F&H

→ INTERMODAL
El TEU se hace más visible en los puertos españoles

→ PANORAMA
Claves para sumar en el mercado USA

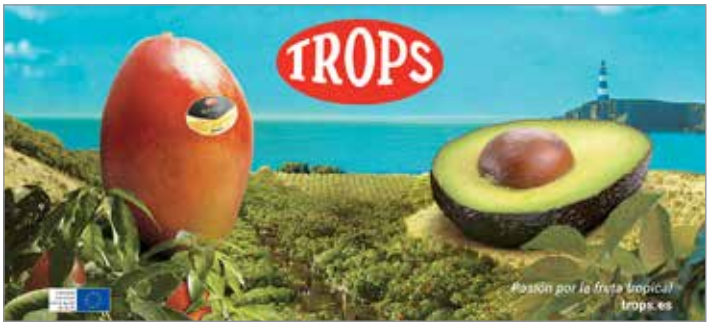
Nº 22 • OCTUBRE 2019

Logística

fyh.es
revistafyh
@revistafyh
/revistafyh

Tecnología de valor para el control de perecederos

Alberto López, CEO de Anserlog, expone sus servicios de valor en el control total de expedición de mercancías perecederas hasta destino



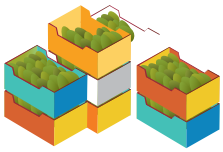
Spanish Ports

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



MÁS DE 560 MILLONES DE TONELADAS DE MERCANCÍAS MANIPULADAS EN 2018, 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

fruit attraction

FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS

22-24 OCT. 2019

MADRID - ESPAÑA

SEMILLAS · INSUMOS · PRECOSECHA · TRANSPORTE Y LOGÍSTICA · PACKAGING Y ETIQUETADO · SMART AGRO · POSCOSECHA · ECORGANIC MARKET · PUNTO DE VENTA · SERVICIOS

ÁREA INDUSTRIA AUXILIAR: Tecnología, Innovación y Sostenibilidad para la cadena de valor hortofrutícola

fruitattraction.com

IFEMA, Feria de Madrid
902 22 15 15
fruitattraction@ifema.es
#FruitAttraction19

Adquiere tu pase de acceso a Fruit Attraction (20€)

EXPERIENCE THE SHOW!

ORGANIZA

FEPEX

IFEMA Feria de Madrid

Encuentra más información en
www.f&h.es/logistica

F&H
SUMARIO

OCTUBRE 2019_ ED.22

8
ENTREVISTA
ALBERTO LÓPEZ, CEO DE ANSERLOG

10
INTERMODAL
LOS PUERTOS ESPAÑOLES YA MUEVEN POR ENCIMA DE LOS 11 MILLONES DE TONELADAS HORTOFRUTÍCOLAS

18
ORIGEN-DESTINO
LAS FRUTAS CAPITALIZAN LAS EXPORTACIONES

22
PICKING
EJIDO CARTÓN SE CONVIERTE EN DISTRIBUIDOR OFICIAL DE LA GAMA EARTHCYCLE PARA ESPAÑA

30
INDUSTRIA AUXILIAR
KEEPCOOL OBTIENE UNA NUEVA PATENTE PARA SUS PRODUCTOS

34
LOGISTICA NEWS
PARTIDA MUESTRA LOS PASOS A SEGUIR CON EL BREXIT

SECCIONES

5. LA IMAGEN
6. PANORAMA
8. ENTREVISTA
10. INTERMODAL
18. ORIGEN - DESTINO
22. PICKING
24. VENTAS
26. TIC
28. INDUSTRIA AUXILIAR
33. LOGISTICA NEWS
36. RETAIL
38. DISTRIBUCIÓN
40. CASOS DE ÉXITO
42. RUMBO NORTE

6
PANORAMA
La legislación que regula las exportaciones de productos a Estados Unidos establece que este proceso sea supervisado por un profesional cualificado en controles preventivos para alimentación (PCQI).

Imágen:
Francisco Bonilla

Director: **Rafael I. Losilla** (rlosilla@fyh.es). Redacción y publicidad: **Daniel Lafuente** (revista@fyh.es), **Juan Arias** (jarias@fyh.es). Fotografía: **Francisco Bonilla** (franciscobonilla@franciscobonilla.com). Administración: **Trinibel Barranco** (info@fyh.es). Maquetación: **Francisco Valdivia** (fran@fyh.es). Imprime: **Gráficas Piquer, S.L.**

EDITA: HORTO DEL PONIENTE

F&H FRUTAS Y HORTALIZAS. C/ Turquía, 1º - Edif. Adriano. Portal I - 6º D. 04009 Almería. Telf. +34 950 62 54 77.

DEPÓSITO LEGAL: AI - 2383 - 2018. ISSN: 2603-9451.

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.

Manipulado de tomate cherry
FOTO: FRANCISCO BONILLA

Los entresijos para entrar en el mercado USA

La legislación que regula las exportaciones de productos a Estados Unidos establece que este proceso sea supervisado por un profesional cualificado en controles preventivos para alimentación (PCQI).

POR · DANIEL LAFUENTE

Las exportaciones españolas de alimentación a Estados Unidos se han multiplicado por tres en los últimos 20 años pasando, según datos de FIAB, de 10.000 millones de euros a los 30.650 millones actuales. Estas cifras consolidan a USA como primer país de destino de las exportaciones españolas de alimentos fuera de la UE, con un 5,6 por ciento sobre el total.

Las empresas de alimentación que quieren exportar sus productos a Estados Unidos deben cumplir desde hace algo más de un año, con una serie de requisitos recogidos en la nueva Ley de Modernización de la Inocuidad de los Alimentos (FSMA: Food Safety Modernization Act).

Entre los principales, esta norma establece que las empresas de alimentación que exporten a USA deben contar obligatoriamente con una persona cualificada en controles preventivos PCQI (Preventive Controls Qualified Individual) que garantice que todas las organizaciones exportadoras operan bajo los mismos requisitos de control y seguridad alimentaria que las empresas estadounidenses.

Según Olga Rodríguez, auditor jefe en DNV GL:"Este nuevo contexto obliga a las empresas del sector alimentario que desean exportar a USA, a capacitar a su personal para adoptar el papel del PCQI, de manera que sus productos estén adaptados a esta nueva legislación estadounidense de seguridad alimentaria".

La persona formada que actúe como PCQI, será quien se ocupe de la preparación de los manuales y planes de seguridad alimentaria, de verificar y validar los controles preventivos, revisar los registros pertinentes y analizar los planes de seguridad de alimentos, entre otras tareas.

Las empresas de alimentación que exporten a USA deben contar obligatoriamente con una persona cualificada en controles preventivos PCQI

LAS CIFRAS. La exportación española de frutas y hortalizas a Estados Unidos supera el umbral de las 45.000 toneladas, con una facturación en torno a los 50 millones de euros, y con una proyección alcista en los próximos ejercicios.

Las frutas y, sobre todo los cítricos, captan el principal protagonismo, en contra las hortalizas con el tomate a la cabeza ven menguar su entrada, motivado por las fuertes exigencias en materia fitosanitaria, por culpa de la Tuta absoluta.

HORTÍCOLAS. Los operadores españoles no tienen especial predilección a la hora enviar hortalizas al otro lado del Atlántico, en concreto tomate. Y es que las estrictas normas fitosanitarias que imperan, sobre todo, en Estados Unidos, la enorme distancia geográfica, que hay que salvar gracias al transporte aéreo, y el estrecho margen de beneficio que dejan estas transacciones, merman el interés de los operadores españoles en este destino.

Por ejemplo, a la hora de enviar tomate, debido a la acción destructiva de la polilla del tomate, ha provocado recelo entre el empresariado español y esta línea de trabajo en este destino es muy escueta.

Aunque el tomate español no sea una de las hortalizas que más se atreva a penetrar en el mercado norteamericano, otras hortalizas si cruzan el charco, pero con volúmenes muy controlados.

ENVASES. Es el caso de la firma almeriense Murgiverde que opera desde hace años en el mercado USA, sobre todo con expediciones de pimiento tipo California y pepino. "El caudal de oferta que exportamos hacia el mercado estadounidense no es muy elevado, ya que los protocolos que hay que cumplir son muy exigentes", explica Manuel Galdeano, ex presidente de Murgiverde.

No obstante, Galdeano apunta que las transacciones son productivas porque los márgenes de beneficios son bastante elevados y, por ello compensa este tipo de operaciones

El género, en su mayoría en envases de cartón con un peso de cinco kilos, parte desde el puerto de Algeciras, uno de los puertos españoles de referencia en import-export de frutas y hortalizas con rumbo hacia el puerto de Nueva York, uno de los más importantes de Estado Unidos, con una media superior a los cinco millones de TEUS.

PUERTOS. Entre los 50 puertos más importantes para el transporte marítimo en contenedor, ya sea para la entrada (importación) o salida (exportación) se encuentran los puertos norteamericanos. Según estadísticas del World Shipping Council, el primer puerto de Estados Unidos es el de Long Beach, con más de ocho millones de TEUS. Sigue la estela el puerto de los Ángeles, que sumados a los seis millones de Long Beach (en la misma área) ascienden a un total de 14 millones de TEUS. En la costa Este, el puerto de New York-New Jersey es el más importante con una media de 5,5 millones de TEUS, y el puerto de Savannah que mueve cerca de tres millones de TEUS.

Otros puertos de especial relevancia para el transporte marítimo internacional son el puerto de Miami o Port Everglades, Charleston, Houston y Oakland, entre otros.

Además, las principales ciudades interiores sirven muchas veces como puerto seco a través de transporte internacional multimodal pudiendo ofrecer servicio directo a ciudades como Chicago, Philadelphia, Memphis, Columbus y Kansas. ■

ALBERTO LÓPEZ
CEO DE ANSERLOG

"En un futuro no muy lejano la información que proporciona nuestro servicio será obligatoria"

POR · DANIEL LAFUENTE

Un quebradero de cabeza menos. Y es que desde que la firma Anserlog proyectó en el mercado de la logística del perecedero el sistema de seguimiento de envíos en tiempo real y a nivel global, el sector hortofrutícola tiene un motivo menos para estar intranquilo, porque se puede controlar en tiempo real la ubicación de la mercancía, la temperatura y observar su evolución hasta destino.

F&H-L: En la actualidad es clave que las mercancías lleguen con la mayor calidad posible en destinos y que no se pierda la cadena de frío. ¿Es clave esta información?
A.L: "Nosotros contamos con un sistema de monitoreo para controlar cualquier anomalía durante el periodo de expedición de las partidas hor-

tofrutícolas. 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".

F&H-L: Ahora que el tema del Brexit está tan cadente. ¿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 la información que proporciona nuestro servicio será obligatoria. Antes se desconocía lo que sucedía con los productos durante el transporte desde el origen hasta los principales mercados internacionales. Ahora, con nuestro servicio, es posible saber en todo momento la ubicación exacta de cualquier envío, a qué temperatura se encuentra la mercancía y además garantizamos la detección de intrusos en la apertura de las puertas de un camión o del contenedor, esta trazabilidad será muy pronto de uso obligatorio".

MEDIDAS

F&H-L: ¿Debe tomar nota la administración?

A.L: "Claro que sí. Antes no existían estas herramientas pero ahora no es excusa. De hecho, con nuestro servicio 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".

F&H-L: Con respecto al negocio de los ilegales. ¿Qué hay de realidad sobre las mafias implicadas en este asunto?

"Con nuestro servicio ofrecemos información personalizada a sus clientes en tiempo real y a nivel mundial"

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".

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

SERVICIO

F&H-L ¿Cómo funciona el servicio de Anserlog?

A.L: "En primer lugar se coloca en la mercancía un dispositivo provisto de los sensores necesarios, y que está en comunicación con nuestra central receptora de alertas en tiempo real. Acto seguido se activa la vigilancia del envío a petición del cliente y desde ese momento cualquier intento de apertura de puertas desencadena el funcionamiento de la alarma, que es transmitida inmediatamente al cliente desde nuestro centro de control.

Contamos con un sistema de monitoreo para controlar cualquier anomalía durante el periodo de expedición de las partidas

F&H-L: ¿Contempla alguna ventaja más?

A.L: "Sí. Otra ventaja del servicio es que controlamos el cumplimiento de la cadena de frio durante el transporte, garantizando que el producto llega en perfectas condiciones al consumidor y evitando perdidas de calidad".

—PUERTOS DEL ESTADO—

Con viento de popa

Los puertos españoles movieron por encima de los 11,5 millones de toneladas durante el ejercicio de 2018. Algeciras capitanea el ranking comercializado con 4,2 millones de toneladas.

POR · DANIEL LAFUENTE Y JUAN ARIAS

España sigue ocupando el primer lugar en el ranking mundial de exportación de frutas y hortalizas, con una cuota de mercado del 10 por ciento del total. Sigue la estela Holanda con una horquilla del 7-8% y en tercer lugar se ubica el gigante asiático con el 6,5%.

Uno de los principales artífices de este negocio por vía marítima se debe a la buena dirección comercial llevada cabo por los diferentes gestores portuarios españoles, que a través de los 46 puertos del interés general contribuyen a que el 60 por ciento de las exportaciones, y el 80 por ciento de las importaciones se realice a través de los puertos, lo que supone que más del 50 por ciento del comercio exterior español con la Unión Europea y el 90% con terceros países.

Los puertos españoles movieron por encima de los 11,5 millones de toneladas durante el ejercicio de 2018

LÍDER. En este escenario, un años más el puerto de Algeciras lidera el ranking de trafico hortofrutícola entre los principales puertos españoles con 4,25 millones de toneladas manipuladas en sus instalaciones durante 2018, lo que representa un repunte en torno al seis por ciento, con respecto al ejercicio precedente.

Una de las claves de este crecimiento fue la ampliación de la zona de frío. De hecho, esto viene a complementar la apuesta de las navieras de contenedores para cerrar el círculo, donde se va a poder realizar dentro del puerto toda la operatividad en torno a frutas y hortalizas.

El puerto de Valencia se sitúa en segundo lugar gracias a sus 1,7 millones de toneladas, donde la terminal hortofrutícola ofrece un servicio para la mercancía general, y muy especialmente para perecederos.

En el puerto confluyen una eficiente cadena logística formada por el barco, el consignatario, las instalaciones del puerto a disposición del cliente por la Comunidad Portuaria, y el camión frigorífico.

PUERTO DE BARCELONA. Muy cerca, se ubica el puerto de Barcelona que movió durante este período 1,713 millones de toneladas de frutas y hortalizas; un crecimiento en más de si se coteja con el volumen transportado en el ejercicio precedente.

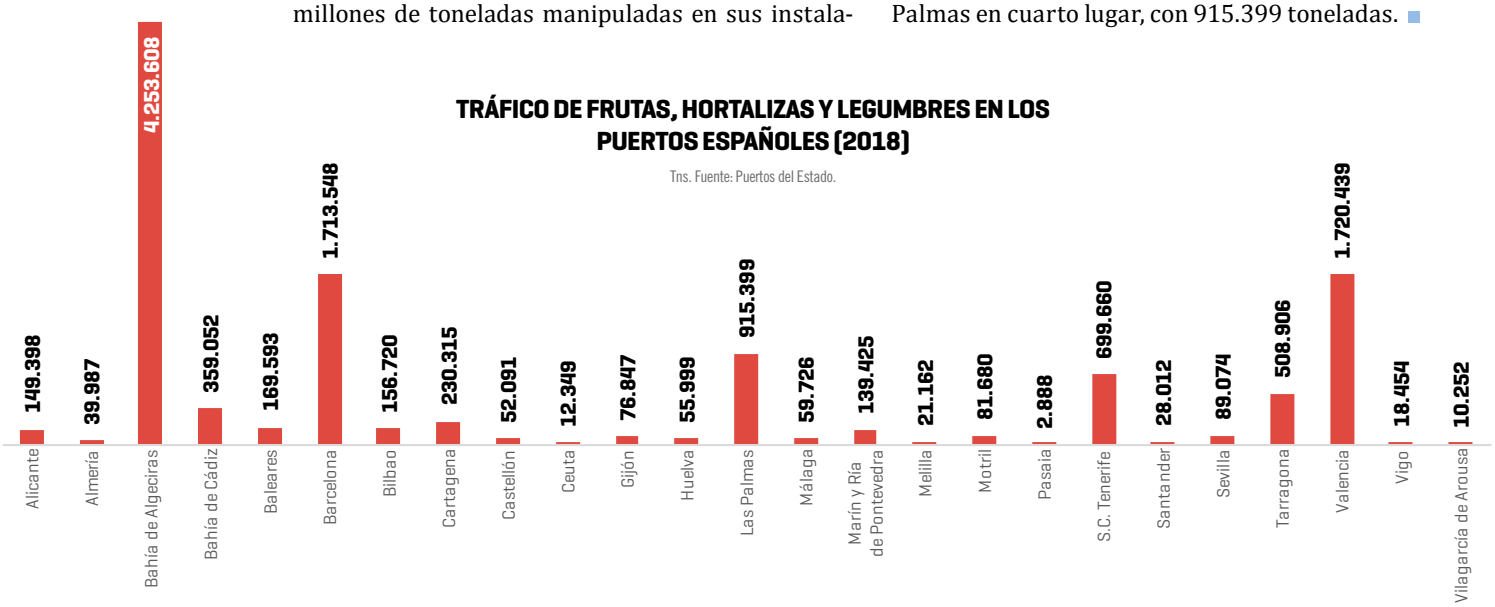
Como reflejan los datos, el volumen de frutas y hortalizas que se mueve a través de este puerto del Mediterráneo está creciendo de manera muy significativa debido a la recuperación económica, al impulso de las empresas del Port y a la puesta en marcha de nuevas iniciativas ferroviarias para tráficos reefer con el hinterland de Barcelona.

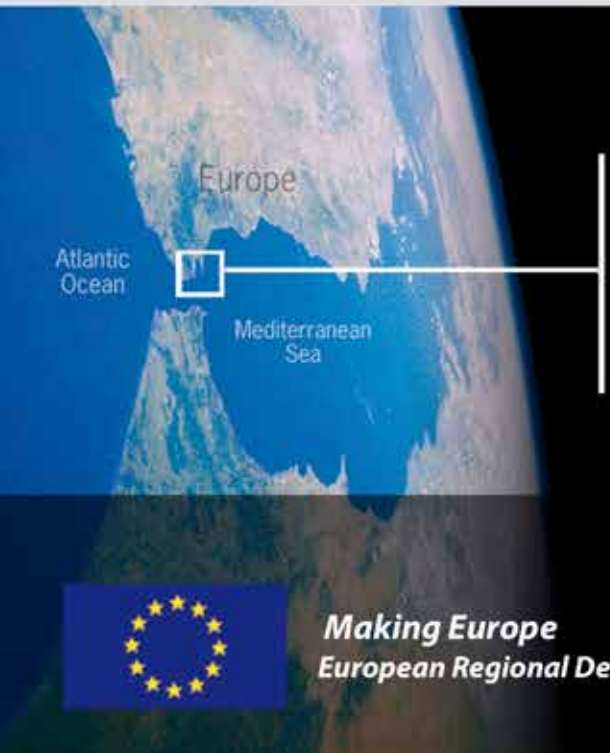
La expansión que está registrando Barcelona en las autopistas del mar se debe, en buena parte, al incremento de destinos y frecuencias de servicios por parte de los operadores. Esta versatilidad de oferta facilita que los cargadores usen el puerto catalán como 'hub' de distribución de sus mercancías en el Mediterráneo.

Estos tres puertos son los únicos que manejan por encima del millón toneladas hortofrutícolas, situando al tránsito de esta mercancía por el puerto de Las Palmas en cuarto lugar, con 915.399 toneladas.

TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES (2018)

Tns. Fuente: Puertos del Estado.





The global maritime & logistics hub

www.apba.es

Making Europe
European Regional Development Fund

Algeciras Port

La construcción de una infraestructura adicional anexa a Isla Verde Exterior por la zona sur

—PUERTO DE ALGECIRAS—

La ampliación del puerto alcanzará los 304 millones de euros

El presidente de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras, Gerardo Landaluce, aseguró que es necesario ampliar las instalaciones del puerto para garantizar "su competitividad y futuro" en el horizonte del 2030.

Algeciras sigue liderando la exportación de mercancías y cada vez tienen más peso las hortofrutícolas. En este sentido, Landaluce deja claro que "se debe evolucionar hacia una dársena en la que la import/export tenga una mayor relevancia".

En mayo las compañías que operaron en los muelles de la Bahía movieron un tráfico total de más de 10 millones de toneladas

Esta ampliación es más necesaria que nunca, sobre todo, si se tiene en cuenta que los principales rivales de esta infraestructura como puede ser Tánger Med ya cuenta con una importante ampliación y cuya competencia por el Mediterráno es ya un importante desafío para Algeciras.

El Puerto de Algeciras propone, a través del Plan Director de Infraestructuras, la construcción de una infraestructura adicional anexa a Isla Verde Exterior por la zona sur. La inversión es "muy importante y necesaria" hasta alcanzar los 304 millones de euros en un plazo de ejecución de casi 8 años.

BATE RÉCORDS. Por otro lado, el puerto de Algeciras sigue batiendo récords. En el mes de mayo las compañías que operaron en los muelles de la Bahía movieron un tráfico total de más de 10 millones de toneladas de mercancías, cifra de actividad mensual nunca antes alcanzada por un puerto español.

El dato, supone un aumento de más del 8 por ciento respecto a mayo del año anterior, y sitúa el Tráfico Total en el acumulado de 2019 en 46´6 millones de toneladas (+3´2 por ciento).

El récord ha sido posible gracias especialmente al buen comportamiento del Tráfico de Contenedores en las terminales tanto de APM Terminals como de TTIA Algeciras, que suman entre enero y mayo 2´1 millones de Teus (+7´4 por ciento). Asimismo el récord en Tráfico Total ha sido posible gracias a la vuelta al crecimiento en mayo de la carga y descarga de graneles Líquidos en las terminales de la Bahía, registrando un acumulado de los cinco primeros meses del año de 12´7 millones de toneladas, aún un 2´9 por ciento menos que en el mismo periodo del año pasado.

En cuanto a los graneles sólidos, estos suman 648.385 toneladas (+0´6 por ciento) y el bunkering roza el millón de toneladas de producto suministrado (+3´4 por ciento) en atraque o fondeo. La descarga de pesca fresca en las Lonjas de Tarifa Y Algeciras suma 237 toneladas (+2´5 por ciento).

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

JCARRION

www.jcarrion.es

—VALENCIAPORT—

Movió con China cerca de 5 millones de toneladas

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) mostró en la China International Logistics and Supply Chain Fair, la principal feria del sector de la logística y transporte de Asia su elevada conectividad y su situación geoestratégica privilegiada para los tráficos Oeste-Este.

Durante el encuentro, se mantuvieron reuniones con agentes relevantes del sector logístico del país como el representante de la oficina económica del ICEX para el área de Shenzhen, con responsables de la terminal de DoChan del puerto de Shenzhen así como con representantes del puerto de Tianjin.

Asimismo, durante su presencia en la feria, Mar Chao participó en la octava edición del Shenzhen World Port Chain Strategy Forum donde expuso las principales ventajas de conectividad de Valenciaport y su amplia apuesta por la innovación tecnológica en un panel en el que participaron también representantes de los puertos de Taranto (Italia), Zeebrugge (Bélgica), Riga (Letonia), Indonesia y de la plataforma logística italiana Interporto Campano.

TRÁFICO CON CHINA. A cierre de 2018, China había movido 4,86 millones de toneladas a través de los muelles de Valenciaport. Por lo que respecta al tráfico de contenedores, en 2018 China canalizó 540.363 TEUs llenos. Los recintos portuarios chinos con los que mayor número de movimientos canaliza Valenciaport son Shanghai, Ningbo, Yantian, Qingdao, Xiamen, Tianjin y Hong Kong.

Valenciaport ya roza la cifra de los 5,5 millones de contenedores. En términos interanuales, en los últimos doce meses, ha canalizado un total de 5.483.985 TEU, cifra que supone un incremento del 9,01 por ciento. De mantenerse los actuales ritmos de crecimiento, el recinto cerraría el ejercicio 2019 superando esta cifra. Los contenedores llenos crecen a un ritmo del 7,58 por ciento impulsado por las exportaciones (+5,84 por ciento); las importaciones (+8,82 por ciento) y el tránsito (+7,89 por ciento).

En términos interanuales, en los últimos doce meses, ha canalizado un total de 5.483.985 TEU

A la obtención de este hito ha contribuido la evolución de este tráfico durante agosto, mes en el que Valenciaport movió 471.476 TEU, un 6,59 por ciento más que en 2018. En el octavo mes del año, los contenedores llenos subieron un 5,43 por ciento impulsado por los buenos datos de las exportaciones (+4,20 por ciento) y el tránsito (+11,80 por ciento). Por su parte, los contenedores vacíos aumentaron un 10,18 por ciento el mes pasado.

El servicio FAL1 / AEU2 opera en la terminal semiautomática desde el 4 de junio de 2015 y ya entonces contaba con buques de 17.722 TEU. Hasta la fecha sólo opera la escala de importación o West Bound cada miércoles y desde principios de septiembre lo hace para la exportación (East Bound) los lunes.
Este cambio en la rotación del servicio estrella de la Ocean Alliance (conformado por CMA CGM, COSCO SHIPPING y Evergreen) incorpora dos novedades muy significativas para el Puerto de Algeciras. Por un lado, se espera que a partir de 2020 se incorporen a este servicio nueve buques con capacidad para 22.000 TEU y operados con GNL. Se convertirán así en los buques más grandes que hayan operado jamás en un puerto del Mediterráneo y TTI Algeciras estará operando dos megabuques por semana, puesto que en la actualidad sólo opera uno semanal. Por otro lado, el número de puertos de escala de este servicio se reduce de los 15 habituales a 12, lo cual viene a confirmar de nuevo que los megabuques tenderán cada vez más a escalar en un número muy reducido de puertos alrededor del mundo. El Puerto de Algeciras es y será uno de estos puertos selectos para las navieras.

ROTACIÓN. La nueva rotación del servicio incluye los siguientes puertos: Tianjin Xingang - Busan - Ningbo - Shanghai - Yantian - Singapur – Algeciras (WB) - Southampton - Hamburgo - Rotterdam - Southampton – Algeciras (EB) - Port Kelang – Xiamen - Tianjin Xingang.
Los tiempos de tránsito actuales con este servicio entre los puertos chinos de Shanghai y Ningbo con Algeciras es de 26 y 27 días respectivamente (importación). Asimismo, desde septiembre las mercancías de exportación que embarquen en Algeciras con este servicio llegarán a Ningbo en 36 días y a Shanghai en 37 días.

→ **TTI**

Algeciras aumenta sus conexiones con Asia

La terminal de contenedores TTI Algeciras se afianza como puerto de escala semanal para el servicio regular FAL1 / AEU2 operado por CMA CGM y que conecta Algeciras a su regreso a Asia con puertos en China, Corea del Sur, Malasia y Singapur.

—PORT DE BARCELONA—

El tráfico de contenedores aumentó un 1,3 por ciento hasta agosto

El Port de Barcelona ha canalizado un total de 2,28 millones de TEUs en los ocho primeros meses del año, cifra que supone un crecimiento del tráfico de contenedores del 1,3%. El buen comportamiento de los contenedores de import, que han crecido un 3,7 por ciento y suman 403.731 TEUs, es el principal motor de esta buena evolución.

Los contenedores de exportación siguen por debajo del tráfico registrado en los primeros ocho meses de 2018, pero con un descenso moderado. Así, entre los meses de enero y agosto las terminales del Port de Barcelona han movido 474.812 TEUs orientados a la exportación, un 4,6 por ciento menos que en el mismo periodo del año anterior.
Arabia Saudí (+11,4 por ciento), Japón (+7,2 por ciento), Egipto (+6,2 por ciento), USA (+5,5 por ciento) y Turquía (+4,8 por ciento) son los países que presentan un mayor número de operaciones con el Port de Barcelona. Y China sigue siendo el primer socio comercial, con un tráfico de 229.984 TEUs llenos y un incremento del 4,4 por ciento.
Las conexiones entre Barcelona y varios destinos de Italia y del norte de África han transportado 278.472 unidades de transporte intermodal (UTI), equivalentes a camiones, plataformas o remolques. Esta cifra se traduce en un ligero descenso (1,6 por ciento) con respecto a 2018.

VISITA DELEGACIÓN TIBA. Por otro lado, las terminales del Port de Barcelona aumentan las conexiones para contenedores refrigerados un 71 por ciento. Esta infraestructura dispone ya de más de 3.500 conexiones permanentes para contenedores refrigerados en sus terminales que permiten dar respuesta a la creciente demanda de los sectores hortofrutícola, cárnico y farmacéutico.
Las terminales de contenedores BEST y APM Terminals Barcelona y la multipropósito Port Nou han ampliado, este año, el número de conexiones eléctricas destinadas a los contenedores refrigerados lo que ha permitido incrementar un 71 por ciento el total de conexiones reefer que ofrece el Port de Barcelona.
Así, la terminal de contenedores BEST, del grupo Hutchison Port Holdings, ha pasado de 1.600 a 2.750 puntos de conexión el último julio, lo que supone un incremento del 72 por ciento.
La terminal refuerza, así, su posición como hub para cargas refrigeradas, ofreciendo a los principales cargadores de productos farmacéuticos y alimenticios un completo abanico de servicios relacionados con la carga fría y situándose como una de las terminales con más conexiones para contenedores frigoríficos de todo el Mediterráneo. ■

→ Los Puertos de Las Palmas incrementan la inversión para obras

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha elevado ante Puertos del Estado nuevos proyectos a incluir dentro del plan de inversiones previsto a ejecutar en 2019-2020.
Algunos de los proyectos expuestos en dicho encuentro son la construcción de la Nueva Viga Carril Terminal en León y Castillo Naciente, que con un presupuesto de 5 millones de euros supondría la construcción de una cimentación, en su lado tierra, para las nuevas grúas de esa zona lo que permitiría a OPCSA continuar con el proceso de expansión y la reordenación de la terminal, consistente en la ampliación de la zona de manio-

bra para dar espacio a las nuevas grúas de carga y descarga y la ampliación de superficies.
Por otro lado, la delegación de los Puertos de Las Palmas elevó para su visado ante Puertos del Estado el proyecto del Acondicionamiento de la Zona de Operaciones del Muelle Virgen en la que opera el grupo Boluda, que, con un presupuesto de 3 millones de euros, aproximadamente, supondrá la mejora de la zona de operaciones de la terminal y de su rendimiento con la sustitución de los carriles actuales.

El puerto de Castellón multiplica por 4 su tráfico con Marruecos

El puerto de Castellón ha mostrado a lo largo de este año su potencial logístico en Marruecos, actualmente segundo país de destino de las exportaciones desde PortCastelló.
En los 5 primeros meses de este año, el tráfico entre el puerto de Castellón y Marruecos se ha multiplicado por cuatro respecto a 2017, pasando de las 63.442 toneladas de 2017 a las 260.829 toneladas de 2019, "lo que demuestra que este destino tiene un potencial de crecimiento enorme", aseguró el presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, Francisco Toledo.
La exportación desde PortCastelló en los 5 primeros meses de este año ha alcanzado las 183.562 toneladas, frente a las 36.141 que se contabilizaron en 2017, lo que supone que en solo dos años las

exportaciones se han multiplicado por cinco. Destaca el crecimiento de frutas, que pasa de las 83 toneladas en 2017 a las 24.854 en lo que va de año.
Respecto a las importaciones, se han multiplicado por 2,8, al pasar de 27.300 toneladas de enero a mayo de 2017 a las 77.267 toneladas de 2019. Destaca el crecimiento de importación de abonos, que pasa de 13.113 toneladas en 2017 a 23.605 este año, lo que representa un crecimiento del 80%.

CHILE
Las frutas: motor del agro chileno

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

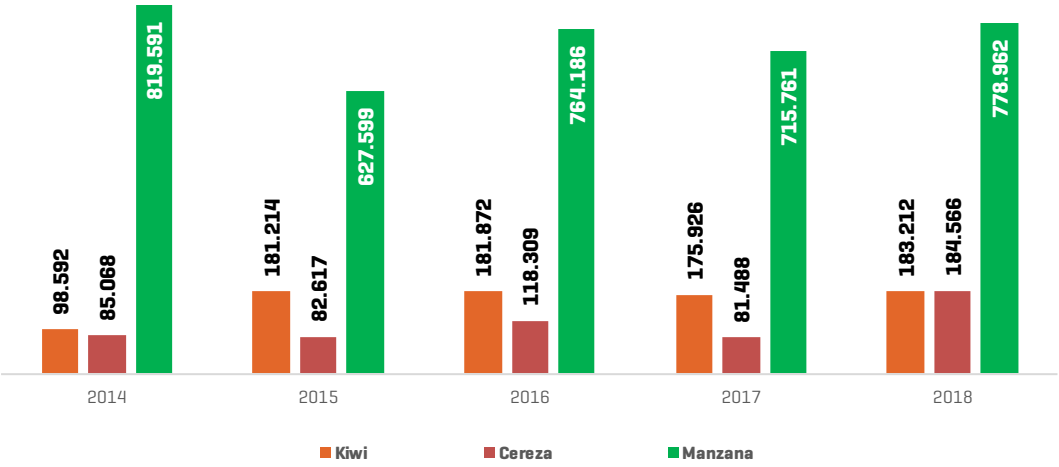
Chile es un referente mundial en el caudal productivo de frutas.
Sin embargo, la industria de la manzana de las décadas pasadas sigue su ritmo pausado. Diversos factores han afectado la rentabilidad de este negocio que en muchos momentos fue próspero y generoso para quien quisiera y pudiera estar en 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. De hecho, ha recuperado el liderazgo en las exportaciones frutícolas en 2018.
Por el contrario, 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 las 184.000 toneladas en el año 2018.

El kiwi ha experimentado un fuerte incremento en sus exportaciones.

EXPORTACIÓN. Finalizado el año 2018 cerró con un incremento en volumen del 10,8 por ciento si se coteja con las cifras del ejercicio precedente en las exportaciones de fruta, según cifras que maneja Odepa y su último Boletín Frutícola.
En concreto, se expidieron 2,9 millones de toneladas de fruta a los mercados, superando los 2,65 millones de 2017, con las manzanas posicionándose como el principal producto con más de 776.000 toneladas, dejando en un segundo plano a las uvas de mesa, con 724.000 toneladas, y con las cerezas posicionándose como la tercera especie frutícola en términos de cantidad, con 185.000 toneladas.
El ejercicio de 2018 también vino marcado por el repunte en el volumen de exportación de las cerezas. En efecto esta fruta de hueco vio como sus envíos crecieron casi un 127%. Es decir, de 82.000 toneladas el 2017 a 185.000 toneladas en 2018.

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. En concreto, los operadores españoles importaron 10.143 toneladas de kiwi, mientras la penetración de la manzana se cifró en 12.156 toneladas.
Con respecto a la cereza chilena es la más demandada, ya que los operadores españoles importaron 1.138 toneladas durante 2018 por un montante económico que ascendió a 5,6 millones de euros.

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE KIWI, CEREZA Y MANZANA DE CHILE
Toneladas. Fuente: Odepa.



ECOLÓGICO. La extensión de cultivo orgánico en Chile sigue a buen ritmo.
De hecho, 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 en pocos años.
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 15.200 hectáreas entre frutales mayores y frutales menores.
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.

La variedad de manzana chilena más exportada es la Royal Gala.

La mayoría de los productores orgánicos son pequeños y medianos agricultores que han perfeccionado sus propios métodos de agricultura

Chile tiene, gracias a su longitud de norte a sur de más de 4 000 kilómetros de una amplia gama de climas en su territorio, lo que permite la producción de muchos tipos diferentes de productos agrícolas. Además cuenta con un suelo fértil natural y abundante agua de la cordillera de los Andes, facilitando de esta forma la producción agrícola orgánica. ■

EU Retail

SEPTIEMBRE_2019

20 ANIVERSARIO F&H Revista Frutas y Hortalizas

Solicítalo:
info@fyh.es
0034 950 625 477

Nunca hemos visto nada igual

125 enseñas de la gran distribución europea

La ubicación de 124.000 tiendas

Los contactos directos e indirectos de las cadenas y de sus categories

La gran distribución europea en 278 páginas y al alcance de su mano

Ejido Cartón se convierte en distribuidor oficial de la gama Earthcycle para España

Ejido Cartón distribuirá para España la gama Earthcycle de envases termosellados para frutas y hortalizas del industrial CKF.

La firma almeriense Ejido Cartón se hace en exclusiva con la distribución de la gama Earthcycle para España. Esta gama consiste en unos envases termosellados y sostenibles creados para frutos rojos, tomates, fresas, cerezas y uvas en formatos temosellables.

Los envases se caracterizan por el impacto visual de los productos frescos "envasados en las nuevas tarrinas y conecta inmediatamente con el deseo del consumidor de reducir el uso de plásticos", señala Brad Dennis, vicepresidente de Ventas y Marketing de Earthcycle.

La gama Earthcycle es producida por la firma canadiense CKF, que está desarrollando nuevos tipos de tarrinas en su línea de termosellado. La empresa está lanzando ahora las tarrinas 8-down: EC 810 y 6-down: EC 4068, completamente compostables y reciclables desde casa.

Los dos nuevos diseños cuentan con los mismos beneficios en términos de vida útil que las tarrinas Earthcycle ya existentes, "mejorando en un 20 por ciento la duración de los productos perecederos que contienen y están enfocadas en minimizar al máximo el desperdicio de alimentos sobre las tradicionales de PET", señala Serafín Mateo, director comercial de Ejido Cartón.

Los envases nacen a demanda de las necesidades de "nuestros principales clientes y se diseñan para maximizar su eficiencia en el transporte, reduciendo los costes inherentes, y potenciar su visibilidad mediante el empleo de la caja estándar por excelencia (60 x 40 cm)", apunta Dennis.

La nueva gama Earthcycle proporciona un beneficio claro en términos de vida útil, menos plástico, reducción de residuos y menor impacto en la huella de carbono.

La gama Earthcycle han sido galardonados con el premio Home Compostable Packaging, y cuentan con esta certificación por AB Vincotte.

→ ENVASE SOSTENIBLE
Saica Pack gana el Premio Platino de ECMA

Ha sido galardonado con el Premio Platino de la Asociación Europea de Fabricantes de Cartón, ECMA (European Carton Makers Association).

El premiado diseño "Fresh Pack Trays" de Saica es una alternativa sostenible y atractiva visualmente para que los productores agrícolas distribuyan alimentos. El envase, que cuenta con una tapa especial que permite abrirlo y cerrarlo con un encaje perfecto, mantiene y mejora las prestaciones de protección y transporte demandadas por los clientes.

Esta gama de envases, que ha sido diseñada por la oficina técnica de Saica Pack, se fabrica en las instalaciones de Saica Pack Barcelona con papeles 100% reciclados y reciclables, en canal "N", contribuyendo a la economía circular y reforzando el compromiso de Saica con el medioambiente y la sostenibilidad a largo plazo.

Hay que recordar que los Premios Europeos a la Excelencia en Envases de Cartón son uno de los más prestigiosos de la industria del Packaging.

El Grupo Saica es una de las empresas líderes en Europa en la fabricación de papel reciclado para cartón ondulado, con una producción anual de 3,3 millones de toneladas de papel reciclado. Con más de 10.000 empleados y presencia en España, Francia, Italia, Portugal, Reino Unido, Irlanda, Turquía, Luxemburgo y Holanda, el Grupo Saica tiene cuatro líneas de negocio: fabricación de papel reciclado para cartón ondulado (Saica Paper), gestión de residuos y servicios medioambientales (Saica Natur), producción de embalaje de cartón ondulado (Saica Pack) y embalaje flexible (Saica Flex).

La cifra de negocio del grupo es de 4.161 millones de euros a finales de 2018.

Controlamos temperatura, posición e intrusión en sus envios 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 trasnporte.

Geolocalización

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

22:15PM

17ºC

+98.435.212

+75.454.329

<POSICION>
BULGARIA

Anserlog
Servicios Logísticos

El verano aviva las ventas de vehículos

La producción española de vehículos superó durante los primeros ocho meses de 2019 la cifra de 1.89 millones de unidades, lo que supone un descenso del cuatro por ciento con respecto al mismo periodo del año anterior.

Los meses de julio y agosto rompen la racha de ocho meses consecutivos de caída de la producción, desde octubre del año pasado, el último mes en positivo hasta ahora y permiten amortiguar la caída del conjunto del año, que superaba el 6 por ciento.

En el mes de julio, se produjeron 244.720 vehículos que suponen un 1,4 por ciento más que el mismo periodo de 2018. En agosto, se incrementó la fabricación en un 12,6 por ciento más, con 111.590 vehículos.

PRODUCCIÓN. Los mayores volúmenes de producción corresponden al incremento en la fabricación de turismos, que creció un 1,1 por ciento en julio y un 20,4 por ciento en agosto. Las furgonetas también destacan en incremento de fabricación, con una subida de 11,7 por ciento en julio y de 46,1 por ciento en agosto.

Las fábricas españolas también sufren las dificultades que atraviesan los mercados europeos, cuyas matriculaciones caen, pero están demostrando una resistencia mayor en producción que las de países de nuestro entorno, que reducen más su fabricación en el año. La adaptación de las fábricas a los nuevos modelos empieza a dar sus frutos y todo ello teniendo en cuenta que, desde julio, sale un modelo menos desde las fábricas españolas.

TIPOS. Por tipo de vehículo, en los ocho primeros meses del año, la producción de todoterrenos (pick-ups) y la de tractocamiones son las que registran caídas más pronunciadas. En concreto, la tasa de descenso en la fabricación de pick-ups es del 20,5 por ciento menos, hasta las 27.638 unidades. La producción de tractocamiones cae un 29,2 por ciento en el conjunto del año, hasta las 4.077 unidades.

Aunque la fabricación de turismos creció en los meses de verano, aún no compensa la caída acumulada. De este modo, la producción de estos modelos decrece un 4,5 por ciento en los ocho primeros meses, hasta las 1.482.652 unidades. En julio, se produjeron 181.872 unidades, un 1,1 por ciento más y en agosto, 96.738, un 20,4 por ciento más.

ESTABILIDAD. La producción de vehículos comerciales e industriales cierra los ocho primeros meses estable respecto del año pasado, hasta las 382.810 unidades. Aunque el mes de julio registro un aumento de producción del 2,9 por ciento y 58.445 unidades, con un total acumulado de 369.021 unidades (un 0,8 por ciento más que el año anterior), la fuerte caída de furgones (-66,37 por ciento) y de industriales ligeros (-57,47 por ciento) en el mes de agosto redujeron la producción durante este mes en un 17,9 por ciento respecto del mismo mes del año pasado y 13.789 unidades fabricadas, cerrando así los ocho meses de 2019 en plano. ■

Saint-Charles INTERNATIONAL
FRUITS & LEGUMES - PERPIGNAN - FRANCE

LÍDER EUROPEO
en COMERCIALIZACIÓN, TRANSPORTE & LOGÍSTICA de FRUTAS & HORTALIZAS
y
SOCIO DEL PROYECTO...

Interreg POCTEFA

UNIÓN EUROPEA
UNION EUROPÉENNE

Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)

TRAILS
TRANSNATIONAL INTERMODAL LINKS TOWARDS SUSTAINABILITY

Descripción del proyecto:

Este proyecto tiene como objetivo promover y fomentar el uso del transporte ferroviario y la intermodalidad en el transporte transfronterizo de mercancías entre Francia y España.

Objetivos :

- Reducir las emisiones de CO2.
- Despejar el tráfico rodado.
- Aumentar la competitividad de las empresas, mejorando la oferta y el número de conexiones.

fruit attraction
22-24 Oct. 2019

ÚNETE A NOSOTROS
HALL 4
STAND 4B04 4C04 & 4B05E

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

saintcharlesinternational tvsaintcharles

—MERCADOS DE ABASTOS DE ADRA Y EL EJIDO—

Se suman a la transformación digital

El programa 'Digitaliza tu mercado' de la Consejería de Economía y las Cámaras de Comercio tiene como objetivo impulsar la innovación y modernización tecnológica y la mejora de la competitividad del sector.

POR · DANIEL LAFUENTE

Los mercados de abastos de El Ejido y Adra van a participar en el programa 'Digitaliza tu mercado', una iniciativa que ha puesto en marcha la Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad en colaboración con el Consejo Andaluz de Cámaras de Comercio y la Cámara de Comercio de Almería, cuyo objetivo es impulsar la innovación y modernización tecnológica y a la mejora de la competitividad de los mercados de abastos andaluces ayudándoles a iniciarse en el comercio electrónico.

La iniciativa cuenta con la participación de personas expertas en marketing y transformación digital

INICIATIVA. La iniciativa cuenta con la participación de personas expertas en marketing y transformación digital que trabajarán de forma personalizada con los comerciantes de los dos mercados de la provincia seleccionados, con el objetivo de facilitarles los conocimientos y herramientas necesarias para disponer de página web, ofrecer sus productos de manera online, y enseñarles nociones básicas sobre marketing y dinamización de redes sociales, entre otras materias.

Este programa se encuentra enmarcado en el Convenio de colaboración firmado entre la Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad y el Consejo Andaluz de Cámaras de Comercio para el desarrollo y fomento de la economía digital y, en particular, en el sector comercial en Andalucía. Las actuaciones contempladas en dicho convenio están cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional en el marco del programa TIC Cámaras.

PROGRAMA. El programa cuenta con dos líneas de actuación, con la intención de llegar a dos tipos de mercados de abastos, en función de su nivel de modernización: la línea 1.0 y la 2.0.

En la primera, 'Digitaliza tu mercado 1.0', participarán los mercados de Adra y El Ejido. Esta línea pretende introducir a los mercados de abastos en un proceso de transformación digital, fomentando la incorporación del uso de las TIC por parte de los comerciantes en sus servicios al cliente, con el fin de conseguir mejoras que puedan convertirse en una ventaja competitiva para sus negocios. Se partirá de un análisis previo de la situación de digitalización, para luego pasar a un plan completo de rediseño de marca, creación de páginas web, acciones de marketing, dinamización de redes sociales, etc. Además, se contemplan actividades de capacitación de los comerciantes para el uso adecuado de las TIC para favorecer la competitividad de sus negocios.

DIGITALIZA TU MERCADO 2.0. Por otro lado, la línea 'Digitaliza tu mercado 2.0', en la que participará el mercado de abastos de Adra, es una acción enfocada a mercados con un grado de digitalización más avanzado y con interés en dar el "salto" al comercio electrónico, es decir, a la posibilidad de que algunos de sus comercios cuenten con una herramienta de comercio electrónico para la venta de sus productos a través de Internet.

El programa cuenta con una página web https://digitalizatumercado.es, con toda la información de la iniciativa y de los mercados participantes. ■

frutas Tony ®
SERVICIO Y CALIDAD
Quality Fruits
El especialista de los 'súper' de proximidad
Construyendo Relaciones
Longitudinal 9, nº 101. Mercabarna - 08040 Barcelona
Tels. 93 336 50 09 · Fax 93 556 46 98 · Email: info@frutastony.com

Andalucía exigirá el DAT

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible ha aplicado recientemente, un período voluntario de seis meses para la exigencia obligatoria del Documento de Acompañamiento al Transporte (DAT) de productos agrarios y forestales en Andalucía.

De esta forma, se facilita a los profesionales del sector su adaptación a la digitalización y el cumplimiento de la norma dirigida a reforzar la seguridad de los productos de la Comunidad Autónoma al incidir en el sistema de trazabilidad que ofrece información de los alimentos a lo largo de la cadena.

Con este régimen transitorio que ofrece el Gobierno regional, los andaluces dispondrán de un plazo mayor para adaptarse a un sistema de operación diferente al establecido hasta ahora y que contará con nuevas aplicaciones informáticas, que también deben poner en marcha a pleno rendimiento antes de la obligatoriedad real de la nueva medida comunitaria en la Comunidad Autónoma (15 de abril de 2020).

Entre la información que incluirá, se encuentra la identificación del suministrador y las principales características del producto

En concreto, su aplicación responde a la exigencia legal impuesta por la Unión Europea a través de un reglamento comunitario y traspuesto a la legislación nacional y autonómica, siendo en este caso el Decreto 190/2018, de 9 de octubre, por el que se crea y regula el Registro de Explotaciones Agrarias y Forestales de Andalucía (Reafa) y el Documento de Acompañamiento al Transporte.

Las acciones formativas que está organizando la Consejería desde mayo para informar a los productores andaluces sobre las novedades que conlleva la entrada en vigor de esta reglamentación continuarán durante los meses de implantación voluntaria en Andalucía. Hasta la fecha se han desarrollado un centenar de cursos en los que han participado más de 7.000 agricultores.

FINALIDAD E INFORMACIÓN DEL DAT. El Documento de Acompañamiento al Transporte permite realizar un seguimiento completo a los alimentos al conocer su estado a lo largo de las diferentes fases de producción, transformación y distribución, fundamentales para localizar el origen de partidas concretas de productos y facilitar, de esta forma, una rápida reacción en caso de producirse alguna alerta. Además, proporciona al consumidor información sobre el proceso que atañe a los alimentos desde su producción hasta el mercado, y la opción del DAT digital ayuda a agilizar los trámites administrativos.

Por otro lado, el DAT permite a la Administración mejorar los controles que realiza de forma continuada para garantizar la seguridad de los productos agroalimentos y la legítima procedencia de las mercancías. Por tanto, el documento contribuye a la lucha contra los robos en el campo y su posterior venta ilegal.

DOCUMENTO. A partir del 15 de abril de 2020, este documento deberá acompañar a los productos sin transformar obtenidos de las explotaciones agrarias, forestales y agroforestales en su traslado desde el origen hasta el lugar de almacenamiento o primer destino de comercialización.

Entre la información que incluirá, se encuentra la identificación del suministrador y las principales características del producto. En concreto, ofrecerá datos sobre la calidad, la naturaleza, el origen, la composición, la finalidad, la denominación, la fecha de producción o caducidad e información del fabricante. ■

—BALEÀRIA Y FRED OLSEN EXPRESS—

Adquieren 74 semirremolques portacontenedores a Lecitrailer

Las navieras Baleària y Fred Olsen Express han adquirido 74 semirremolques portacontenedores a Lecitrailer, que facilitarán el servicio de mercancías en la ruta Huelva-Canarias, según han explicado desde el fabricante de remolques y semirremolques. Las unidades corresponden al semirremolque portacontenedor modelo LTCO-HC-3S aAligerado para contenedor de 45 pies. En el proceso previo a la fabricación de las unidades, Baleària ha optado por la configuración que más se adapta a sus requerimientos y necesidades para optimizar el rendimiento de los semirremolques tanto en durabilidad como en mantenimiento, han puntualizado desde Lecitrailer.

Estos semirremolques han sido tratados con el nuevo proceso de imprimación KLT (e-coat de Lecitrailer), "que garantiza el proceso de pintura completo como la mejor protección frente a la corrosión aplicando una capa uniforme de imprimación de 50 micras", explican desde Lecitrailer.

Los portacontenedores, de 13.700 mm de longitud, están equipados con frenos de disco y ruedas de la medida 385/65 R22.5, EBS, pies de apoyo reforzados, anillas de amarre barco y paragolpes especial 'skid ship'.

Lecitrailer lidera las matriculaciones en España con más de 1.981 hasta septiembre, lo que supone una cuota de mercado superior al 22%, según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques y Cisternas (Asfares). La marca española también ocupa la primera posición en el segmento de portacontenedores, en el que ha registrado unas ventas de 240 unidades en los tres primeros meses de 2019, el 4,4% más que en el mismo periodo del año anterior. ■

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

→ **TRANSPORTISTAS Y CARGADORES**

Ya pueden probar la Carta de Porte electrónica

Garantiza la trazabilidad de cada operación de transporte, refleja exactamente y sin posibilidad de manipulación

Las empresas asociadas a la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (Froet), así como las empresas cargadoras, cuentan ya con la posibilidad de emitir la carta de porte internacional (CRM) y nacional que sustenta cada operación de transportes a través de una plataforma electrónica vía internet.

Ramón Fernández, director de Despliegue y Operaciones de Trans-Follow, empresa que cuenta con un convenio con Froet y CETM para la puesta en marcha del e-CMR, explicó que las principales ventajas de este sistema electrónico es que garantiza la trazabilidad de cada operación de transporte, refleja exactamente y sin posibilidad de manipulación lo que ha ocurrido desde la toma de la mercancías hasta su entrega y simplifica la gestión administrativa y documental, constituyendo una prueba fehaciente en caso de litigio.

Por otro lado, la Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia aboga por una flexibilización de los controles aduaneros, y potenciar la actual aduana del Centro Integrado de Transportes de Murcia, para mitigar las esperas al cruzar la frontera con el Reino Unido, una vez entre el vigor el 'Brexit'.

Esta es una de las propuestas que Froet trasladó al consejero de Fomento e Infraestructuras, José Ramón Díez de Revenga, en una reunión a la que asistieron también quince empresas asociadas que habitualmente realizan viajes con el Reino Unido.

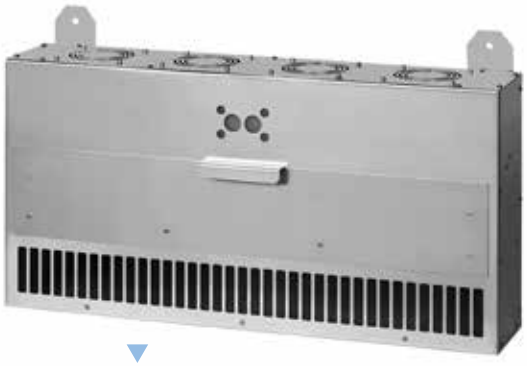
Keepcool obtiene una nueva patente para sus productos

El pasado mes de septiembre la agencia Ponti les notificó que sus máquinas germicidas de control de atmósfera modificada han conseguido la patente definitiva.

La familia de máquinas M-CAM se presenta como la solución definitiva para eliminar contaminantes de una forma efectiva a lo largo de todas las etapas del proceso postcosecha.

La máquina germicida de Control de Atmósfera Modificada consigue la esterilización e impide la reproducción de microorganismos tales como bacterias, virus, hongos, levaduras y protozoos, preservando las frutas, verduras y flores de la formación de mohos y hongos.

No obstante, la referida máquina se puede emplear para la conservación de cualquier alimento, ya que limpia e higieniza el ambiente donde se hallan. Por ejemplo eliminando bacterias que pueden provocar putrefacción y/o descomposición en otros alimentos como carnes y pescados.



Las máquinas M-CAM de Keepcool impiden la reproducción de microorganismos en los alimentos.

Señalar que los microbios tales como: bacterias, virus, hongos, levaduras, protozoos... sean gérmenes de tipo patógeno o no, son seres vulnerables a los efectos de la luz ultravioleta en las longitudes de onda próximas a 253.7 nanómetros (rango UV-C), donde la máquina objeto de la invención actúa como germicida afectando a la estructura molecular del microorganismo, esterilizándolo e impidiendo su reproducción.

De este modo, la máquina germicida de control de atmósfera modificada supone "la solución idónea para la higienización del aire y eliminación del etileno en las cámaras de almacenamiento de productos frescos (frutas, hortalizas y flores)", aseguran desde la empresa. También es una buena opción para las cámaras de conservación en origen hasta las cámaras de distribución en grandes plataformas logísticas o pequeños supermercados.

—MAYOR SEGURIDAD LABORAL—

Nuevas carretillas elevadoras de Baoli

Las bajas como consecuencia de accidentes con maquinaria móvil siguen subiendo, y Baoli, consciente del problema que esto supone, ha ido un paso más allá en materia de seguridad con sus nuevas carretillas elevadoras KBD y KBG.

Las empresas, por su parte, son cada vez más conscientes que invertir en seguridad aporta beneficios. Precisamente por eso, Baoli, fabricante de carretillas elevadoras y equipamiento para almacén, ha diseñado sus nuevas KBD y la serie KBG de carretillas elevadoras térmicas equipando estas máquinas con una mayor capacidad de elevación, lo que aporta más seguridad al operario.

Para Baoli es fundamental que sus clientes no tengan que renunciar a un factor tan importante como la seguridad por el hecho de buscar maquinaria más económica. Francesco Pampuri, director de Marketing de Baoli EMEA, explica que "la estabilidad y la fiabilidad de nuestras carretillas son principios fundamentales de nuestro trabajo", a lo que añade que "tener carretillas elevadoras con capacidades tan altas significa poder realizar operaciones de manipulación para las cuales, optando por otras marcas, sería necesario cambiar a carretillas elevadoras de mayor tamaño y precio".

Esta característica sitúa las nuevas carretillas elevadoras de Baoli al mismo nivel que las primeras marcas del mercado en materia de seguridad. Como ejemplo de ello, la carretilla contrapesada diesel KBD30 permitirá levantar 3.000 quilos de peso a una altura de hasta 5,5 metros con total seguridad. ■

—VOLVO TRUCKS—

Da comienzo a sus jornadas para presentar el Volvo FH con I-Save

Las jornadas, que se celebran en los distintos concesionarios de la marca repartidos por toda España, tienen como objetivo dar a conocer a los clientes los aspectos técnicos del Volvo FH con I-Save.

El Volvo FH con I-Save que comenzó a comercializarse en España hace unos meses, es una de las últimas novedades de la marca sueca que está marcando tendencia en el mercado. Por este motivo, Volvo Trucks ha organizado unas jornadas que han dado comienzo el pasado 10 de octubre, en las que el equipo de profesionales de la marca ha podido explicar, de primera mano, a sus clientes las prestaciones del eficiente Volvo FH con I-Save.

Durante las jornadas los asistentes, formados por grupos de profesionales del sector de la zona, pueden conocer a la perfección el funcionamiento y beneficios del Volvo FH con I-Save, la solución que combina el nuevo motor D13TC con varias características de ahorro de combustible, reduciendo los costes de combustible hasta en un 7 por ciento* en operaciones de larga distancia, sin renunciar a la facilidad de conducción.

JORNADAS. La primera de las jornadas ha tenido lugar en el concesionario oficial Sanfer en Talavera de la Reina, contando con una asistencia de 25 clientes interesados en conocer más sobre el Volvo FH con I-Save. En las próximas semanas varias jornadas se celebrarán en los concesionarios oficiales de Volvo Trucks en todo el país.

Una de las principales preocupaciones dentro de la industria del transporte es el gasto de combustible dado su elevado y variable coste. La inversión en carburante para los camiones supone alrededor del 30 por ciento de los gastos de una empresa de transporte. Así, Volvo Trucks presentó al mercado el Volvo FH con I-Save, corroborando que "ahorrar combustible nunca ha sentado tan bien".

MOTOR. El potente motor D13TC genera un par 300 Nm más alto a bajas revoluciones. Se necesita menos aceleración y combustible para mantener una velocidad constante en el tráfico de la autopista. En combinación con I-See, el motor hace posible abordar pendientes en una marcha más alta, ahorrando combustible sin perder velocidad. El par adicional también permite una velocidad promedio más alta, algo especialmente notable cuando se suben colinas.

Incluido en el Volvo FH con I-Save:

- Motor D13TC (Turbo Compound) de 460 CV o 500 CV
- Nuevos ejes traseros altamente eficientes en combustible
- Desconexión del ralentí del motor
- I-Cruise con I-Roll, que ajusta la velocidad para reducir el consumo de combustible
- Bomba de dirección asistida con desplazamiento variable
- I-See basado en mapas actualizado
- I-Shift actualizado con software optimizado para larga distancia

**Comparación del motor D13TC Euro 6 nivel D con el Paquete Combustible Larga Distancia (I-Save) con el motor D13 eSCR Euro 6 nivel D sin el Paquete Combustible Larga Distancia. El ahorro real de combustible variará dependiendo de muchos factores como, por ejemplo, el uso del programador de velocidad, la topografía real, la experiencia del conductor y las condiciones meteorológicas.*

—TÁNGER MED—

Aspira a dominar el Mediterráneo hortofrutícola

Se convierte en un centro logístico a nivel mundial, situado en el Estrecho de Gibraltar y conectado con 186 puertos de todo el mundo.

POR · JUAN ARIAS

Con una inversión pública en infraestructuras de 1.300M€, con más de 4.600m de diques y 2.800m de muelles, Puerto Tánger Med se posiciona como centro de transbordo para los flujos de la logística mundial y supondrá una gran competencia para los puertos españoles próximos a la zona, sobre todo en el transporte hortofrutícola.

Marruecos ya es uno de los principales países exportadores hortofrutícolas. Es una realidad que la agricultura del país magrebí es cada día más fuerte y que, con el Brexit, pueden ser uno de los países más beneficiados. Precisamente por esta razón y para ser una de las grandes referencias hortofrutícolas en el Mediterráneo como puede ser Algeciras.

Tánger Med se convierte en un centro logístico a nivel mundial, situado en el Estrecho de Gibraltar y conectado con 186 puertos de todo el mundo, pretende fortalecer aún más su posición como punto de referencia para los flujos logísticos globales y el comercio mundial.

Este nuevo puerto va a permitir crear nuevas terminales de contenedores, con una capacidad adicional de 6 millones de contenedores

NUEVAS TERMINALES DE CONTENEDORES. El puerto Tánger Med 2 responde a una inversión pública en infraestructuras de 1.300M€, con más de 4.600 metros de diques y 2.800 metros de muelles, y corresponde a la tercera fase de desarrollo del complejo portuario Tánger Med, junto con el puerto Tánger Med 1 y el puerto de Pasajeros y Mercantes. Este nuevo puerto va a permitir crear nuevas terminales de contenedores, con una capacidad adicional de 6 millones de contenedores, sumándose así a la capacidad actual de tres millones del puerto Tánger Med 1.

Asimismo, el operador líder mundial MAERSK APM construirá en el puerto Tánger Med 2 la terminal de contenedores TC4, en el marco de un contrato de concesión de 30 años. Se trata de la segunda terminal operada por el líder mundial en complejos portuarios, consolidando la posición de Tánger Med en los flujos logísticos mundiales, y como plataforma de transbordo de referencia para el movimiento con África.

Según destacan las autoridades marroquíes, la terminal es la más innovadora de África, e integra las últimas tecnologías de automatización en el movimiento de contenedores. Asimismo, la inversión privada llevada a cabo asciende a 1.100 millones de euros.

NUEVE MILLONES DE CONTENEDORES. Tánger Med dispone de capacidad para acoger nueve millones de contenedores, el tránsito de siete millones de pasajeros y 700.000 camiones TIR, así como la exportación de un millón de vehículos. Asimismo, el puerto se presenta como una plataforma industrial capaz de acoger a más de 900 empresas, que mueven un volumen anual de negocios de más de 7.300 M€ en diferentes sectores como automoción, aeronáutica, logística, textil y comercio. ■

Fernando Partida durante la presentación 'Brexit'.

Los pasos a ejecutar con la llegada del Brexit

El Brexit supone la ruptura de las libres exportaciones de mercancías al Reino Unido y la vuelta del SOIVRE y los trámites aduaneros. El profesional Fernando Partida de Partida Logistics facilita una serie de pasos a ejecutar.

POR · RAFAEL I. LOSILLA

Será a primeros de noviembre cuando el Reino Unido dejará de ser país de la Unión Europea. Y será el uno de noviembre cuando vuelvan las aduanas y los trámites aduaneros como hace 20 años.

España introduce en el Reino Unido una media de 3.000 camiones diarios de productos frescos, una carga de trabajo alta para las no acostumbradas aduanas británicas.

"La primera medida que debe tomar un exportador español es contactar con su cliente en el Reino Unido para saber si está preparado para el nuevo escenario de importación de mercancías", señaló Fernando Partida, director general de Partida Logistics en el acto de presentación del EU Retail de la revista F&H el pasado 27 de Septiembre en Almería.

España introduce a diario 3.000 camiones de frescos en el Reino Unido

Y es que no todo el mundo está preparado, ya que "es un problema para los propios agentes aduaneros del Reino Unido que desconocen aún lo que va a pasar", adelanta Partida.

Para tomar posiciones, los antiguos aduaneros de la plataforma de Saint Charles, ya cuentan con delegaciones en Biarritz para dar el servicio que se daba hace 20 años.

"Un exportador español que opere con el Reino Unido deberá aportar la misma documentación y aduana que si exportase frutas y hortalizas a Canadá o a Indonesia", remarcó claramente el ejecutivo de Partida Logistics.

VUELVE EL SOIVRE. Una de las primeras medidas en España es la vuelta del negociado del SOIVRE en las operaciones con el Reino Unido y del Servicio de Aduanas con ese horario de 08.00 horas hasta las 15.00 horas.

Esta limitación horaria supone que "se acabó de expedir mercancías a las 04.00 de la mañana como han estado haciendo los exportadores de fresa con dirección al Reino Unido", remarcó Partida.

Es uno de los problemas de los primeros días del Brexit: la avalancha de solicitudes en las oficinas del SOIVRE y "el problema de colapso que se puede producir", aseveró el profesional aduanero.

EL LAME. Una de las soluciones a las que pueden acudir los exportadores es la creación de un LAME. Son los locales de almacenamiento de mercancías para la exportación que una empresa puede crear en sus propias instalaciones con su propio producto para ganar tiempo en el proceso aduanero.

Esta iniciativa privada aduanera tiene que estar autorizada por la administración y nunca puede estar a menos de 25 kilómetros de la aduana.

Con el LAME "se gana tiempo, ya que es la propia empresa la que realiza los trámites aduaneros", apunta el profesional.

No obstante, el principal consejo que se le está dando a los exportadores es trabajar con antelación, y sobre todo aquellas cargas que tengan grupaje y muchos destinos, ya que "las aduanas inglesas deben estar preparadas para manejar toda la información y cuanto más destinos en las islas, hay que facilitar más información", desvela Fernando Partida.

EL OEA. Otra opción es recurrir a los Operadores Económicos Autorizados, basado en la colaboración entre aduanas y empresas introducido por la Organización Mundial de Aduanas.

El Operador Económico Autorizado es "un operador económico a quien, en el contexto de sus operaciones aduaneras, se considera fiable en todo el territorio de la UE y al que le asiste el derecho a disfrutar de diversas ventajas en toda la UE", recordó Partida. ■

ESTE ANUNCIO PESA 2.200.000 TONELADAS

Mercabarna, el gran mercado internacional

Más de 2 millones de toneladas de más de 400 variedades de frutas y hortalizas se comercializaron el año pasado en **Mercabarna**. Pero detrás de estas cifras hay mucho más: **la situación estratégica y las infraestructuras logísticas de Barcelona**, inmejorables para exportar a cualquier lugar del mundo; más de **200 empresas** que ofrecen la mejor relación calidad-precio y la máxima **seguridad alimentaria**.

Por eso somos el gran Hub alimentario del Mediterráneo-Barcelona®

AGEM

mercabarna

Mercabarna - T. +34 93 556 30 00 - mb@mercabarna.cat - **www.mercabarna.es**
Wholesalers Association (AGEM) - T. +34 93 556 20 00 - agem@agem.mercabarna.com - **http://agem.mercabarna.com**

FRUTAS TONY

Un esquema total de proximidad

El grueso de las 58 tiendas que abastece la distribuidora Frutas Tony están marcadas por el concepto proximidad y el efecto 'dominó' que tienen las frutas y hortalizas sobre el resto de secciones.

POR · RAFAEL I. LOSILLA

Pertenece a la esfera de plataformas creadas para dar servicio a tiendas de diferentes clientes pero con dos elementos comunes: tiendas de proximidad y valor 'top' de la mercancía. Las 58 tiendas que cubre la empresa Frutas Tony (Mercabarna) se encuentran en el centro de Barcelona y en Andorra.
Toda la logística de las frutas y hortalizas de las 65 tiendas se realizan en los 2.000 metros cuadrados de nave que Frutas Tony tiene en Mercabarna; y también se marcan los precios para las cadenas Jespac y Keisy, dos grupos ubicados en el centro de Barcelona con 10 tiendas por enseña.

Los pedidos se gestionan a partir de las 11 de la mañana diariamente.

DINÁMICA. La distribuidora cuenta con una flota de ocho camiones pensados para las condiciones de paso de las tiendas de proximidad y para el horario en el que se efectúa el reparto –entre las 14.00 horas y las 17.00 horas-, salvo para los supermercados de Andorra.
El 90 por ciento de las tiendas recibe a diario carga de frutas y hortalizas con "la máxima de la frescura, ya que el perfil de clientela de estas tiendas pertenecen a la clase media-alta y en ocasiones a un público femenino de edad, que valora y sabe de las frutas y hortalizas que adquiere", señala Antonio Jiménez, director de Frutas Tony.
La agilidad es una de las máximas de Frutas Tony. De hecho, los pedidos se realizan desde las tiendas a la central en el tramo de 09.00 horas – 11.00 horas y tres horas más tarde empieza el reparto en tienda.

ELEMENTOS. Hay cuatro puntos claves para entender la logística desde Frutas Tony a las tiendas en un tramo tan corto. Las tiendas se sitúan cerca de la plataforma central, ubicada en Mercabarna; y las compras de frutas y hortalizas son realizadas al 100 por ciento entre los mayoristas de Mercabarna. "Hemos recibido propuestas de trabajar con el origen, pero nuestro origen se encuentra en Mercabarna. Disponemos de una amplia variedad de categorías, orígenes, calidades y marcas; y nuestra relación con los mayoristas es intensa y fuerte, ya que nuestra capacidad de compra es importante para muchas de las empresas que están en Mercabarna", desvela Jiménez.
Esa posición de fuerza de Frutas Tony le permite gozar de promociones en productos 'premium' o le facilita contar con programas cortos de producción en origen que gestiona el mayorista. La judía es uno de los productos más delicados de la gama y termómetro del nivel de frescura de una plataforma. "Nosotros trabajamos con un mayorista que dispone de producción propia y diseñamos programas para disponer siempre de producto muy fresco", desvela el ejecutivo de Frutas Tony.
Este trabajo es posible gracias al conocimiento de los ejecutivos de compra que dispone la compañía, ya que la compra de mercadería se realiza a primera hora de la mañana y se va adaptando según las necesidades de las tiendas.

El 90 por ciento de los clientes de Frutas Tony recibe a diario frutas y hortalizas frescas

VENTAS. Las frutas y hortalizas se han convertido en una sección motor para las cadenas Keisy y Jespac y "sabemos que de la calidad y frescura que consigamos para estos dos clientes depende parte de las ventas del resto de secciones", remarca Antonio Jiménez.

Frutas Tony gestiona a diario sobre las 250 referencias de frutas y hortalizas y se alcanza el 'top' de 300 referencias en fechas señaladas. Aunque el granel es predominante hay una parte que va en bandeja y se trabaja desde la plataforma para darle salida 24 horas más tarde.

Las rutas están bastante marcadas desde hace tiempo y "son rutinarias, teniendo en cuenta que el grueso de las tiendas están en pleno centro de Barcelona y los espacios de carga y descarga no están siempre disponibles", desvela Jiménez.

Frutas Tony no es sólo distribuidora, sino que recoge el sentir detallista, ya que gestiona dos de las 58 tiendas. "De esta manera testamos directamente como llega la mercancía y sobre todo la opinión y las tendencias de los consumidores de nuestra área de influencia", apunta Jiménez.

Y es que, aunque los pedidos del género dependen de cada tienda, "es parte de nuestra responsabilidad conocer las tendencias de categorías, calibres o marcas que circulan en el mercado. La mejor manera es ser tendero directo", asevera el ejecutivo de Frutas Tony.

EL VALOR. Además de los valores de proximidad, frescura y servicio en los que trabaja el distribuidor Frutas Tony para su clientela –algunos de ellos llevan una relación superior a los 30 años-, está también la liquidación de cuentas en un plazo nunca superior a los 15 días.

"No sólo somos un cliente de volumen y valor para nuestros proveedores, sino que pagamos a corto plazo", remarca Jiménez. Es una de las estrategias "más apropiadas que hemos tomado desde hace años y que nos sirve para proyectarnos mejor entre los mayoristas de Mercabarna", remarca.

Plataforma de Frutas Tony en Mercabarna.

El poder adquisitivo de la clientela de Frutas Tony corresponde al perfil medio-alto

Antonio Jiménez, director de Frutas Tony.

¿Por qué Mercabarna?

1 Frescura.- El equipo comercial de Frutas Tony realiza compras diarias de todas las categorías. Al final de la jornada en su plataforma de Mercabarna no queda ninguna partida en el 'depot'.

2 Precio y calidades.- 139 mayoristas contemplan actualmente Mercabarna, por lo que la clientela de Frutas Tony goza de 139 oportunidades de ofertas, calidades y marcas en un mismo espacio. La labor de Frutas Tony no es sólo de distribuidor, sino de gestor, ya que desde las oficinas de Frutas Tony se marca el Precio Venta Público para cada uno de sus clientes.

3 Reconocimiento.- Los niveles de compras de Frutas Tony no son equiparables a los de la gran distribución, por lo que la capacidad de negociación en origen es menor que en el mercado de Mercabarna, donde es un jugador de volumen y con el hábito de liquidar la factura a los 15 días.

4 Perfil del consumidor de la clientela.- Más del 50 por ciento de la clientela de los clientes de Frutas Tony acuden diariamente a sus tiendas, por lo que Frutas Tony se ve obligada a disponer de producto muy fresco para sus clientes para no perder oportunidades de venta.

→ PORTUGAL

Sonae pretende abrir 200 tiendas de diferentes formatos

La plataforma de distribución de las tiendas Modelo Continente –Sonae- recoge en su plan estratégico la apertura de 200 tiendas en diferentes formatos en los dos próximos años.
El formato proximidad es el que domina en las aperturas, ya que busca elevar a 150 las nuevas tiendas Meu Super y entre 50-60 tiendas las Continente Bom Dia y ocho del gran supermercado Continente Modelo.
Las tiendas Meu Super se abrirán en los distritos de Braga, Coimbra, Setubal y Faro, ya que son estratégicos para la cadena. Es donde Sonae cuenta con menos tiendas de este perfil.
El grupo portugués ha visto elevar su cuota de mercado en alimentación, pero no en frutas y hortalizas, donde Pingo Doce sigue liderando el mercado.
No obstante, Sonae ha mejorado el estándar de calidad de sus hortalizas y culpa de ello está en el proceso ágil logístico que ha fijado para ganar celeridad en las entregas.
La cadena ha ido imponiendo un régimen de incentivos a los proveedores que mejorasen calidades y propusiesen iniciativas, y los productores del Club de Productore le pidieron una logística más selectiva y rápida para evitar mermas.

Mercadona copia los movimientos de Froiz para entrar en Portugal

Mercadona acelera sus pasos siguiendo la hoja de ruta que marcó Froiz hace 30 años. Lisboa está cerca y para no perder competitividad se habla de Montijo como punto para instalar nueva plataforma.

Hace 33 años la cadena gallega Froiz hacía su entrada en Portugal abriendo su primera tienda en Valença do Minho y abriendo su centro logístico en Braga, 30 minutos del que tiene Mercadona en Povoa do Varzim.
Los movimientos de Mercadona no son por casualidad y han sido aconsejados también por uno de los proveedores fuertes de Mercadona en España y Portugal.
Mercadona ha cogido el plan desarrollado por Froiz y ha iniciado su expansión por el Norte de Portugal, pero rodeando la ciudad de Oporto, y ahora empezará a abrir tiendas en Braga y Viana do Castelo, como hizo Froiz. No es casualidad.
Mercadona es más rápido que Froiz, porque sus cuentas son otras y sus expectativas también. La cadena española va a seguir el proceso de expansión hacia el Sur, pero se va a saltar varios distritos –Coimbra, Leiria, Santarem, Viseu, ...-.
Su próximo objetivo es Lisboa y Setúbal y para ganar en eficiencia logística instalará una plataforma a las afueras de Lisboa. Se habla de Montijo y será la plataforma de Extremadura la que le haga de enlace en un principio. ■

SÁNCHEZ ROMERO VISITARÁ OTRAS CIUDADES ESPAÑOLAS.- La cadena más cara de España en la sección frutería trabaja en abrir nuevas tiendas en ciudades de alto nivel económico, especialmente en la Comunidad de Madrid.
La cadena cuenta con 10 supermercados y está peinando ciudades y provincias para expandirse. La cadena no ha hecho pública sus pretensiones pero la logística se convierte en un hándicap para abrir en las dos ciudades más cercanas a Madrid en poder adquisitivo: Valladolid y Valencia.

—REINO UNIDO—

Tesco oxigena sus plataformas con la adquisición de Best Food Logistics

La cadena de supermercados Tesco ha conseguido frenar la sangría que le ha producido Aldi y Lidl en frutas y hortalizas en los siete últimos años y que le ha provocado bajar al 23 por ciento de cuota de mercado, lo que supone siete puntos menos que hace seis años.

De hecho, Tesco ha anunciado las inversiones para los tres próximos años y que consisten en 150 nuevos supermercados del formato 'express' y cuatro grandes supermercados para responder a las tiendas descuento.

Se trata de nuevas tiendas, más las tiendas del descuento Jack´s –ya ha cerrado una de las 10 existentes- sin elevar la presencia de nuevos 'depot'.

Es por este motivo que la firma satélite de Tesco, Booker, está negociando para hacerse con la firma logística Best Food Logistics y ampliar el espacio para operar con más garantías en servicios y alimentación seca, y así disponer de más espacio para los productos frescos.

Tesco se muestra tranquilo con el cierre de 2019, ya que firma primer semestre con cifras tranquilizadoras y en condiciones de dar los nuevos pasos ya diseñados en el plan estratégico. ■

→ ITALIA

Coop y Chep pactan acuerdo para reducir costes en los palets

Aumentar la eficiencia de la cadena de suministro. Por este motivo la cadena de supermercados Coop de Italia y la empresa de envases y palets Chep han firmado un acuerdo que facilitará al supermercado la reducción de costes.

Este acuerdo consiste en simplificar el servicio, facilitar el manejo, mejorar la protección del producto y reducir el riesgo a los trabajadores. "Con este programa esperamos que los palets de Chep se amplíen en nuestra red de tiendas y se consolide en los próximos años", apunta Theo Ricoveri, gerente de Logística de Coop Italia.

El acuerdo de Chep no se queda sólo en la cadena de supermercados, sino que ha utilizado a la distribuidora italiana para llegar a acuerdos con sus proveedores hortofrutícolas que realizan operaciones de exportación.

Ni Coop ni Chep han hecho público en cuanto se cifra el acuerdo económicamente ni lo que va a ahorrar la cadena de supermercados.

→ REINO UNIDO

Waitrose empieza a eliminar el plástico de las uvas

Waitrose ya cuenta con los primeros cestos de cartón para uva en sus tiendas para limitar la presencia de los envases de plásticos. Es una solución propuesta por la firma DS Smith para el 'category' Primafruit.

Esta solución optimiza la línea de 'packaging' y "hará que el transporte de las cestas de cartón sea más manejables en la tienda", desvela David Ellerington, jefe de Desarrollo de Negocios de DS Smith.

Waitrose espera que este paso dado a favor de la sostenibilidad "sea entendido por nuestra clientela y los consumidores puedan reciclar más fácilmente".

Con esta iniciativa, Waitrose cumple una de las siete promesas que realizó al Príncipe de Gales en materia de sostenibilidad, y eleva el rango de marca, ya que "el cartón aumenta la visibilidad de nuestra marca Duchy Organic en la tienda", apuntan desde la cadena.

Imagen de la nueva cesta de cartón de Waitrose para uvas.

VATSERVICES

Garantía de seguridad para los transportistas

Es la compañía líder en la península Ibérica de servicios al transporte. Con más de 200 millones de facturación, más de 3.000 clientes y gestiona más de 26.000 camiones.

POR · DANIEL LAFUENTE

VatServices nace con el objetivo de ofrecer a los transportistas por carretera un método seguro de pago en peajes y tasas en el ámbito europeo. Así surge el dispositivo VIAVAT con el que se pueden realizar pagos, sin efectivo, en los peajes de las autopistas de España, Portugal, Bélgica y Francia.

A este dispositivo electrónico se le une recientemente la tarjeta TOLLCARD con la que da servicio de gestión de peajes y tasas en toda la red de carreteras europeas.

Para Carlos Alfaro, director general de VatServices, "desde la constitución de nuestra sociedad de servicios, tuvimos claro que debíamos proporcionar calidad a los productos y ser imaginativos con servicios nuevos de la mano de nuestros clientes. Siendo líderes en España en la gestión de peajes y tasas, en la recuperación de IVA intracomunitario, y en la tarjeta VATOil de descuentos en el repostaje en más de 40 países, ahora lanzamos al mercado el VIAVAT, dispositivo para el pago de peajes en toda Europa, cuyas ventajas se centran en generar una única factura de peajes por país, el cambio automático de país sin intervención del chófer, el control de los vehículos y peajes en PC o Smartphone, así como datos de consumos de peajes en tiempo real. Todos nuestros esfuerzos se dirigen a ayudar el posicionamiento nacional y europeo de las empresas de transporte españolas, y en Atfrie debemos ayudar a su músculo empresarial asociativo".

SERVICIOS. Un dato muy a tener en cuenta para la elección de la ruta a seguir es la existencia o no de pea-

Carlos Alfaro con el dispositivo válido para pagar los diferentes tipos de peaje que hay en cualquier país de Europa.

je 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 Alfaro.
Casi 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 varían de forma muy significativa según el territorio, la fecha y la hora en que se realice el viaje.

VIAVAT. VIAVAT es el dispositivo electrónico de VatServices que facilita a los transportistas el pago de peajes en las autopistas en España, Portugal, Francia y Bélgica. Un único dispositivo para el pago de peajes en estos países, con facturas individualizadas por país.
Con el método de pago de peajes electrónico VIAVAT, se gana en rapidez y comodidad en las rutas de transporte internacional. Al instalar el dispositivo electrónico de pago de peajes en el parabrisas delantero del vehículo, la barrera de los peajes se abre al pasar por el lector situado en su entrada, sin necesidad de parar a realizar el pago en efectivo. Además, hay vías exclusivas para usuarios VIAVAT.
No es necesario llevar dinero en efectivo, ganando en seguridad y facilitando además el control del gasto con la emisión de facturas detalladas por vehículo.
Un mercado en constante movimiento que demanda significativos ahorros en sus costes de explotación, sin reducir por ello la calidad de la fase de transporte, objetivos que con los productos y servicios eficaces y eficientes de Vatservices se puede alcanzar. ■

La tarjeta TOLLCARD con la que da servicio de gestión de peajes y tasas en toda la red de carreteras europeas

Con el método de pago de peajes electrónico VIAVAT, se gana en rapidez y comodidad en las rutas de transporte internacional

Las ventajas de VAT-CASH

Gracias a una joinventure con Gestrans, empresa especialista en servicios jurídicos y gestión técnica para empresas de transporte, VatServices ofrece a sus clientes, la tarjeta de asistencia 24 horas VAT-CASH, un nuevo servicio para los transportistas que realizan rutas internacionales.
Con esta nueva tarjeta de asistencia 24 horas en toda Europa, países del Este y Marruecos, las empresas y autónomos que realizan transporte internacional por carretera podrán beneficiarse de los servicios que con ella se ofrecen:

- Pago de multas en Europa, países del este y Marruecos en los propios en terminales de la policía.
- Adelanto de efectivo para pagos de sanciones en metálico, abono de facturas en talleres de reparación o necesidades de fondos del conductor en toda Europa.
- Desmovilización inmediata del camión y su carga.
- Asistencia mecánica 24 horas en toda Europa.
- Recarga de la tarjeta en menos de 30 segundos, gracias a un TPV virtual o bien, contactando con el servicio 24 horas (+34) 902 242 124, atendido por personal que maneja varios idiomas.
- Con la VAT-CASH es posible la reclamación de sanciones y multas.

En el centro de control, con servicio de asistencia las 24 horas, está atendido por profesionales multilingües, conocedores de las legislaciones europeas vigentes que garantizan soluciones inmediatas a su problema.
Los clientes de la tarjeta de asistencia VAT-CASH recibirán el detalle de operaciones semanales realizadas para facilitarle la gestión y control del gasto.
La seguridad y el control de las operaciones son la máxima de los servicios que ofrece Vatservices, por lo que la tarjeta de asistencia Vatservices VAT-CASH funciona únicamente con un solo PIN, el que se dota a la operación en curso.
Con esta tarjeta no se pueden realizar transacciones por internet, ni tampoco es válida para hacer compras en tiendas físicas. Una medida más de seguridad, para uso fraudulento de los trabajadores y, tremendamente útil, en caso de pérdida o robo.

POR JUAN ARIAS
COORDINADOR F&H LOGÍSTICA

No hay negocio sin logística

En esta primera tribuna quiero hablarte, querido lector, de la importancia de la logística en el comercio hortofrutícola. En ocasiones no somos conscientes del papel crucial que juega este sector a la hora de que una fruta o una verdura acabe en nuestra cesta de la compra. Lo tenemos tan interiorizado que no nos paramos a pensar en que, sin la logística, no podríamos tener en los lineales de nuestros principales supermercados aquellos productos que más nos gustan. Llegados a este punto no es necesario referirse sólo a la fruta de contraestación: melones, sandías, piñas… sino también a aquella de temporada que llega a cualquier punto del mundo gracias a la buena logística de las distintas empresas.

Por esta razón, la estrategia para conseguir que aquello que produce una empresa llegue lo más rápidamente posible y en las mejores condiciones a sus respectivos destinos es clave.

El tráfico marítimo hortofrutícola aumenta en casi todos los puntos del planeta y no hay que olvidar que este sector es al que se aferran muchos países en vías de desarrollo que encuentran en el sector primario un necesario salvavidas. Son muchas las empresas que apuestan por el transporte por barco, junto con el camión, los favoritos de los exportadores para las frutas y las hortalizas y, sobre todo, si el destino final es algún país de la UE. En la actualidad, el 74% del comercio europeo de mercancías se mueve por barco y esa es una tendencia que parece reforzarse de cara al futuro. La intensa actividad en el comercio mundial y el, cada vez más potente, comercio electrónico están creando dos potentes necesidades. Por un lado, la de incrementar el tamaño de los buques cargueros y, por otro, un cambio de los canales de distribución que ha estimulado la demanda de inmuebles logísticos e industriales cercanos a los puertos.

El tráfico marítimo hortofrutícola aumenta en casi todos los puntos del planeta y no hay que olvidar que este sector es al que se aferran muchos países en vías de desarrollo

De ahí que, en el Mediterráneo, dos puertos como Tánger Med, en Marruecos, y Algeciras, en España estén pensando en ampliar sus instalaciones, si bien en el caso del puerto marroquí ya lo ha hecho de manera considerable. Son dos infraestructuras clave en el tráfico hortofrutícola y dos gigantes que compiten por hacerse con el dominio de las exportaciones en el Mare Nostrum con permiso de Rotterdam, que por algo es el puerto más grande de Europa y epicentro no sólo de las reexportaciones holandesas sino del comercio hortofrutícola marítimo en el Viejo Continente.

Y es que la producción y la comercialización de frutas y hortalizas dependen de la eficacia en los procesos logísticos y viceversa. Cualquier fallo en la cadena de frío, tanto en el transporte marítimo, aéreo, por carretera como férreo puede dar al traste con el trabajo del agricultor más avezado o del comercializador, exportador, más competente y fiable.

Por esta razón, querido lector, piensa la próxima vez que tengas una fruta o un vegetal en tu mano que sin la logística esa circunstancia sería imposible y que todo lo que sea avanzar en los procesos de exportación redundará en tu beneficio porque no hay negocio sin logística.

agrocolor

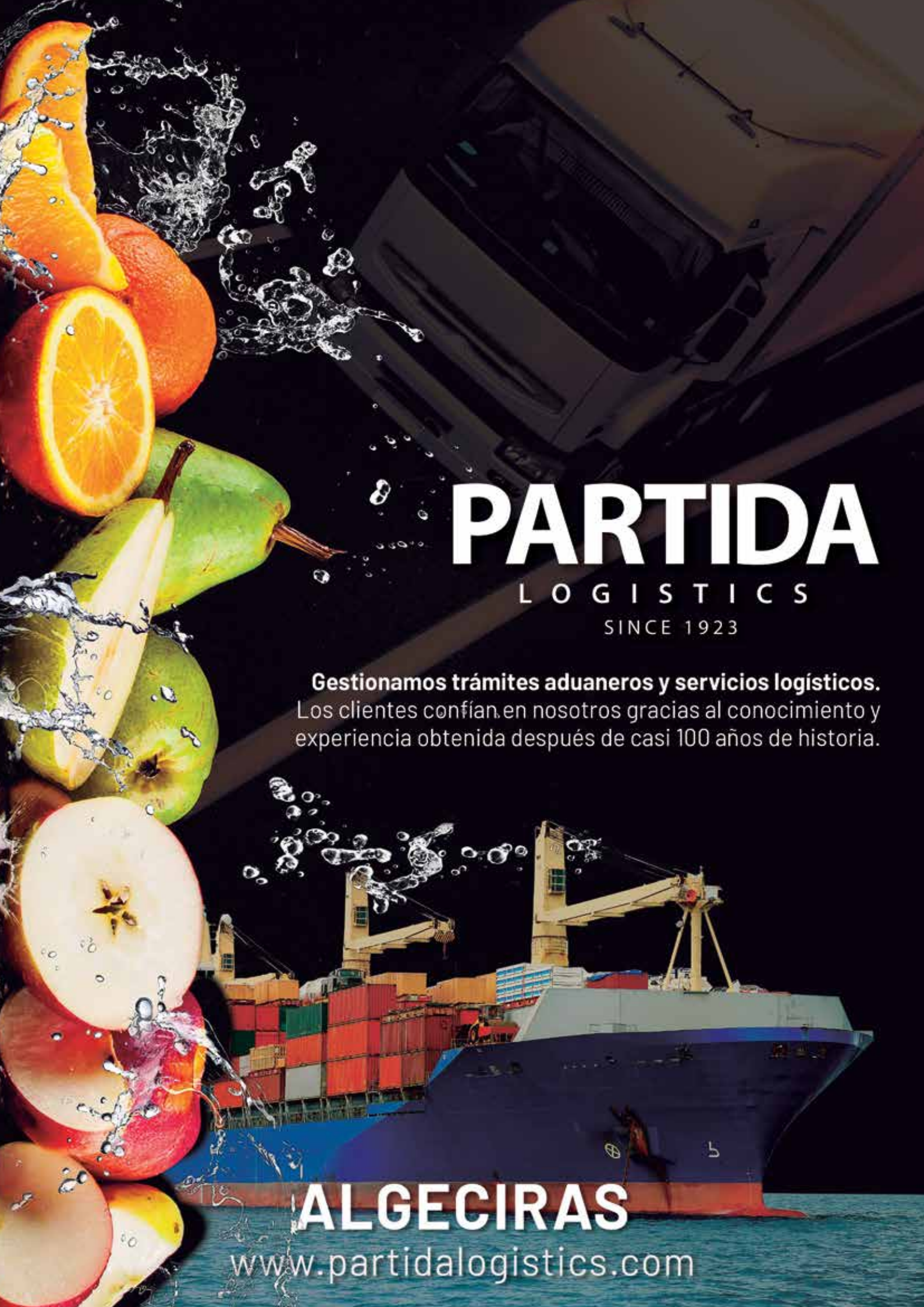
20 años
siendo tu mejor garantía

Certificamos Logística

IFS Logistics

QS. Ihr Prüfsystem für Lebensmittel.

www.agrocolor.es


PARTIDA
LOGISTICS
SINCE 1923
Gestionamos trámites aduaneros y servicios logísticos.
Los clientes confían en nosotros gracias al conocimiento y experiencia obtenida después de casi 100 años de historia.
ALGECIRAS
www.partidalogistics.com