS
DESDE SIEMPRE

ESPECIALISTAS EN RIESGOS
ESPECIALISTAS EN RIEGOS

SON DISTINTOS ESPECIALISTAS Y AMBOS TRABAJAN EN NUESTRA ENTIDAD.
LOS DOS SON IMPRESCINDIBLES PARA NOSOTROS.
CONOCEN NUESTRO SECTOR. SUMAN CONOCIMIENTO Y SOLUCIONES.

**ES LO QUE NOS HACE DISTINTOS COMO ENTIDAD FINANCIERA...
EL SER COMO TÚ.**

GRUPO
COOPERATIVO
CAJAMAR

adnagro.es

EL TALLER DE MURGI CARGO SE SUMA AL CLUB TOP TRUCK

EL TALLER MURGI CARGO PASA A FORMAR PARTE DEL COLECTIVO EUROPEO TOP TRUCK PARA GANAR EN SERVICIO FUERA DE ESPAÑA Y COMPETITIVIDAD EN PRECIOS.

El taller del operador logístico Murgi Cargo (El Ejido/Almería) pasa a formar parte del grupo Top Truck, una iniciativa a nivel de talleres que cuenta con 849 talleres en 16 países europeos.
El paso dado por el empresario Germán García, administrador de la agencia Murgi Cargo, responde a las posibilidades "que nos da trabajar con un grupo europeo de talleres, ya que nos hace ser más competitivos en precios y poder dar servicios a nuestros clientes independientemente de donde estén o tengan la avería".
Y es que una de las ventajas de Top Truck es la comunicación que existe entre todo el grupo de talleres que se encuentra dentro de este colectivo "para solucionar cualquier tipo de averías o incidencias, garantizando el pago de la reparación desde el taller del cliente, sin que el transportista tenga que preocuparse por la cuestión económica", señala García Alférez.
En este sentido, Top Truck permite acuerdos entre su colectivo de talleres y talleres independientes que no estén dentro del grupo para facilitar el servicio al transportista y facilidades en el pago.

Prestaciones. Murgi Cargo abrió un taller hace ocho años con una superficie de 500 metros cuadrados para las reparaciones de su pro-

¿Qué es Top Truck?

Top Truck es la mayor red de talleres multimarca de toda Europa con sus 849 talleres hasta agosto de 2018.
La red está presente en 16 países de Europa y la filosofía de su existencia es poder facilitar a los transportistas un servicio completo y con facilidades en caso de averías o incidencias.
Los talleres de Top Truck no son propiedad de la red ni tampoco están en régimen de franquicia. Cada taller es independiente y acogido a sus propias normas, pero los talleres que están en la red juegan con múltiples ventajas.

Ventajas. La primera ventaja es gozar de precios más accesibles para los usuarios gracias a que el paquete de recambios resulta más económico para los tallres. "No es lo mismo adquirir piezas para los 850 talleres que conforman nuestra red europea a la adquisición que pueda realizar un taller particular", señala Iñaki Ayanz, director general de Top Truck en España.
Otro punto fuerte es su área de influencia europea, ya que la red goza de talleres en 16 países de Europa y acuerdos con talleres terceros que no son de la red, por lo que "el transportista en caso de avería sólo debe llamar a su taller Top Truck de siempre y ellos ya se encargan de realizarle el servicio de traslado al taller más cercano y el de financiación, ya que su taller garantiza el pago de las facturas", aseguran desde la compañía Top Truck. De hecho, entre los talleres que están en la red y acuerdos con talleres independientes, Top Truck puede dar servicio en más de 1.300 puntos de taller.
El servicio está activo durante las 24 horas y los 365 días para que el transportista no se vea afectado por días festivos en cualquier punto de Europa.
La red tiene acuerdos especiales con operadores que cuentan con grandes flotas y ahora ha lanzado el producto 'Garantía Europea Top Truck', un servicio para que la mercancía que estaba siendo transportada por la cabeza de camión averiada, llegue a su destino sin coste adicional.

RED TOP TRUCK EN EUROPA

Germán García Alférez es director de Murgi Cargo.

pia flota de camiones. Con este paso dado ha ampliado sus naves de taller hasta los 2.000 metros cuadrados, incorporando una cabina presurizada de pintura de secado rápido única en Almería.

El taller de Murgi Cargo, ubicado en la ciudad de Transporte de El Ejido, es el único multimarca que existe actualmente en el Poniente almeriense, "y está para dar servicio a todo tipo de transportista y clientela", señala García.

De hecho, la empresa ya ha firmado los primeros contratos con los grandes grupos logísticos de transporte por carretera de España.

Murgi Cargo cuenta con una cabina presurizada.

Disponibilidad limitada y sujeta a cumplimiento de condiciones de contratación. Consulta las bases y condiciones completas contactando con MP Vatservices SL; MP Vatservices SL, se reserva el derecho de cancelar, ampliar y/o modificar las condiciones y promociones de este documento sin previo aviso ni comunicación.

univat un dispositivo único y definitivo

La sinergia de 3 grandes empresas alemanas, T-Systems International GmbH, Daimler AG and DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG., ha permitido desarrollar el dispositivo de peajes ÚNICO y DEFINITIVO.

Con una tecnología de vanguardia, y tras años de desarrollo ahora es el momento de lanzar el dispositivo univat.

Ven a vatservices ahora y no esperes más para equiparte con un dispositivo único en el pago de peajes en toda Europa.

Con la calidad y garantía de vatservices tendrás el mejor soporte y la mejor atención personalizada.

No te lo pienses. Solicita ya tu dispositivo univat o viavat, con las mejores condiciones comerciales y con el mejor servicio y atención profesional.

¿Quieres saber más? Contáctanos y hablamos

C/ José Abascal, 57 - 4ª Planta
28003 Madrid
(+34) 917 517 595
reservas@univat.es

vatservices
Official partner DKV
vatservices 10 años

SIMULADOR DE CONDUCCIÓN DE FROET | REALIZA SU PRIMERA SALIDA A LA EMPRESA HERMANOS CORREDOR DE CIEZA

EL OBJETIVO ES QUE LOS CONDUCTORES CONOZCAN LA FORMA DE EFECTUAR UNA CONDUCCIÓN SEGURA Y EVASIVA, QUE CONOZCAN LOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN ESP, ASR ABS Y QUE SEPAN ACTUAR ANTE IMPREVISTOS EN LA CONDUCCIÓN POR AVERÍAS MECÁNICAS.

El simulador de conducción de última generación de Froet ha realizado su primera salida de formación a la empresa de Transportes Hermanos Corredor de Cieza, donde 30 de sus trabajadores realizan diversas acciones de actualización profesional, adaptadas a sus necesidades específicas.
El objetivo es que los conductores conozcan la forma de efectuar una conducción segura y evasiva, que conozcan los sistemas de ayuda a la conducción ESP, ASR ABS y que sepan actuar ante imprevistos en la conducción por averías mecánicas.
A su vez, los conductores experimentarán a través del simulador cómo les pueden afectar las distracciones al volante, como llamadas de teléfono, el uso del whatsApp o la conducción bajo el efecto del alcohol.

Formación. Transportes Hermanos Corredor es una empresa comprometida con la formación de sus empleados y con la seguridad, por lo que considera que este simulador "es una herramienta perfecta para que nuestros conductores sepan reaccionar de la mejor manera ante cualquier situación de peligro, utilizando la tecnología disponible en los vehículos, evitando accidentes y que puedan realizar su trabajo de la forma más segura".
De esta forma, Transportes Hermanos Corredor pretende dar respuesta "a las demandas de un sector cada vez más competitivo, siguiendo la senda de la profesionalidad, la vanguardia tecnológica y la búsqueda de la excelencia en nuestros servicios".
El simulador de conducción ENTAC de última generación, en el que Froet ha invertido 190.000 euros, es una herramienta de formación pensada para furgonetas, autobuses y vehículos pesados.
El simulador dispone de un aula y está diseñado para que el conductor tenga una sensación de hiperrealidad, tanto por las imágenes como por el sonido y los movimientos del asiento.

FRAIKIN E IVECO | PRESENTAN EL PRIMER CAMIÓN 460 HP GNL CON CAJA AUTOPORTANTE

Estas dos firmas de referencia internacional han presentado conjuntamente en la feria IAA 2018 en Hannover este pasado mes de septiembre, el primer camión 460 hp GNL con caja autoportante (swap body).
El Stralis NP 6×2, equipado por SDG/Spier, tiene como característica principal el eje elevable y direccional y suspensión neumática integral. Impulsado por el motor Iveco Cursor 13 Natural Power6-cilindros de 12.8 litros alimentado con GNL y con 2 depósitos de 410 litros.
En la demanda creciente de energías limpias en soluciones de transporte, Fraikin, está innovando continuamente para adaptarse a las necesidades de los 7.000 clientes que tiene en Europa.
Este vehículo entra a formar parte de la flota de renting de Fraikin, una de las flotas de vehículos industriales más grandes en energías alternativas existentes actualmente en Europa (300 vehículos a gas).
La colaboración de Iveco con Fraikin se remonta a 1980 y hoy en día suministra vehículos para la flota de la compañía y da soporte en toda Europa.
Con este nuevo vehículo rígido, Fraikin, refuerza su alianza con Iveco innovando en la movilidad en energías alternativas.

RADIOGRAFÍA A LOS CONTROLES OFICIALES DE MERCANCÍAS HORTOFRUTÍCOLAS

CASI LA TOTALIDAD DE MERCANCÍAS DE ORIGEN VEGETAL SON SOMETIDAS A SU ENTRADA A LA INSPECCIÓN DE SANIDAD VEGETAL, TAMBIÉN CONOCIDA COMO CONTROL FITOSANITARIO.

Por Julio Tejada
TÉCNICO DE ADUANAS

En lo que entiendo que es el siguiente paso en la línea argumental que hemos comenzado con la anterior entrega dedicada a la NIMF 15, abordare esta vez el primero de una serie de controles oficiales a los que se tienen que someter la mercancías, en caso de que así lo defina las características de la mismas, que son introducidas en el territorio aduanero de la unión, a partir de ahora TAU.

Certificado. Sin embargo la necesidad de la emisión de un certificado para la salida de mercancías del TAU, se rige por las exigencias del país de destino.
La finalidad principal de estos controles es proteger cultivos y demás vegetales de enfermedades dañinas y peligrosas, estando la importación regulada por la directiva europeas que incluyen la ya mencionada NIMF 15.
La emisión de un certificado sanitario a la importación está supeditada a la presentación de la documentación fitosanitaria que acompaña a la mercancía y que debe ser emitida por el país de procedencia.

Hándicap. El problema que encontramos a nivel logístico en estos casos y que generan inmovilizaciones de mercancía, demoras en la entrega de la misma y por tanto perdidas económicas para la parte, casi siempre, importadora, es la falta de esta documentación de acompañamiento o errores en la formalización de esta que pueden conllevar en casos muy, por suerte, puntuales, al rechazo de la mercancía y su reexpedición a origen.
Imaginen solo así, a ojo, a cuanto puede ascender el coste de tener bloqueado en el puerto de Barcelona un contenedor de piñas procedente de Costa Rica hasta la recepción y presentación de una documentación correcta por parte del servicio fitosanitario de origen.
Por ultimo, indicar que la emisión de ciertos tipos de certificados fitosanitarios están sujetos al pago de una tasa cuyo importe depende de la modalidad del mismo, del destino final de la mercancía y de la naturaleza de esta. ◆

Los 'super' alemanes aceleran la demanda de IFS Logística a los operadores

Los transportistas que operan con Rewe deberán certificarse en IFS Logística y QS Logística.

REWE HA INTENSIFICADO LA SOLICITUD DEL CERTIFICADO IFS LOGÍSTICA A TODOS LOS TRANSPORTISTAS QUE OPEREN DE MANERA DIRECTA O INDIRECTA CON SUS PLATAFORMAS.

La presente campaña hortícola 2018-2019 ha comenzado especialmente activa para los operadores logísticos que trabajan con las cadenas alemanas, especialmente con el grupo Rewe.
Y es que muchos operadores logísticos y transportistas se han encontrado con una nueva demanda para ejercer sus servicios logísticos a las plataformas que la Rewe tiene en Alemania: la obtención de las certificaciones IFS Logística y QS Logística.
Se trata de las principales normas de seguridad alimentaria de aplicación a nivel de logística, y que fijan diferentes requisitos de aplicación durante el almacenamiento, distribución y transporte de los productos alimenticios.

Objetivos. La norma IFS Logística viene a establecer un marco común con un sistema común de evaluación, la obligatoriedad de trabajar siempre con entidades de certificación acreditadas y auditores cualificados y aprobados por IFS; asegurar una mayor facilidad para la comparación y la transparencia en toda la cadena de suministro y reducir costes y tiempo a los 'traders' y distribuidores.
Esta norma fue creada por los distribuidores franceses y alemanes en el año 2006, estando en vigor desde junio de 2018 su versión 2.2, aunque ha sido desde hace un mes cuando el grupo Rewe ha elevado la exigencia a las empresas de transporte que operan de manera directa o indirecta con algunas de las enseñas de Rewe –Rewe City, Penny Markt o Billa- a disponer de la certificación IFS Logística.
Ya hay muchas empresas productoras y exportadoras españolas que cuentan con el certificado IFS Food para trabajar con algunas cadenas alemanas, por lo que se están buscando las afinidades para que "el transporte que lleve un producto bajo certificación IFS, también disponga de la norma IFS Logística", apunta Gerardo Romero, director de certificación de la certificadora Agrocolor.

Sistema QS. Desde el año 2013, el sistema QS reconoce el certificado IFS Logística como válido para que una empresa logística pueda registrarse en la base de datos QS, siempre que la empresa inscrita disponga de un acuerdo contractual con una entidad de certificación reconocida por QS.
En las últimas semanas, los operadores logísticos por carretera han empezado a peinar el mercado, buscando certificadoras acreditadas para obtener las certificaciones IFS Logística y QS Logística, otra de las normas muy vinculadas al mercado alemán, y en especial al grupo Rewe.

CROWN | ACUDE A FRUIT ATTRACTION CARGADO DE NOVEDADES

Crown está ubicado en el pabellón 5, stand 5B08, y allí este fabricante de carretillas elevadoras presenta soluciones fiables de manipulación de mercancías para una mayor productividad, seguridad y confort de conducción en el almacén.
Entre los modelos que se expondrán en la feria destacan la nueva generación del acreditado Work Assist Vehicle® (Wave), concebido para una gran variedad de aplicaciones que generalmente requieren el uso de escaleras de mano, y la transpaleta eléctrica WP 3010 que viene a ampliar la consolidada serie WP 3000 de Crown.
Y es que el Wave de Crown, de manejo sencillo, contribuye a aumentar la seguridad, la productividad y la flexibilidad, sobre todo al trabajar a alturas de hasta cinco metros, pudiendo prescindir del uso de escaleras de mano.
La Wave está concebida para una gran variedad de aplicaciones en entornos estrechos y muy transitados, tanto en el comercio minorista como en la distribución y en la producción. Entre ellas se encuentran la manipulación y el transporte de pequeñas cargas en las áreas de recepción de mercancías, expedición y almacén, así como en la preparación de pedidos (picking). La nueva serie WAV 60 es idónea también para trabajos de mantenimiento y limpieza en altura.

agrocolor

20 años
siendo tu mejor garantía

Certificamos Logística

IFS Logistics

QS. Ihr Prüfsystem für Lebensmittel.

Visítanos

fruit attraction
FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS

Pabellón 9 - Stand 9C10

www.agrocolor.es

Precio de los fletes

Sigue una tendencia al alza en el Mediterráneo Oriental y Centro América

EL ÍNDICE QUE MIDE SU COSTE DESCIENDE UN 0,37 POR CIENTO Y SE SITÚA EN LOS 1.077,89 PUNTOS.

El Valencia Containerised Freight Index (VCFI) sufre, al igual que otros índices similares, un leve descenso del 0,37 por ciento respecto al mes de agosto, situándose en los 1.077,89 puntos frente a los 1.081,94 puntos del mes anterior. Si bien es cierto que el crecimiento acumulado en el periodo de enero a septiembre alcanza la tasa de 7,79 por ciento, la serie muestra un comportamiento estable desde julio, con subidas y bajadas de tasa entorno al uno por ciento.

Al analizar los fletes para cada una de las 13 áreas geográficas que se estudian para el VCFI, en el mes de septiembre encuentra una tendencia a la baja en la mayoría de ellas: 6 de las áreas experimentan un descenso de los fletes, siendo más acusado en el Mediterráneo Occidental, Oriente Medio y América del Norte; en cambio tres áreas permanecen estables y cuatro de ellas siguen una tendencia al alza, destacando Mediterráneo Oriental y Centro América.

Socios comerciales. Atendiendo al comportamiento de los fletes con los dos principales socios comerciales de exportación de Valenciaport, Estados Unidos y China, este mes siguen un comportamiento similar pese a que la tendencia a lo largo del periodo viene siendo distinta.

Mientras que los flujos de exportación con Estados Unidos desde Valenciaport han experimentado un pequeño descenso desde agosto, llevando a una ligera disminución en los fletes, las exportaciones con China siguen una tendencia a la baja desde el mes de mayo desde el enclave valenciano, teniendo como resultado una caída constante de los fletes.

Cubrir vacío existente. El Valencia Containerised Freight Index (VCFI) ha sido desarrollado por la Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación Valenciaport y se publica el segundo viernes de cada mes, a las 12h (hora española, o central europea, CET).

El índice cubre el vacío existente en el Mediterráneo occidental; área que concentra el 3,8 por ciento del comercio mundial pero que carece de un indicador propio para fletes de exportación. Es, por ello, un indicador de referencia en el Mediterráneo, del mismo modo que el Shanghai Containerized Freight Index lo es para el área asiática.

El VCFI se presenta como una magnitud estadística basada en la aportación de datos confidenciales de empresas operadoras del mercado. En concreto el panel de informantes está compuesto por 8 navieras y 4 transitarias con amplia presencia en el mercado internacional.

Recoge -en una primera etapa- la evolución agregada de los fletes respecto a un momento inicial de referencia, establecido en enero de 2018, periodo en el que el índice toma valor 1.000. ◆

FRUTAS Y HORTALIZAS |

EL NUEVO GESTOR DEL PUERTO DE SÈTE QUIERE OPERAR CON 200.000 TONELADAS

LA BELGA CONHEXA SE HA PUESTO COMO OBJETIVO GESTIONAR 200.000 TONELADAS DE FRUTAS Y HORTALIZAS PARA HACER VIABLE LA TERMINAL HORTÍCOLA DE SÈTE.

Terminal hortofrutícola del Puerto de Sète en Francia.

El puerto francés de Sète tiene desde el verano de 2016 como gestor a la sociedad belga Conhexa, quien fue seleccionada el pasado verano por la autoridad pública regional –Ports Sud de France- para gestionar la actividad portuaria hasta el verano de 2021.

El Puerto de Sète goza de una terminal de frutas de 23.000 metros cuadrados con cámaras frigoríficas desde menos 25 grados centígrados hasta 14 grados con una capacidad de almacenamiento máxima en una jornada de hasta 15.000 toneladas.

Los nuevos gestores están trabajando para darle una actividad cercana a las 200.000 toneladas, ya que el puerto tiene capacidad para estos volúmenes.

Los inicios. Y es que la plataforma hortofrutícola del Puerto de Sète fue creada en 2010 para darle servicio a la firma israelí Agrexco, para que introdujese sus partidas a Europa por este puerto.

Pero la firma israelita dio en quiebra y todos los proyectos se vinieron para abajo.

El Puerto de Sète cuenta con dos cámaras refrigeradas de 7.200 metros cuadrados y 10.000 metros cuadrados adecuadas para las frutas y hortalizas con una recepción de 15.000 palets.

La firma Conhexa señala que "estamos ante un nuevo jugador para dar servicio a los operadores del Mediterráneo por su posición a mitad del eje Perpignan-Cavaillon, bien comunicado con la autopista A9 y con una red de ferrocarril en el puerto.

El calado es de 12 metros y cuenta con una grúa para soportar pesos de hasta 32 toneladas. El puerto tiene otro calado de 14 metros para barcos con otras necesidades.

MERCADONA |

INVIERTE 35 MILLONES DE EUROS EN LA AMPLIACIÓN DE SU BLOQUE LOGÍSTICO DE HUÉVAR

LA CADENA DE SUPERMERCADOS INICIA LAS OBRAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA NAVE DE 36.700 METROS CUADRADOS DE EDIFICABILIDAD SOBRE UNA PARCELA DE MÁS DE 88.000 METROS CUADRADOS DE SUPERFICIE.

El objetivo es implantar un sistema innovador de almacenamiento y preparación de productos frescos que permitirá eliminar sobreesfuerzos de los trabajadores y avanzar en eficiencia en los procesos logísticos.

Mercadona ha comenzado las obras para la ampliación de su bloque logístico en el municipio sevillano de Huévar del Aljarafe, donde proyecta la construcción de una nueva nave de 36.700 m2 de edificabilidad sobre una parcela de más de 88.000 m2 de superficie. En su construcción participarán unas 150 empresas, la mayor parte de ellas pymes andaluzas. Tal actuación supondrá una inversión por parte de la compañía de 35 millones de euros que se ejecutará en varias fases, ya que la nueva nave, que se dedicará al almacenamiento, preparación y expedición de productos frescos, estará operativa en el año 2021.

PPG, sistema innovador. Las nuevas instalaciones de Mercadona contarán con el denominado PPG (Picking Puente Grúa), un sistema innovador de almacenamiento y preparación automática de palés de carne, fruta y verdura. La parte principal será un sistema de robots que serán los encargados de realizar el trabajo duro en todo el proceso, desde la recepción de la mercancía hasta la formación de los palés que serán expedidos a las tiendas, eliminando sobreesfuerzos por parte de los trabajadores. Además, garantizará una mayor eficiencia en los procesos, clave para cumplir el objetivo de la compañía de garantizar la máxima calidad y frescura a los clientes.

Esta nueva nave vendrá a sumarse a las instalaciones ya operativas en Huévar del Aljarafe, donde la compañía dispone de más de 83.000 m2 de superficie construida. Desde este bloque logístico, que cuenta con una plantilla de más de 800 trabajadores con empleo estable y de calidad, se suministra actualmente a 167 supermercados de las provincias de Sevilla, Cádiz, Huelva, Badajoz y Canarias.

Mercadona implantó por vez primera este sistema innovador (PPG) en su bloque logístico de Guadix, en Granada, que inició su actividad en octubre de 2013. Por entonces, la compañía ya contaba con dos bloques logísticos en Andalucía, sitos en Antequera (Málaga, año 2000) y Huévar del Aljarafe (Sevilla, año 2004) y el compromiso de Mercadona es avanzar en la eliminación de sobreesfuerzos en su red logística andaluza. Sólo en 2017, la compañía destinó más de 13,6 millones de euros a mejoras en sus bloques logísticos andaluces.

350 establecimientos en Andalucía. La cadena de supermercados cuenta con 350 establecimientos en Andalucía y una plantilla que supera los 18.280 trabajadores con empleo estable y de calidad. Las compras de Mercadona a proveedores andaluces alcanzaron en 2017 los 2.859 millones de euros, 36 millones de euros más que en 2016, cifra que refleja la apuesta de la compañía por el sector agroalimentario andaluz.

Para impulsar la estrategia de realizar la inversión necesaria para trasformar la empresa, Mercadona ha abordado distintos movimientos. En cuanto a la innovación en tiendas, en concreto, en el caso de Andalucía se destinaron en 2017 más de 88,5 millones de euros a la apertura de 4 nuevos supermercados (2 de ellos por cierre de sendas tiendas que no cumplían los estándares exigidos por la compañía) y la reforma de otros 29 establecimientos, todos bajo el Nuevo Modelo de Tienda Eficiente, que además de reducir el consumo energético, contribuye a optimizar el acto de compra de los clientes y a facilitar las tareas diarias de los trabajadores.

La naviera Maersk ha movido 24.961 toneladas de mercancías en la línea regular de contenedores que puso en marcha el pasado 20 de junio, que une semanalmente el Puerto de Almería con el de Algeciras. En este periodo, la empresa ha realizado 36 escalas. Los buques que están operando esta línea son Max Lovalty, BF Caroda, Helmut y Avera. En junio, la empresa transportó más de 2.800 toneladas de mercancía; en julio superó las 5.800 toneladas; en agosto, casi 9.200; y en septiembre, más de 7.100 toneladas.

La principal mercancía que transporta Maersk son superficies innovadoras para la arquitectura y el diseño, del Grupo Cosentino. No obstante, en los tres meses que lleva en marcha, la línea está siendo utilizada también por empresas de otros sectores para embarcar y desembarcar sus mercancías.

Entre otros, destacan productos de la industria auxiliar de la agricultura (principalmente abonos); productos agrícolas (hortalizas y aceite de oliva).

La presidenta de la Autoridad Portuaria, Mari Carmen Ortiz, valora la importancia que está teniendo ya esta nueva línea, "para el Puerto de Almería y, sobre todo, para la economía general de la provincia, ya que en tan solo 12 horas, conecta el Puerto de Almería con el 'hub' de Algeciras y desde allí con el resto del mundo, con lo que ofrece a la provincia una plataforma de exportación e importación para los centros de negocio a escala mundial".

De hecho, en los 8 primeros meses del año, la Autoridad Portuaria ha registrado un movimiento de mercancía en contenedores de casi 38.500 toneladas, lo que representa un 62,8 por ciento más que en el mismo periodo del año pasado.

LÍNEA ALMERÍA-ALGECIRAS | TRANSPORTA EN TRES MESES 25.000 TONELADAS

ADEMÁS DEL GRUPO COSENTINO, OTRAS EMPRESAS AGRÍCOLAS, DE LA INDUSTRIA AUXILIAR DE LA AGRICULTURA Y DE LA CONSTRUCCIÓN UTILIZA ESTE SERVICIO DE LA NAVIERA MAERSK.

MURGI-CARGO
AGENCIA DE TRANSPORTES

Podíamos usar este espacio para ofrecer nuestra propia flota de camiones frigoríficos de última generación, nuestra experiencia en transporte internacional y nacional, la cartera de clientes a los que damos servicio, la certificación IFS... Pero hemos optado por un valor inconfundible: ***puntualidad****.*

Avda. Nicolás Salmerón, 36 - 1ª. 04700 El Ejido - Almería. T. +34 950 488 130
www.murgicargo.com

INTERNATIONAL LOGISTICS SERVICES
Frío Guerrero
EMISIONES CO2 NEUTRAS

CARREFOUR | TECNOLOGÍA 'BLOCKCHAIN' DE IBM PARA MAPEAR LOS TOMATES

Carrefour Francia ha contratado la tecnología 'blockchain' desarrollada por IBM para mapear sus partidas de tomate desde que salen de las plantaciones hasta que llegan a las tiendas.
Esta tecnología es un proceso de trazabilidad que permite a la cadena realizar un seguimiento y compartir información sobre los procesos de cultivo, procesamiento y envío, en este caso, de los tomates.

La tecnología 'blockchain' "reduce el tiempo para verificar la procedencia de los alimentos en segundos", señalan desde IBM.
Carrefour Italia fue la primera en anunciar la puesta en marcha de la tecnología 'blockchain' a finales de septiembre.
La apuesta por esta tecnología por parte de Carrefour responde al interés del grupo de incrementar la presencia de productos ecológicos y el grupo entiende que bajo esta tecnología será más transparente y rápido conocer la fiabilidad de los productos ecológicos que adquiere Carrefour a sus proveedores italianos.

LIDL IRLANDA | ADIÓS A LOS PLÁSTICOS NEGROS EN FRUTAS Y HORTALIZAS

Las 195 tiendas que Lidl tiene en Irlanda se despedirán de los envases negros de plástico antes de estas navidades. Así lo ha hecho saber Lidl Irlanda a sus 'categories management' y a sus proveedores más directos. Lidl ha estado usando este tipo de envases y sumando más de 65 toneladas anuales de un producto no reciclable.

Sostenibilidad. Y es que para el nuevo director de Lidl en Irlanda y Norte de Irlanda, JP Scally, "la sostenibilidad es fundamental para nuestro negocio y estamos orgullosos de querer liderar este cambio con medidas ambiciosas y en plazos cortos que serán beneficiosos para todos los implicados".

Este tipo de envase no será visible en las tiendas Lidl de Irlanda a finales de 2018.

Reino Unido

Aldi levantará tres nuevas plataformas antes de 2021

ALDI TIENE BUENAS PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO EN EL REINO UNIDO Y POR ESTE MOTIVO SE PREPARA PARA DISPONER DE TRES NUEVAS PLATAFORMAS EN LAS REGIONES DE KENT, DERBYSHIRE Y BEDFORD.

La cadena Aldi se encuentra en fase alcista de cuota de mercado tanto en alimentación fresca como seca en el Reino Unido y ya está trabajando en su nueva red para los próximos años.
La cadena ha visto como a lo largo de 2017 ha sumado un nuevo millón de clientes más o menos fieles y como su cuota de mercado en frutas y hortalizas se ha situado en torno al 10 por ciento, arañando clientela a las cadenas tradicionales como Asda, Morrisons y a la propia Tesco.
Las perspectivas de Aldi en Reino Unido para los próximos años se presentan realmente extraordinarias y la cadena trabaja para abrir tres nuevas plataformas en las zonas de Kent, Derbyshire y Bedford.
Estas tres nuevas plataformas se hacen necesarias para redistribuir las 380 nuevas tiendas que Aldi quiere abrir cuando finalice el año 2021.

Aldi abrirá 130 nuevas tiendas antes de que finalice 2020.

Los tiempos. Aldi tiene pretensiones de abrir 130 nuevas tiendas antes de que finalice el año 2020 e invertirá 300 millones de libras en su iniciativa 'Project Fresh' para recrear y hacer crecer su lineal de productos frescos en todas las tiendas.
Este crecimiento de productos frescos en las tiendas lleva aparejadas mejoras en la gestión logística, sobre todo en el transporte, ya que la cadena desea mejorar el servicio, frescura y estándares de calidad en ciertas tiendas.
Y es que Aldi asume que ciertas ubicaciones llevan aparejadas ciertas mejoras y desarrollos más elaborados sin salirse de la estrategia básica de la cadena, que pasa por costes medidos, diseños del lineal sencillos y una gestión eficaz de las tiendas desde una puesta en escena correcta y no recargada.

INTERNATIONAL LOGISTICS SERVICES
Frío Guerrero
EMISIONES CO2 NEUTRAS

Esselunga da un paso por delante con el canal 'Click and Go'

Esselunga es la cadena que más pasos está dando para fortalecer sus ventas por la red. De hecho, las ventas por la red ya supera en ventas a cualquiera de las 157 tiendas que Esselunga tiene en Italia.
Ahora da un paso más con la apertura del canal 'Clicca e Vai' ('Click and Go' en inglés).
Con este sistema, el usuario realiza su compra por la red y determina en que tienda va a retirarlo y en qué franja horaria va a ir a recogerlo.
El sistema 'Clicca e Vai' es realmente cómodo, ya que el usuario puede retirarlo de lunes a sábado desde las 9 de la mañana hasta las 10 de la noche y los domingos en horario de mañana.
Este sistema está creado desde hace un año y la cadena ha pensado en todos los procesos minuciosamente para que no exista dificultad en darse de alta.

Promociones. Para motivar a los usuarios se están haciendo una serie de promociones que se adjudican en la siguiente compra y que van desde regalos hasta descuentos de un 50 por ciento en diferentes categorías.
Esselunga es consciente de que algunas referencias en fresco pueden resultar más reticentes para el usuario de Esselunga. Es por este motivo que un grueso importante de las 'promos' se ha centrado en frutas y hortalizas y carnes, para que el consumidor se motive a comprar por el sistema 'Clicca e Vai'.
Es muy pronto aún para determinar los resultados de un modelo que se asemeja al 'Drive' francés. Pero por lo pronto, la facturación de Esselunga por las compras por Internet alcanzó durante 2017 los 180 millones de euros y para el cierre de 2018 espera alcanzar los 220 millones de euros.

JUMBO-BÉLGICA | TRES APERTURAS DEL MODELO FOOD MARKT

La holandesa Jumbo trabaja en un proyecto para abrir tres puntos de venta de su modelo Food Markt en tres ciudades belgas. Los proyectos se empezarían a trabajar ya para abrirse antes de las navidades de 2019.
El modelo Food Markt es un hipermercado donde se expone una amplia representación de todas las gamas alimenticias, recreaciones en los lineales, comidas elaboradas y todo tipo de referencias y categorías que el mercado es capaz de ofrecer.

Carga de trabajo. La apertura de estos tres puntos de venta supondrían una carga de trabajo alta, ya que sólo en la categoría de frutas y hortalizas y complementos 'ready to eat', Jumbo ofrece más de 300 referencias y una carga logística muy alta semanalmente.
La cadena está peinando a diferentes inversores belgas, ya que se plantea que la primera tienda sea en régimen de franquiciado para que la propuesta tenga cierto aire belga.

Tienda Jumbo Food Markt en Breda (Holanda).

LAS DOS CARAS DE POLONIA

ES EL SÉPTIMO IMPORTADOR UE PERO EL PODER ADQUISITIVO POLACO ES EL HÁNDICAP PARA INTRODUCIR CATEGORÍAS DE VALOR. LO SUYO SON LOS PRODUCTOS DE ALTA ROTACIÓN.

Por Rafael Losilla
rlosilla@fyh.es

Polonia es el séptimo importador en volumen y valor de la Unión Europea en frutas y hortalizas con sus 2,1 millones de toneladas adquiridas durante 2017 por un valor de 2.500 millones de dólares.

Es un destino de hábitos inestables porque su economía no termina de cicatrizarse y el 75 por ciento de la población dispone de un poder adquisitivo por debajo de la media y un 38 por ciento de la población vive en el entorno rural, suministrándose en parte del autoconsumo.

Polonia es un productor fuerte de frutas y hortalizas durante los meses de primavera y verano. Es un gran productor de brócolis con más de 8.000 hectáreas cultivadas; es el mayor productor de fresas de Europa y ha entrado en la producción intensiva de hortícolas, destacando las referencias de tomate rama.

El 25 por ciento de la población goza de un poder adquisitivo más desahogado y son los que se ubican en las grandes ciudades de Polonia –Varsovia, Katowice, Cracovia, Wroclaw, Lodz o Poznan-.

Importaciones. El grueso de las importaciones viene de mano de los productos de mayor rotación como las bananas y los cítricos en frutales y tomates y patatas en hortícolas.

No obstante, Polonia también esconde incrementos en partidas de valor como las uvas o los pimientos, que se refugian en los detallistas de las grandes ciudades.

Dos ejemplos que marcan las inestabilidades del mercado polaco. El ejemplo en positivo viene de mano de las nuevas tiendas Biedronka, más espaciosas, con más categorías, con unos lineales en frutas y hortalizas más extensos y fáciles para el consumidor.

El ejemplo en negativo viene de la mano de Piotr i Pawel. Es la cadena elitista de Polonia con sus 120 tiendas. Hace cuatro años trató de incrementar su parqué de tiendas a regiones con potencial, y hoy está sufriendo una fuerte devaluación, porque la gama que propuso Piotr i Pawel en las nuevas ubicaciones eran una carga económica inaccesible para la mayoría de los potenciales nuevos clientes. El escenario de

Una distribución muy diversa

Polonia es el destino del Este de Europa donde el comercio tradicional tiene más peso en la demanda de las frutas y hortalizas. La red de tiendas rurales y los detallistas tradicionales suman una cuota de mercado en torno al 40 por ciento y el mercado de Bronisze instrumentaliza parte de la actividad para los detallistas tradicionales.

Este mercado suma más de 1,2 millones de toneladas. No todas las partidas van a parar al comercio tradicional, ya que el mercado acoge a empresas como el 'category management' de Biedronka para frutas y bananas –Targban- o el proveedor de referencia para Auchan Polska –Fresh World International- o la gran firma Green Factory, especializada en el comercio 'horto' tanto para el mercado tradicional como para las cadenas, entre otras sociedades.

Biedronka. La cadena luso-polaca lidera la distribución de frutas y hortalizas en Polonia con una cuota de mercado en productos frescos cercano al 25 por ciento. Llegó a sumar más del 25 por ciento pero el resto de grupos aprieta –Tesco, Intermarché, Auchan, Lidl, …-.

Esta relación luso-polaca de Biedronka ha provocado que empresas portuguesas como Bucelfruta haya formalizado la sociedad Sourcevit para introducir frutas y hortalizas de origen portugués en Biedronka con grado de éxito.

De hecho, desde que el propietario de Biedronka, Jerónimo Martins, accedió a permitir la entrada de productos luso en la cadena polaca, este destino se ha convertido en el cuarto más importante para las expediciones lusas, y ha provocado incluso que Lidl Polonia también contemple referencias portuguesas en sus lineales.

El mercado de Bronisze gestiona 1,2 millones de frutas y hortalizas.

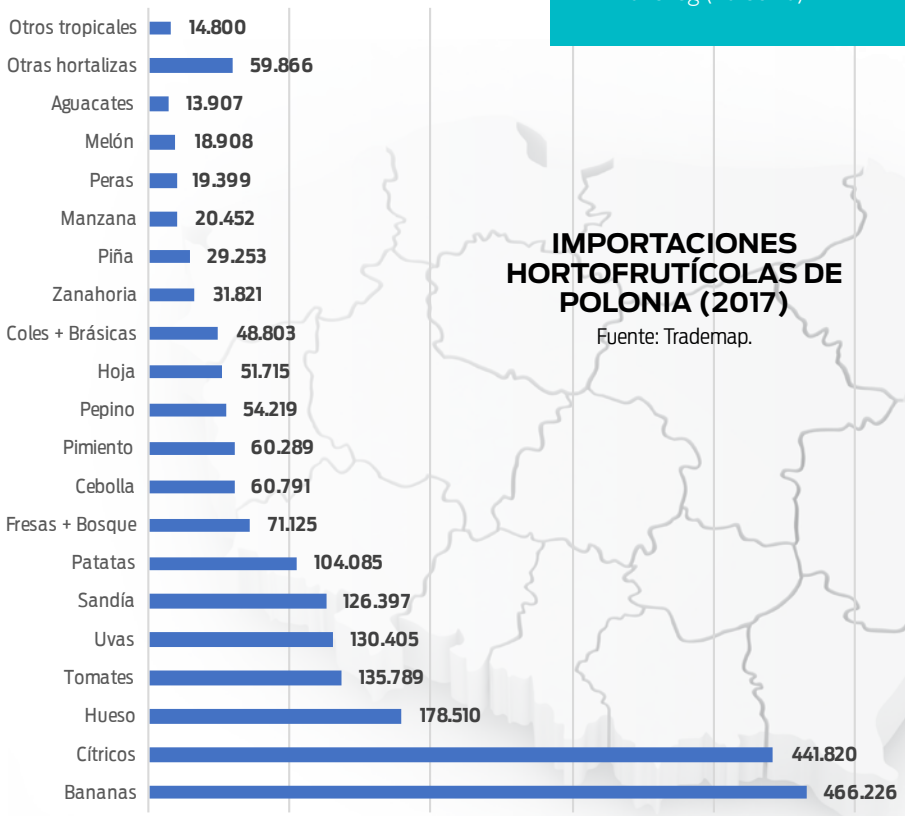
La cadena Biedronka lidera ventas de frutas y hortalizas en Polonia.

Empresas de transporte frigo por carretera (Polonia)

- Arra Group (Glogow).
- Arrowsped (Varsovia).
- Artrans (Blachownia).
- Atak Logistik (Szazecin).
- Enpire (Kujawsko-Pomorskie).
- FastGo (Katowice).
- Garex Logistics (Wielkopolskie).
- Jarpol (Lódz).
- Nowakowski (Biala).
- MKW Suchecki (Mazowiecke).
- PUH Jamax (Nisko).
- Sedico (Mazowiecke).
- TBX Logistics (Varsovia).
- Transveg (Varsovia).

Piotr i Pawel está hoy estabilizado tras cerrar aquellas tiendas en las zonas de ¡progreso!.

Orígenes. Polonia es un mercado de volúmenes y precios competitivos en la mayoría de las operaciones. Incluso las tiendas Tesco ubicadas en Polonia recogen un ambiente diferente, marcadas por la realidad económica de los polacos.
España es el primer proveedor internacional de frutas y hortalizas al absorber el 25 por ciento de las compras polacas. España lidera las importaciones de tomates, coles, productos de hoja, pimientos, cítricos y fruta de hueso, donde se ha hecho un espacio a pesar de que Italia es más competitiva en precios. ◆



50 ANIVERSARIO 1966 2016
TRANSPORTES CABRERA
Especializados en transporte frigorífico Nacional e Internacional desde Andalucía y Levante hacia Europa, principalmente Escandinavia y Norte de Alemania.
Nos diferencia nuestro compromiso en la colaboración y confianza en todo momento con nuestros clientes.
Ctra. Sta. Mª de Nieva, km. 32,5 • Huércal Overa (Almería) • Tel. 950 61 60 60 • www.transportescabrera.com

¿Influirá el impuesto que el Gobierno quiere poner al diésel en el transporte por carretera de mercancías?

Salvador Hinojo
Europa Sur

"Las noticias que yo tengo es que, a priori, no va a afectar a las empresas de transporte. Seguramente en un principio habrá que pagar pero será algo que te devuelvan. No obstante, de lo que no habla nadie es de la continua subida del diésel. Eso sí es un problema importante porque ahoga a muchas empresas. Nosotros tenemos los precios de 2016 cuando el litro estaba a 1.09 mientras que ahora está a 1.34 pues imagínese lo que esto supone".

Christian Guerrero
Frío Guerrero

"El impacto es directo porque el coste del diésel es evidente. En la comparativa que hacemos con respecto al año pasado la subida es de 16 céntimos y eso es un importante. Esto no es culpa del transportista ni del cliente pero alguien tiene que asumirlo y, generalmente, lo asumía el transportista. No obstante, cada vez más la distribución y los clientes empiezan a ser conscientes de que ese coste lo tienen que asumir ellos".

Francisco Figueredo
Transportes Figueredo

"Decían que a las empresas de transporte no nos iba a afectar pero en el caso de que así sea ya le digo que será muy negativo para el transporte de mercancías por carretera porque no será fácil hacer comprender al cliente que va a tener una subida en los portes. Nosotros tenemos que hacer esa subida porque de lo contrario no podremos seguir con nuestra actividad".

Fernando Fernández
Transportes Nieves Bayo Jiménez

"Los portes ya son caros algo que está perjudicando al sector por lo que si a eso le añades el impuesto al diésel pues peor aún. No creo que deberían poner ese impuesto porque puede perjudicar mucho la actividad de las pequeñas empresas de transporte, quizás a las más grandes menos pero para las menos dimensionadas será un golpe fuerte".

FERMAC CARGO
connecting markets

Connecting Markets

fermaccargo.com

SU MEJOR ALIADO EN EL DÍA A DÍA

La distribución urbana siempre es un reto. Calles abarrotadas, callejones estrechos y muchas paradas. Con el Volvo FL, desarrollado y adaptado específicamente para entornos urbanos y centrado en la disponibilidad, la productividad, la seguridad, la visibilidad y la facilidad de maniobra, irá por delante de los demás. Y al contar con Volvo como socio comercial, con la amplia gama de servicios fiables, puede disfrutar de una solución de transporte adaptada perfectamente a sus necesidades. Ligero, dinámico, fiable, eficiente, sencillo. En definitiva, el **Volvo FL**.

Conozca más en **volvotrucks.es/distribucion**

DISTRIBUCIÓN

Volvo Trucks. Driving Progress