

F&E

→ Panorama  
Kuehne+Nagel lideró la lista  
de los principales operadores  
marítimos en 2018

→ Industria Auxiliar  
La morosidad en el transporte  
se sitúa en los 81 días de  
media

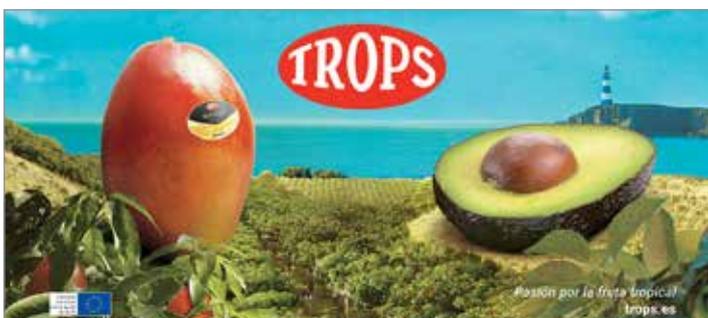
Nº 24 • FEBRERO 2020

# Logística

→ VIGO

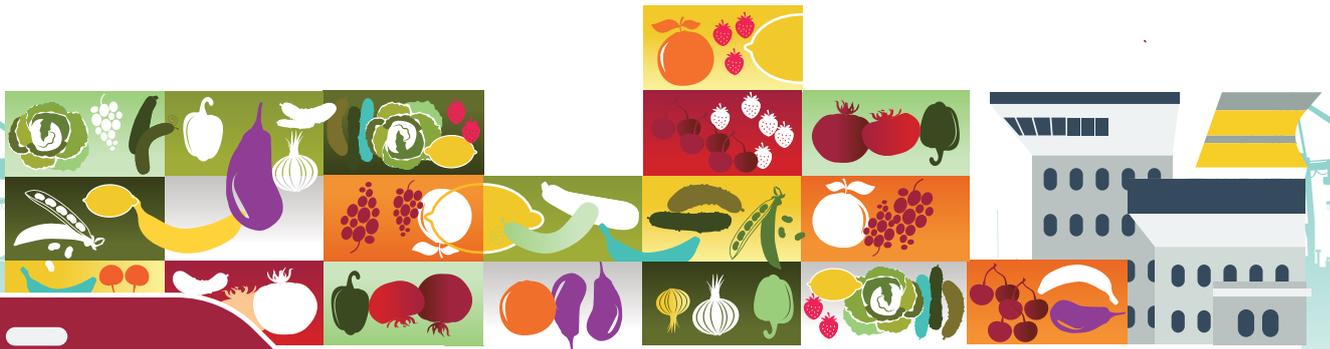
## Nueva puerta del cítrico sudafricano

[fyh.es](http://fyh.es)  
[revistafyh](https://www.revistafyh.com)  
[revistafyh](https://www.revistafyh.com)  
[revistafyh](https://www.revistafyh.com)  
[revistafyh](https://www.revistafyh.com)





Spanish Ports  
**Connecting The World  
To Fresh Food**



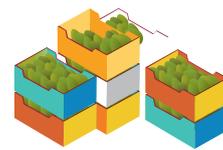
## *España, Líder Mundial en Exportación de Frutas y Verduras*



**PRINCIPAL HUB  
DEL SUR DE EUROPA,**  
EN LA ENCRUCIJADA  
DE LAS PRINCIPALES  
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](http://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

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

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



## Cadena de frío

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



## Control 24h/7días

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



## Control intrusión

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



## Geolocalización

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



22:15PM

+90.435.212

17°C

+75.454.329

<POSICION>  
BULGARIA

+55.987.777

+17.003.34A

Anserlog   
Servicios Logísticos



Encuentra más información en  
[www.f&h.es/logistica](http://www.f&h.es/logistica)

# F&H SUMARIO

FEBRERO 2020\_ED.24

## 6

### PANORAMA

La suiza Kuehne+Nagel y la china Sinotrans se mantienen en las primeras posiciones del ranking, situando a DHL Supply Chain, en tercer lugar, sociedad que moviliza 3,2 millones de TEUs.

## 8

ENTREVISTA  
**ENRIQUE CÉSAR LÓPEZ VEIGA, PRESIDENTE DEL PUERTO DE VIGO**

## 10

INTERMODAL  
**FRUIT LOGISTICA, EL EPICENTRO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA HORTOFRUTÍCOLA**

## 24

INDUSTRIA AUXILIAR  
**PARTIDA ADUANAS APUESTA POR EL SISTEMA COMPLIANCE**

## 25

INDUSTRIA AUXILIAR  
**LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE SE SITÚA EN LOS 81 DÍAS DE MEDIA**

## 29

LOGISTICA NEWS  
**GUANTER RODRÍGUEZ 'EUROPEIZA' MODELO Y NEGOCIO**

## 35

DISTRIBUCIÓN  
**MAKRO AUMENTA EN MÁS DE 250 SUS REFERENCIAS EN FRUTAS Y HORTALIZAS**



### SECCIONES

- 5. LA IMAGEN
- 6. PANORAMA
- 8. ENTREVISTA
- 10. INTERMODAL
- 16. ORIGEN - DESTINO
- 20. PICKING
- 21. VENTAS
- 22. INDUSTRIA AUXILIAR
- 27. LOGISTICA NEWS
- 31. CASOS DE ÉXITO
- 32. TIC
- 34. DISTRIBUCIÓN
- 38. RUMBO NORTE

fyh.es

FEBRERO 20



**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**



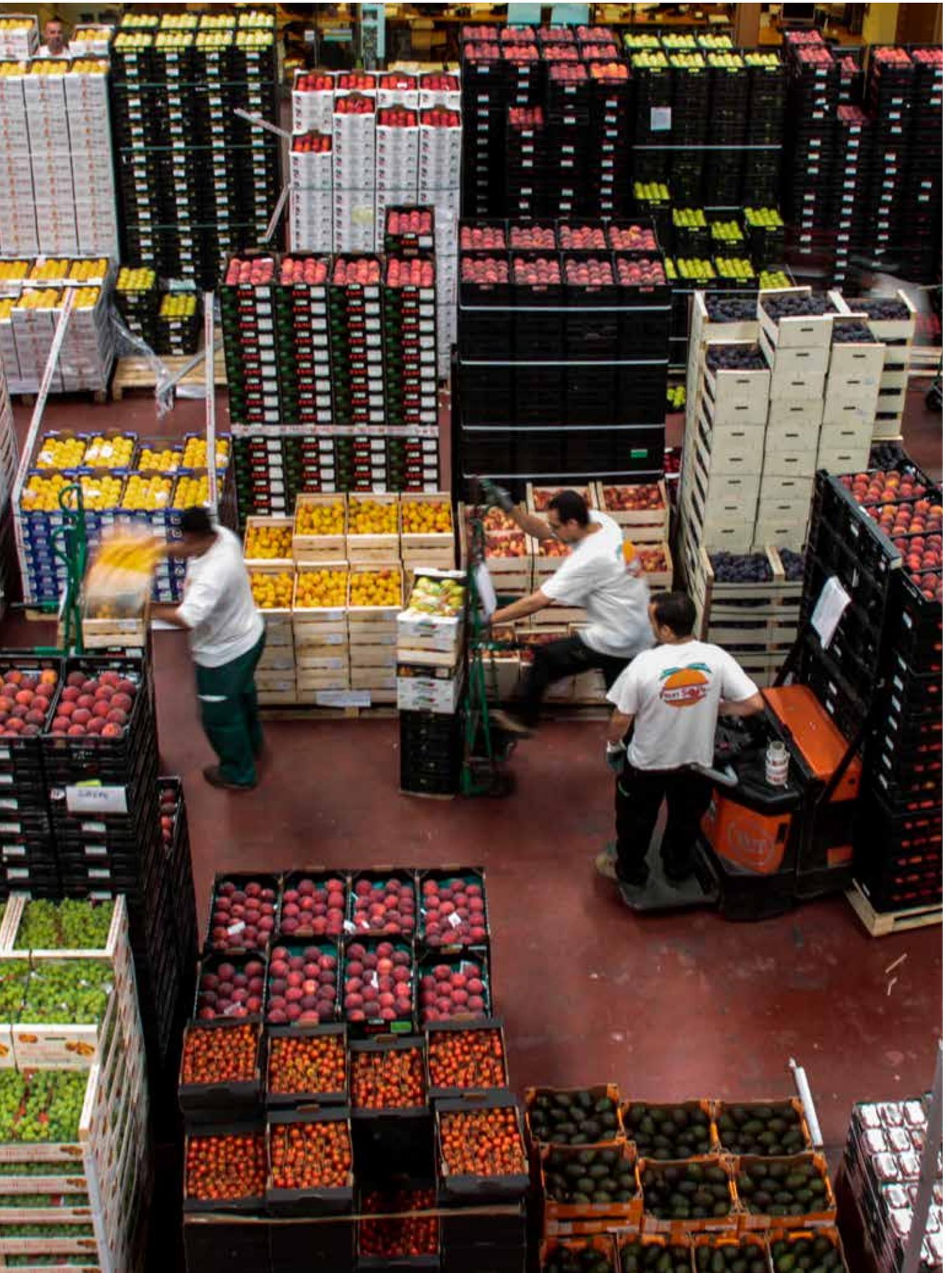
**F&H FRUTAS Y HORTALIZAS.** C/ Turquía, 1º - Edif. Adriano. Portal I - 6º D. 04009 Almería. Telf. +34 950 62 54 77.

**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.

Movimiento de los operarios en un almacén mayorista.

FOTO: FRANCISCO BONILLA ▼



—TOP OCEAN FREIGHT FORWARDERS—

# Kuehne+Nagel lidera el volumen de carga

La suiza Kuehne+Nagel y la china Sinotrans se mantienen en las primeras posiciones del ranking, situando a DHL Supply Chain, en tercer lugar, sociedad que moviliza 3,2 millones de TEUs.

POR · DANIEL LAFUENTE

FEBRERO 20 f y h . e s

**L**a consultora Armstrong & Associates ha publicado un año más su 'Top Ocean Freight Forwarders', correspondiente al ejercicio 2018, una lista en la que se recogen los principales Forwarders del mundo a partir de los ingresos obtenidos y el transporte de carga marítima realizado.

Un dato aclaratorio: Forwarder es el intermediario que toma todas las disposiciones necesarias y/o proporciona servicios complementarios para el transporte de mercancías y otros servicios en representación del emisor. Las personas que se encargan de la importación/exportación y del tránsito de mercancías por cuenta del cargador también pueden ser conocidas como agentes de aduana.

En este escenario, la suiza Kuehne + Nagel lideró nuevamente la lista de los principales operadores marítimos a nivel global de 2018, al movilizar 4.690.000 TEUs, de acuerdo con el Top Ocean Freight Forwarders, que elabora tradicionalmente la consultora Armstrong & Associates.

El segundo operador del ranking es Sinotrans, de China, con 3.360.300 TEUs. Sigue la estela DHL Supply Chain, de Alemania, con 3.225.000 TEUs.

Ya fuera del podio, las siguientes posiciones son para la también germana DB Schenker en el cuarto lugar, con 2.219.000 TEUs; y la suiza Panalpina en el quinto con un movimiento de 1.484.100 TEUs.

Pocos cambios con respecto al ejercicio precedente. De hecho, son los mismos cinco que aparecen primeros en el ranking de 2017, con Kuehne + Nagel en la punta del iceberg, pero con la diferencia de que Sinotrans se encaramó a la segunda posición, desplazando a DHL Supply Chain. Hasta el escalafón del 'Top ten', se ubican por el siguiente orden: DSV Air & Sea (Dinamarca) 1.442.348 TEUs; Kerry Logistics Network (Hong Kong) 1.196.607 TEUs;

## La suiza Kuehne+Nagel lideró nuevamente la lista de los principales operadores marítimos de 2018, al movilizar 4.690.000 TEUs

Expeditors International of Washington (USA) 1.167.820 TEUs; C.H. Robinson Worldwide (USA) 1.000.000 TEUs; y Hellmann Worldwide Logistics (Alemania) 901.698.

**KUEHNE +NAGEL.** Un año que no pasará desapercibido, ya que Kuehne + Nagel logró facturar más de 120,3 millones de dólares netos en 2018, lo que representa un

repunte de un 11,7 por ciento si se coteja con el ejercicio precedente.

La cifra se explica por el incremento en volumen en todas las unidades de negocio. En concreto, el volumen de negocios neto aumentó en un 17 por ciento en el territorio americano; en un 13,5 por ciento en EMEA (Europa, Oriente Medio / Medio Oriente, Asia Central y África).

Detlef Trefzger, CEO de Kuehne + Nagel International AG, asevera que "2018 fue otro año exitoso para la compañía. A pesar del debilitamiento del mercado al final del año, logramos aumentar nuestra facturación neta una vez más".

En la misma línea, Peter Franckerberg, director Airfreight Spain de Kuehne+Nagel, explicó en pocas palabras las claves de este crecimiento. "En los últimos años K+N ha trabajado intensamente en el desarrollo de su negocio, se han llevado a cabo algunas adquisiciones de compañías que complementan nuestra actividad en diferentes áreas, pero sobre todo creemos en el crecimiento orgánico. Si algo nos distingue, es que sabemos muy bien hacia dónde queremos ir, nuestro foco es el cliente y nuestra estrategia: Focus and Excellence. Focalizarnos en las necesidades del cliente, buscando la excelencia en nuestra actividad".

Actualmente K+N tiene aproximadamente 70.000 empleados y está presente en 100



países con más de 1.300 centros de trabajo.

**DHL SUPPLY CHAIN.** Se mantiene en 2018 como uno de los principales Forwarders del mundo. Una de las claves de DHL para seguir liderando las ventas es su afán por lanzar nuevos productos para satisfacer las demandas del consumidor.

Un claro ejemplo es Grupag que genera el 15-20% del negocio total de DHL Supply Chain en España, y que cuenta como clientes desde pequeños productores hasta las grandes cooperativas de distribución.

Grupag proporciona soluciones logísticas globales que implican, además del control exhaustivo de la temperatura y monitorización durante todas las fases de la cadena de suministro para garantizar la cadena de frío y mantener las propiedades naturales y la textura del producto hortofrutícola, el almacenaje, la consolidación, la carga y el transporte de la mercancía.

Cada día, DHL Supply Chain gestiona productos hortofrutícolas frescos desde 420 puntos de recogida hasta 220 puntos de entrega, con una media anual de 480.000 pedidos y con presencia en las zonas productoras 365 días al año.

**DB SCHENKER.** A través del servicio de transporte marítimo de DB Schenker despachas más de 5.500 contenedores al día hacia los puertos de todo el mundo, con-

virtiéndose en una empresa de referencia para los de carga marítima.

En DB Schenker, “nuestros productos para el transporte marítimo promueven las relaciones comerciales globales de más de 700.000 clientes en 130 países. Además, los servicios de transporte marítimo completos y fiables garantizan que sus envíos de carga marítima lleguen siempre puntualmente a manos de sus clientes”, afirman desde la empresa.

En esta línea de crecimiento, DB Schenker ha puesto en marcha ocho nue-

### **DB Schenker ha puesto en marcha ocho nuevas representaciones directas en la región del Cáucaso y en Asia Central**

vas representaciones directas en la región del Cáucaso y en Asia Central, que se integrarán en la red mundial en la que opera, con el fin de hacer frente a las previsiones de fuerte crecimiento en estos territorios puente entre Europa y Asia.

Kazajistán será el primer país de los ocho seleccionados en el que la compañía germana pondrá en marcha su actividad, que comenzó en enero de este año. ■

### **TOP OCEAN FREIGHT FORWARDERS**

Número de TEUs. Fuente: Armstrong & Associates

01	<b>Kuehne+Nagel</b>	4.690.000
02	<b>Sinotrans</b>	3.740.000
03	<b>DHL Supply Chain</b>	3.225.000
04	<b>DB Schenker</b>	2.203.000
05	<b>Panalpina</b>	1.484.100
06	<b>DSV</b>	1.442.348
07	<b>Kerry Logistics</b>	1.196.607
08	<b>Expeditors</b>	1.167.820
09	<b>C.H Robinson</b>	1.000.000
10	<b>Hellmann Worldwide Logistics</b>	901.698
11	<b>Bolloré Logistics</b>	873.000
12	<b>Yusen logistics/NYK Logistics</b>	815.000
13	<b>Geodis</b>	798.173
14	<b>Ceva Logistics</b>	786.600
15	<b>Agility</b>	710.000
16	<b>Kintetsu World Express</b>	700.043
17	<b>Nippon Express</b>	686.206
18	<b>Damco/Maersk Logistics</b>	639.132
19	<b>UPS Supply Chain Solutions</b>	600.000
20	<b>Logwin</b>	600.000
21	<b>Dachser</b>	536.900
22	<b>Hitachi Transport System</b>	532.000
23	<b>Toll Group</b>	503.400
24	<b>Mainfreight</b>	342.741
25	<b>XPO Logistics</b>	131.500

**ENRIQUE CÉSAR LÓPEZ VEIGA,**  
PRESIDENTE DEL PUERTO DE VIGO

## “He visto las inspecciones que hacen aquí a las naranjas sudafricanas y son controles muy exhaustivos”

POR · JUAN ARIAS

El presidente del puerto de Vigo tiene muy claro que la infraestructura que él preside es la ideal para quedarse con la exportación de la naranja sudafricana y con los berries marroquíes. López Veiga destaca que el puerto gallego es de los considerados como ‘verdes’ y destaca de él su importante calado.

**L**ogística: ¿Qué puede aportar el puerto de Vigo al tráfico hortofrutícola?

**E.L.V.:** “Podemos aportar muchas cosas. Somos un puerto muy eficiente y tenemos una terminal de descarga que es muy adecuada y muy ágil. Además, dentro del puerto están empresas que pueden distribuir la fruta de manera rápida.

A esto hay que sumar que nuestro puerto tiene mucho calado y muchas



líneas interoceánicas en la fachada atlántica y que es muy interesante para el producto hortofrutícola porque se dedica a la industria de la alimentación. Asimismo, es un puerto verde con una política medioambiental muy importante lo que aún nos hace ser más atractivos para los operadores de frutas y hortalizas”.

**Logística:** Están ustedes trabajando para traer fruta de África, sobre todo, cítricos y berries, ¿cómo van esas negociaciones?

**E.L.V.:** “Así es. Vigo es un puerto que está en la línea natural de Sudáfrica y también tenemos nuestra vista puesta en el sector de los frutos rojos de Marruecos. Por lo que nos han dicho los productores marroquíes necesitan puertos que estén más descongestionados que los habituales y Vigo cumple con estas características. La fruta necesita un trato muy particular, sobre todo, en el aspecto de la distribución y nosotros podemos dar ese servicio.

Aquí tenemos una unidad de gestión entre la terminal de contenedores y el ferrocarril que nos hace ser muy competitivos”.

**Logística:** Todos esos argumentos les pueden hacer crecer en los próximos años en el tráfico hortofrutícola porque, de momento, es bajo...

**E.L.V.:** “Sí, pero estamos haciendo desembarcos de fruta de Sudáfrica. Además, si logramos traer todo lo que es la naranja de este país eso supondría unas 30.000 toneladas más. A esto hay que sumar la piña y la fruta que viene de América del Sur, que suponen otras 40.000 toneladas. Si, como le digo, conseguimos traer los frutos rojos de Marruecos incrementaremos de forma notable nuestro tráfico de frutas y hortalizas”.

**Logística:** En cuanto a la naranja sudafricana, hay quien dice que ustedes son más laxos en cuanto a las inspecciones fitosanitarias,

## “Aquí tenemos una unidad de gestión entre la terminal de contenedores y el ferrocarril que nos hace ser muy competitivos”



**Nadie en su sano juicio quiere meter mercancía que no esté en buen estado**

¿qué puede decir al respecto?

**E.L.V.:** “Es inaceptable. Tenemos los mismos inspectores que en el Levante. Son españoles y técnicamente muy buenos. He visto las inspecciones que hacen aquí a las naranjas sudafricanas y son controles muy exhaustivos. Nadie en su sano juicio quiere meter mercancía que no esté en buen estado. De

hecho, decir eso es casi una ofensa a los inspectores gallegos que son grandísimos profesionales.

Mire, no podemos ser un país exportador de naranja y oponernos al libre comercio. Si queremos exportar tenemos que estar dispuestos a que otros nos vendan a nosotros, de lo contrario qué clase

de economía tenemos. Hay que hacerse mayores de edad”.

**Logística:** Y respecto a los frutos rojos, ¿en qué momento está ese acuerdo?

**E.L.V.:** “Estamos en la fase inicial. Sabemos que es posible porque tenemos la autopista del mar que ahora llega hasta Tánger. De esta manera, podemos transportarlos por la vía RO-RO y de eso tenemos que aprovecharnos”. ■



**Somos un puerto muy eficiente y tenemos una terminal de descarga que es muy adecuada y ágil**



—FRUIT LOGISTICA 2020—

# Epicentro del transporte y la logística hortofrutícola

Esta feria brinda al comercio de frutas y hortalizas y sectores afines la oportunidad de exponer toda su gama de prestaciones, desde el cultivo hasta la distribución, transporte y logística.

**U**n año más Berlín se convierte en el foco principal del negocio hortofrutícola internacional. Evolucionar no es solo ganar un poco de espacio interior, es dar facilidades al visitante profesional; es facilitar condiciones óptimas para todos los visitantes internacionales; es organizar eventos con temas de importancia muy relevante; es invitar a profesionales del mundo especializados, es crear debates de opinión, exposiciones de las últimas novedades investigadas. Todo esto y mucho más ofrece Fruit Logística.

**La innovación en el sector agro es una de las prioridades para la feria alemana, que ya ha diseñado el programa de actividades que se desarrollará en el marco de esta edición**

**EXPOSITORES.** Esta cita anual este año conmemora su edición XXVII, en la edición anterior ya contó con más de 3.000 expositores, con una representación por enci-

ma de los 80 países y donde aproximadamente el 75 por ciento son del Viejo Continente; sigue la estela América Latina y África con una participación de un nueve por ciento cada una, y ya por detrás el panorama se encuentra muy diversificado con el continente asiático y Oriente Medio con una cuota del tres por ciento. También estarán presentes los expositores de América del Norte y, en menor medida, de Oceanía, que enseñarán las novedades e innovaciones que tienen en todos los ámbitos de la producción, industria auxiliar o logística y transporte de mercancías, entre otros.

En la presente edición, los sectores se encuentran muy diversificados, ya que cada vez más los diferentes eslabones de la cadena agroalimentaria ven en este evento un amplio abanico de posibilidades comerciales.

En este escenario, con respecto a los expositores por indicador de claves sectorial, las empresas que se dedican a la exportación hortofrutícola dominan el panorama de los stands, al contemplar una representación en torno al 27 por ciento. Sigue la huella productores con un 25 por ciento y en tercer lugar fabricantes con un 12 por ciento.

Un dato: sobresale el incremento de expositores en el área de embalaje, que ya representa un 6 por ciento y con respecto a las empresas especializadas en la actividad del transporte de mercancías con un peso específico de un 5 por ciento.

**INNOVACIÓN.** La innovación en el sector agro es una de las prioridades para la feria alemana, que ya ha diseñado el programa de actividades que se desarrollará en el marco de esta edición.

El foro Tech Stage, donde se dan a conocer las más destacables soluciones tecnológicas; Logistics Hub, con ponencias que versaran sobre las decisiones logísticas más correctas a tomar de cara al futuro.

Logistics Hub identifica algunos de los problemas típicos en la cadena logística y de gestión del transporte de productos perecederos, entre producción y venta al por menor, identificando los factores que requieren decisiones específicas por parte de todos. Estos incluyen la gestión de la temperatura, especialmente durante la primera y la última milla tanto en los mercados nuevos como en los tradicionales; los efectos de la digitalización, así como consejos sobre cómo decidir entre diferentes soluciones logísticas y medios de transporte para obtener la más óptima al mejor precio.

En Future Lab se presentan productos, proyectos y soluciones con innovaciones revolucionarias que verán la luz en los próximos años; o la organización del Fruit Logistica Innovation Award, que premia la innovación en el sector internacional de frutas y hortalizas, son algunas de las acciones que pone la feria a disposición tanto de sus expositores como de sus visitantes. ■



→ **SINCLAIR**  
**Soluciones de etiquetado sostenibles**

Aprovechando el escaparate que brinda Fruit Logística el equipo de Sinclair ha anunciado el lanzamiento de su nueva etiqueta compostable certificada Sinclair EcoLabel®. Sinclair también expondrá su etiqueta en el sistema Large Label V6 diseñado para etiquetar frutas y hortalizas grandes como melones, calabacines o calabazas.

Asimismo, Sinclair EcoLabel ahora ofrece a los clientes de todo el mundo una opción de etiquetado sostenible y cumple la norma europea EN13432: 2000 de envases y embalajes compostables y biodegradables. La totalidad de la etiqueta –el adhesivo, la cara visible y la tinta– está certificada como compostable por TÜV Austria según los parámetros de certificación de OK compost - Industrial y Seedling.



→ **SILBO**  
**Propone un nuevo envase ecológico**

Hoy en día nadie duda de la importancia del consumo de frutas y hortalizas en fresco en la dieta cotidiana independientemente de la edad de consumo y, por supuesto, dentro de esta apuesta se ubica el peso específico que ostenta el envase, y si es sostenible todavía mejor, ya que es una demanda cada vez más sensible por parte del consumidor actual.

En este contexto la firma polaca Silbo presenta un nuevo envase para frutas y hortalizas certificado aprovechable para el compost, ecológico, respetuoso con el medio ambiente, fabricado con tintas y adhesivos a base de agua. Para ello, usa la tecnología flexográfica, las tintas a base de agua se pueden imprimir en una amplia variedad de materiales.

→ **SHANGHAI FRUITPRO**  
**INFORMATION TECHNOLOGY**  
**La forma más óptima de abrir cocos**

El coco es una fruta tropical muy rica con un problema enorme, lo duro que es y lo difícil que resulta abrirlo. En este escenario, la Coconut automatic opening machine K30, de la compañía china Shanghai FruitPro Information Technology Co. Ltd, abre los cocos de una manera segura e higiénica con cuchillas patentadas, adaptando a cada pieza de manera individual tanto la profundidad de apertura como el tiempo de adaptación.

La K30 es una máquina controlada por un micro-ordenador que abre los cocos utilizando cuchillas para que el consumidor pueda disfrutar tanto de la leche de coco como de la pulpa. Los algoritmos ajustan automáticamente de forma individual para cada coco: la profundidad de la abertura, así como el tiempo requerido.



→ **AGRICOLA ITALIANA**  
**Lanza la sembradora AI-640-Sn**

Alto rendimiento en tamaño compacto. Así es la sembradora AI-640-SN de alta precisión desarrollada especialmente para sembrar lechugas o espinacas de Agrícola Italiana, una firma de referencia en el diseño de maquinaria agrícola a nivel internacional.

Una de sus principales características es que se puede configurar según los deseos de cada cliente. Esta opción reduce significativamente el espacio entre hileras. Para cumplir con diferentes tipos de suelo, la sembradora puede equiparse opcionalmente con rodillos de caucho, de acero inoxidable o de surcos.

Un sistema opcional de gas líquido impide que el lodo se fije al rodillo. Además, los rodillos también admiten un soporte hidráulico.

En la caja de engranajes electrohidráulica, la cantidad de semillas a depositar se puede configurar a través de una única interfaz. Esto facilita su distribución y es independiente del accionamiento por rodillos.





**SILVIA DE JUANES**  
DIRECTORA DE  
COMUNICACIÓN EN  
ESPAÑA Y AMÉRICA  
LATINA DE FRUIT  
LOGISTICA

## “El número de operadores logísticos es uno de los sectores que más ha crecido en Berlín”

Un año más la Messe Berlín será el escenario de Fruit Logística, que en esta edición acogerá a más de 3.300 expositores de 93 países, en lo que es la cita del negocio hortofrutícola más importante de Europa.

**POR · JUAN ARIAS**

**L.P:** ¿Qué novedades tiene este año Fruit Logística 2020?

**S.D.J:** “Más de 3.300 expositores de 93 países presentan sus nuevos productos y servicios para enriquecer toda la cadena de suministro del sector hortofrutícola. Nuestra gran novedad es que hemos incorporado a la zona expositora, por primera vez, el pabellón 27. Es el más moderno de Messe Berlin en el que reunimos bajo un mismo techo a más de 170 empresas. Entre ellas se encuentran algunos de los principales expositores internacionales”.

**L.P:** Cada año se demuestra que el transporte hortofrutícola es más importante para los grandes operadores logísticos, ¿han notado ustedes este hecho?

**S.D.J:** “Mientras que el crecimiento de expositores dedicados a la producción ha sido constante en los últimos años, el número de operadores logísticos presentes ha sido tal, que es uno de los sectores que más ha crecido. De hecho, las empresas de embalaje, maquinaria

y los operadores logísticos son las que más han aumentado en participación.

Debido a la importancia y complejidad de la logística para el sector, desde hace varias ediciones se organiza el Logistics Hub, un programa especializado en este subsector. Este año se mantendrá el formato de 20 presentaciones individuales y dos mesas redondas, donde se tratarán temas de actualidad relacionados con la logística internacional”.

### **PRIORIDADES.**

**L.P:** Esta feria también sirve para mostrar la gran oferta de muchos países en desarrollo a través de la agricultura. ¿Hay alguno que le haya sorprendido?

**S.D.J:** “Nuestra prioridad es dar cobertura al mayor número de países posible, por lo que cada vez contamos con la presencia de más.

Egipto es uno de los que más presencia ha adquirido durante los últimos años, y ya tuvo un papel muy destacado en la feria como ‘País Asociado’, en 2016. Además, el aumento de la participación de los países del Este de Europa ha hecho posible que este año ocupen un pabellón entero. Y, por supuesto, otro gran ejemplo, son los pabellones 23 y 25 donde se encuentran en su mayoría las empresas procedentes de Latinoamérica”.

**L.P:** ¿A qué retos se enfrenta la logística de las frutas y hortalizas españolas y qué herramientas aporta la feria?

**S.D.J:** “Gracias a la reducción en los tiempos de enfriamiento tras la cosecha, el correcto mantenimiento de la cadena del frío, y la mejora de todos los eslabones de la cadena logística, se ha conseguido un mejor control de la maduración del producto que prolonga cuantitativamente su vida útil para así poder prever como llegará a su destino. Es, sin duda, una ventaja competitiva en un mundo cada vez más global, donde los productos frescos se exportan a países lejanos. Todos estos temas se tratan de manera directa en el Logistics Hub y además este año se presentan 2 Start-up con proyectos muy interesantes en esta área. Por una parte, la empresa Strealla Biotechnology combina los biosensores e IoT para medir y predecir la maduración de la fruta en diferentes etapas de la cadena de suministro a tiempo real, optimizando así la cadena de suministro y reduciendo las pérdidas. Por otro lado, Tenso GmbH digitaliza la cadena de suministro y ofrece análisis de seguridad y frescura proporcionando información precisa sobre la vida útil restante. Con esta tecnología se consigue una reducción de la cantidad de residuo en la cadena de suministro, así como una mejora de la calidad y frescura del producto en el punto de venta”. ■



**Nuestra prioridad es dar cobertura al mayor número de países posible, por lo que cada vez contamos con la presencia de más**

→ **Earthcycle lanza sus nuevas propuestas termoselladas**

El EC 865 y el EC 210 son las dos nuevas propuestas de Earthcycle en envase termosellado para fruta pequeña como los berries y en tomate cherry más aguacate.

La EC 865 es una tarrina termosellable especialmente adecuada para contener frutas como cerezas, arándanos, fresas y diferentes variedades de tomate. El producto ha sido diseñado para ubicar ocho tarrinas en caja estándar y es "muy adecuado para entornos automatizados de envasado", dice Brad Dennis, vicepresidente de Ventas y Marketing. La EC 210 es una bandeja para dos aguacates muy demandada y compatible con máquinas de flow pack. Cubica de 10 en 10 en caja estándar. Los nuevos diseños fueron solicitados por clientes y minoristas clave, en sus esfuerzos por promover la sostenibilidad y responder a la creciente demanda de menos plástico de los consumidores.

**ARGUMENTOS.** Los dos nuevos diseños tienen los mismos beneficios demostrados de vida útil de los envases existentes de Earthcycle, con una mejo-

ra del 20 por ciento sobre los envases de PET, lo que se ajusta a la perfección con el creciente enfoque en minimizar el desperdicio de alimentos. Además de esto, el envase asegura el valor para nuestros clientes en la cadena de suministro a través de su eficiencia de su transporte y su sellado superior.

Además, los productos Earthcycle están certificados como compostables para el hogar por AB Vincotte, considerados ampliamente reciclables y con certificación FSC® (C145472). Las tarrinas se suman a la extensa línea de productos termosellables de Earthcycle para frutas blandas, tomates, uvas y champiñones junto con bandejas estándar de la industria que se utilizan con flow pack. La firma expondrá sus novedades y gama en el Hall 23 – stand A-15. La andaluza Ejido Cartón es la delegada de Earthcycle para España.



▼  
Envase de EC 210 para aguacate.

# ¡el definitivo para toda Europa!

# univat

- 4t-2018: BELGICA y ALEMANIA.
- 2019: FRANCIA, ESPAÑA, PORTUGAL, ITALIA, AUSTRIA, POLONIA y HUNGRÍA.
- REPÚBLICA CHECA, ESLOVENIA, MARRUECOS... y más 2020

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? **Contactanos y hablamos**

*C/ José Abascal, 57 - 4ª Planta*  
*28003 Madrid*

**(+34) 917 517 595**

[reservas@univat.es](mailto:reservas@univat.es)

**vatservices**  
Official partner

**10 años**  
vatservices



▶ Terminal de carga y descarga de mercancías del Puerto de Barcelona.

hace unos años de Canal Frío, un servicio ferroviario para productos de temperatura controlada que une la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) con el Port de Barcelona.

En la actualidad, el servicio cuenta con cuatro frecuencias semanales, aunque se prevé que en breve cuente con una salida diaria en cada sentido.

**TRAFICO TIPO REEFER.** Un dato importante de esta evolución positiva es que el tráfico de frutas y hortalizas, que

hasta hace unos años se hacía con barcos frigoríficos tipo reefer, cada vez se da más en barcos de contenedores frigoríficos. Las navieras exigen que sus nuevos barcos portacontenedores dispongan de mayor capacidad de espacios susceptibles de ir conectados a la corriente para transportar contenedores frigoríficos.

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.

**EMISIONES.** Las emisiones directas e indirectas de CO<sub>2</sub> de la actividad portuaria de Barcelona representan unas 315.000 toneladas/año, según unos primeros cálculos del Port de la capital catalana realizados siguiendo las metodologías aceptadas por los expertos a nivel internacional.

Según los cálculos realizados por el Port de Barcelona, de las 315.000 toneladas anuales de CO<sub>2</sub> que provienen de la actividad que se desarrolla en el recinto portuario, 215.000 toneladas provienen de los barcos, incluyendo las derivadas del fondeo, maniobra y estancia de estas naves en puerto; en torno a 80.000 toneladas de CO<sub>2</sub> corresponden al consumo eléctrico de todas las instalaciones que hay dentro del recinto portuario, y las restantes 20.000 toneladas de CO<sub>2</sub> provienen de las emisiones de los vehículos, tanto ligeros como pesados, maquinaria de terminal e industria. Por lo tanto, el Port de Barcelona emite 10 veces menos CO<sub>2</sub> que la ciudad de Barcelona que, según datos del Ayuntamiento, emite anualmente 3.413.260 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. ■

—PUERTO DE BARCELONA—

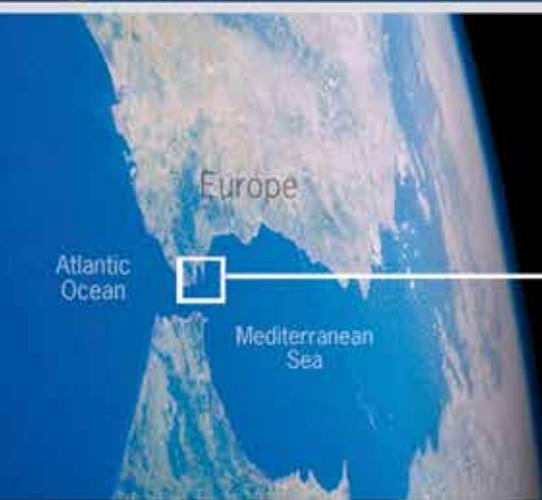
# Se dispara el tráfico hortofrutícola

El volumen de frutas, hortalizas y legumbres transportadas por las Autopistas del Mar del puerto de Barcelona ha crecido sustancialmente en 2018 hasta superar el umbral de los 1,71 millones de toneladas.

**E**l año 2018 no será fácil de olvidar para los operadores del puerto de Barcelona en cuanto al tráfico de frutas y hortalizas se refiere. En concreto, estas mercancías sumaron 1,71 millones de toneladas, cifra superior en más de 400.000 toneladas si se coteja con el ejercicio precedente, reafirmando la tónica alcista de los últimos años. 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. En esta línea, cabe destacar la puesta en marcha desde

**El volumen de frutas y hortalizas que se mueve a través de este puerto del Mediterráneo está creciendo de manera muy significativa**



# The global maritime & logistics hub

[www.apba.es](http://www.apba.es)



*Making Europe  
European Regional Development Fund*





## Róterdam, Amberes y Hamburgo lideran la logística marítima en Europa

**S**egún Port Economics, al cierre de 2019 los tres principales puertos de contenedores en Europa son: Róterdam (Holanda), en primer lugar, y Amberes (Bélgica), en la segunda posición. Las dos infraestructuras portuarias han registrado

cifras de crecimiento positivas en los últimos cinco años, mientras que Hamburgo (Alemania), ocupa el tercer lugar. Este último volvió a crecer en el movimiento de contenedores, después de muchos años en el que se había estancado.

Por su parte, Bremerhaven (Alemania), que estos últimos años ha ocupado la cuarta posición de las principales terminales de contenedores en Europa, se prevé que pierda su puesto en lugar de El Pireo (Grecia). De hecho, es una posición que también podrían alcanzar los puertos españoles de Valencia o Algeciras.

En este sentido, las cifras registradas durante este periodo de 2019 muestran el crecimiento interanual con números bastante positivos para esos tres terminales: El Pireo (+20,7%), Valencia (+8,3%), Algeciras (+7,2%), seguido de Hamburgo (+6,9%) y Amberes (6,4%). Más atrás se ubican Gdansk (+5%), Barcelona (+4,1%), Le Havre (+4%) y Róterdam (+3,8%).

Asimismo, el registro de 2018 ratificó las siguientes cifras: puerto de Róterdam (14,5 millones de TEU en 2018); Amberes (11,1 millones de TEU); Hamburgo (8,73 millones de TEUs) y Bremerhaven (5,45 millones de TEU).

Acuerdo con Panamá

El Puerto de Róterdam y el Canal de Panamá han firmado un acuerdo para promover el comercio internacional entre Europa y la Costa Oeste de América del Sur. A través del mismo, ambas organizaciones trabajarán para optimizar las operaciones y fomentar el intercambio de información sobre nuevas oportunidades de negocio. ■

### → MAERSK

#### Nueva línea de contenedores en el Puerto de Huelva

Será el próximo 10 de febrero cuando la naviera danesa inaugure su primera escala de línea regular con este puerto, ampliando su conectividad a numerosos destinos oceánicos.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha destacado que "esta es, sin duda, una buena noticia para Huelva, ya que esta línea feeder permitirá el acceso de los operadores a las grandes rutas oceánicas a través del Puerto de Huelva que, además, completa esta oferta con un tren semanal de mercancías con Extremadura". Con esta nueva línea, el Puerto de Huelva "se posiciona como puerto logístico y global dentro, no sólo de las rutas europeas, sino de las rutas marítimas de todo el mundo".

Este servicio tipo "feeder" (enlace) de Maersk contempla la

conexión marítima de Huelva con cualquier destino del mundo, a través de los múltiples enlaces oceánicos que ofrece dicha naviera en su terminal del Puerto de Bahía de Algeciras, reforzando así también los tráficos marítimos de la franja suratlántica española. De esta forma, los cargadores y transitarios podrán obtener una mayor simplificación y seguridad en la gestión de sus mercancías, además de una mejora en el diseño y coste de sus cadenas logísticas, como así han manifestado numerosas empresas que han mostrado su interés en la utilización de estos nuevos servicios marítimos.

Siguiendo la estrategia de integración vertical de servicios de Maersk, la naviera complementa este servicio marítimo con servicios ferroviarios regulares de contenedores que conectarán el Puerto de Huelva con Extremadura, a través de la línea ferroviaria Huelva - Zafra - Extremadura, que se sincronizará con la escala regular marítima. Estos servicios se prestarán a la filial de la naviera, APM Railway, por parte del operador ferroviario Renfe Mercancías.

**P**ara ello el Puerto de Algeciras oferta la mayor conectividad del mercado con cada punto del mapa. En la actualidad en las terminales de Algeciras operan una treintena de navieras que ofertan 145 servicios regulares que conectan el Sur de Europa con 200 puertos de hasta 74 países, cifras que le sitúan en el TOP 20 de las dársenas del mundo mejor conectadas. La oferta se verá ampliada a partir de abril con la escala regular en TTI Algeciras de un nuevo servicio Asia-Europa de la Alianza The Alliance a la que se incorpora Hyundai.

**NAVIERAS.** Asimismo para 2020 las navieras han mejorado los tiempos de importación de países productores como Costa Rica, México, República Dominicana, Colombia y Perú.

Este es uno de los últimos beneficios que oferta el Puerto de Algeciras al sector exportador e importador del Sur de España, que tiene en los muelles de la Bahía una magnífica herramienta para que sus productos lleguen antes a cualquier destino de la forma más eficiente, directamente y sin trasbordos, siendo el único del Mediterráneo que acoge cada semana las escalas de varios megaships de las tres navieras más importantes del mundo: Maersk Line, MSC y CMA CGM.

De forma adicional el Puerto de Algeciras oferta conexión cada hora con el vecino Marruecos, con salidas continuas hacia y desde Tánger Med. Un verdadero puente marítimo con una media de 20 salidas diarias utilizada por casi 330.000 camiones anuales con carga de importación y exportación que canaliza la mayor parte del creciente comercio entre la Unión Europea y el Norte de África.

**CASI 5 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS.** La citada conectividad sigue favoreciendo el crecimiento del Puerto de Algeciras que en 2019 siguió sumando en tráfico hortofrutícola. Así, el año pasado gestionó el paso de 4,7 millones de toneladas de frutas y hortalizas tanto en contenedores como en camión, un 11,4% más que el año anterior.

## El Puerto de Algeciras: más conectividad

El Puerto de Algeciras estrena en Berlín su programa de ferias anuales mostrando al sector hortofrutícola las mejores soluciones logísticas para posicionar la producción agrícola de la forma más óptima en los mercados.



El almacenamiento en frío en el Puerto de Algeciras alcanza ya una capacidad de 30.300 pallets, mientras que las terminales disponen de 5.000 conexiones para contenedores frigoríficos.

El espacio del Puerto de Algeciras en Fruit Logística está ubicado en el stand Ports of Spain hall 25, stand A-28. ■

Contenedores referer en el Puerto de Algeciras.



Alma transitaires

56 Rue de Lisbonne - BP 75005  
66030 Perpignan Cedex  
tel : +33(0)4 68 68 67 10  
fax : +33(0)4 68 68 67 13  
En Espagne : DESERU La Jonquera - Villamallá

PLATEFORME DE DISTRIBUTION,  
ENTREPOSAGE FRIGORIFIQUE,  
COMMISSIONAIRE EN DOUANE ET  
DE TRANSPORT

email : [alma@alma66.fr](mailto:alma@alma66.fr)  
[www.alma-transitaires.com](http://www.alma-transitaires.com)



► **Construcción de un invernadero en Egipto.**

se afanan en buscar nuevos y mejores materiales, aplicando nuevas tecnologías que pueden mejorar la productividad y la calidad de las frutas y hortalizas que posteriormente llegan al consumidor final.

Este desarrollo se puede observar en la apuesta en firma de la firma constructora de invernaderos Rufepe. Precisamente uno de sus últimos proyectos es la construcción de 2.000 metros cuadrados de invernadero en Egipto.

Por ello, no es de extrañar que los rendimientos de las explotaciones agrarias egipcias no estén entre los más altos del mundo.

**TOMATE.** En Egipto, el cultivo de tomates Cherry en invernaderos de túnel y bajo mallas protectoras va poco a poco en aumento. Un dato revelador es que en los últimos años las firmas importadoras de los Países Bajos están adquiriendo cada vez más tomates egipcios de esta variedad, pues, aparentemente, obtienen mejores resultados económicos con estos tomates y les posibilita cerrar programas con las cadenas.

Si se hace balance de los últimos ejercicios los operadores holandeses están elevando la suma de sus pedidos. En concreto, en 2015 las importaciones no llegaban a 750 toneladas, pasando por las 928 toneladas en 2017 y rozando las 1.300 toneladas durante 2018.

El cultivo de tomates no es nada nuevo para Egipto, ya que los productores cultivan a gran escala en campo abierto, aunque la superficie invernada va repuntando. De hecho, gracias a la demanda de Europa Occidental, algunos productores de mayor tamaño de Egipto han desarrollado un interés por el cultivo protegido.

**PIMIENTO Y PEPINO.** Además de la oferta de tomate cherry bajo plástico, son dos de los cultivos que más se están desarrollando. En efecto, según las cifras que maneja la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) ya se producen 488.723 toneladas entre pepino y minipepinos, tras la introducción de los pimientos morrones de invernadero en Egipto hace algunos años, sobre todo para el mercado de la exportación.

Es más, el cultivo de estos pimientos y de minipepinos en invernadero ya está consolidado en el país, pues los minipepinos son un producto abundante en el mercado local y también para el destino internacional.

**SANDÍA.** El cultivo de la sandía en Egipto está muy arraigado. Hoy ya suma una extensión que supera las 50.000 hectáreas, con una producción de aproximadamente 1,7 millones de toneladas, lo que sitúa a este país como uno de los principales productores de

# EGIPTO

## La agricultura creciente de la tierra de los faraones

La horticultura egipcia sigue al alza. Una de las principales claves de este crecimiento es la apuesta por la tecnología, sin olvidar el aumento de la superficie bajo invernadero.

**POR · DANIEL LAFUENTE**

**E**gipto es un país predominantemente agrícola. De hecho, en torno a un 30 por ciento de la mano de obra está vinculada a la agricultura.

Programas gubernamentales han ampliado las tierras de cultivo a través de la roturación, el regadío y el uso de tecnología avanzada (fertilizantes y maquinaria).

La tecnología innovadora permite realizar actividades más complejas en un menor tiempo y con un mínimo de esfuerzo. Siguiendo con esta definición el desarrollo de los invernaderos para la producción hortofrutícola sigue con esta tendencia positiva año tras año y las casas que se dedican a la construcción

**Egipto es un país predominantemente agrícola. De hecho, en torno a un 30 por ciento de la mano de obra está vinculada a la agricultura**

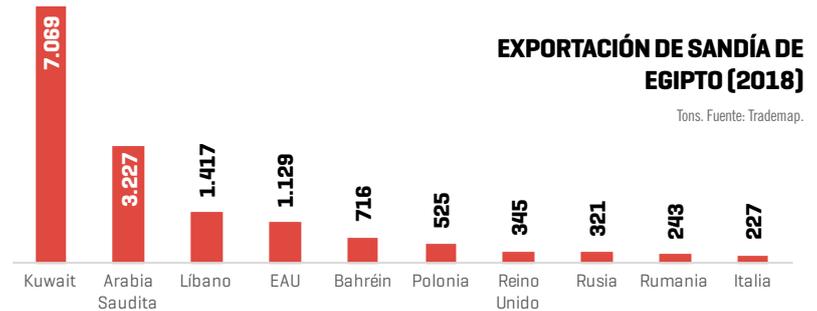
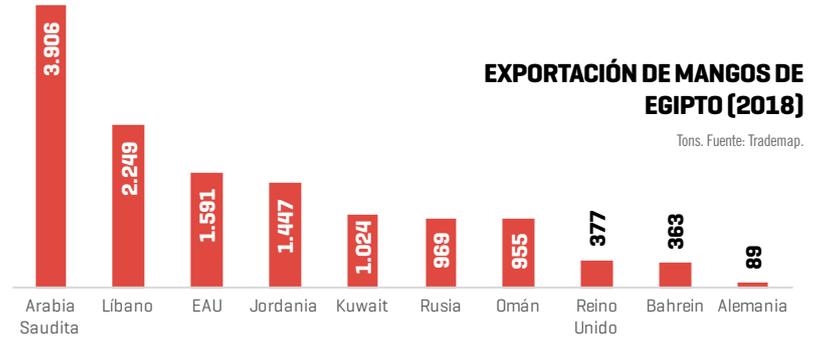
esta apreciada fruta, sobre todo, durante los meses que aprieta el mercurio.

Por destinos, Kuwait es el principal receptor de este género, no en vano representa en torno al 44 por ciento. Sigue la huella, Arabia Saudita con una participación del 20 por ciento y ya a mucha distancia se ubican Líbano y los Emiratos Arabes Unidos.

En otro peldaño inferior de estos cuatro países se sitúa un amplio grupo de países encabezado por Bahreín con 716 toneladas y cerrando el pelotón España y Bosnia Herzegovina que demandan 64 y 43 toneladas de sandía, respectivamente.

**MANGO.** La producción de mango egipcia se ha visto incrementada en los últimos años, pasando de cultivar en 2016 unas 40.000 toneladas a 48.000 toneladas en 2017. Esta realidad ha impulsado la necesidad de Egipto de abrir nuevos mercados y establecer nuevas relaciones comerciales, como es el caso de Rusia, países del Golfo o diversos países del ámbito europeo.

**CÍTRICOS Y UVA.** Los cítricos y la uva de mesa son los cultivos más importantes en Egipto. En concreto, la uva se trata de uno de los cultivos de mayor creci-



miento, que se ha expandido en diferentes zonas del país, desde Alejandría hasta Aswan, desde donde se exporta a exigentes mercados como el europeo, el ruso y países de Oriente Medio. ■



**RG**  
Reyes Gutiérrez  
frutas tropicales



**SOMOS SABOR**

**SOMOS CALIDAD**

**SOMOS...**

SANOS X NATURALEZA



**HALL 23 STAND 02**

[www.reyesgutierrez.com](http://www.reyesgutierrez.com)



▶ El display aumenta la visibilidad y fomenta el consumo del producto por su llamativo diseño.

especializada en tablero de fibra de media densidad, da un paso al frente en contra del desperdicio alimentario y

se une a la cooperativa holandesa Harvest House en uno de sus proyectos más ambiciosos: 'Food Fellows', la iniciativa con la que la cooperativa se compromete a convertir los alimentos rechazados o el excedente que no ha podido vender en productos de alta calidad para su consumo y comercialización.

En concreto, Obeikan MDF ha diseñado unos displays especializados que ya lucen en los lineales alemanes, para reforzar la diferenciación en el punto de venta de producto premium. De esta manera, aumenta la visibilidad y fomenta el consumo del producto gracias al llamativo y vistoso diseño de sus displays para punto de venta.

"La salsa de tomate de Harvest House compite con productos muy posicionados en el mercado de la sección de frutas y hortalizas. En ese contexto entra en escena Obeikan MDF, con un llamativo display que tiene una capacidad de 30kg por bandeja, con el que atraer la atención del consumidor en el punto de venta", afirma Salvador Martínez, General Manager de Obeikan MDF. "Además, nuestra flexibilidad, capacidad de rapidez a la hora de desarrollar nuestros productos y la sostenibilidad de estos, hace que nuestros displays sean la mejor opción para cualquier empresa que quiera apostar por estos factores". ■

## Obeikan MDF ayuda a frenar el desperdicio alimentario

Obeikan MDF lanza una nueva colaboración en supermercados de la mano de Food Fellows, la empresa de innovación de Harvest House -una de las principales cooperativas productora de ensaladas de Holanda-. Obeikan MDF, la empresa española de packaging

### → ENVASES SOSTENIBLES Smurfit Kappa suma clientes en Huelva

La compañía ayuda a un productor agrícola a reducir su impacto medioambiental y ganar visibilidad en el punto de venta.

Una importante empresa onubense especializada en la producción y distribución de fresas y frutos rojos ha conseguido hacer "más sostenible y eficiente su cadena de suministro y mejorar su imagen en el punto de venta gracias", tal y como aseguran desde Smurfit Kappa.

El cliente presentó a la compañía el reto de sustituir las bandejas que empleaba para distribuir sus fresas, fabricadas en material no biodegradable, por otras conformadas con base de papel, que fueran más respetuosas con el medioambiente y mantuviesen el fruto perfectamente a la vista.

De esta manera, Smurfit Kappa diseñó para el cliente varios modelos de barquetas fabricadas con cartón 100% reciclable, renovable y biodegradable, que le permiten "reducir su huella medioambiental y mantener, al tiempo, la máxima visibilidad del producto en el punto de venta". Además, las bandejas diseñadas por la compañía "respetan al máximo la seguridad e higiene alimentarias, ya que, al estar producidas en base de papel, transmiten menos la contaminación bacteriana que otros materiales y se reciclan por completo en lugar de limpiarse para ser reutilizados", aseguran desde la empresa.

Smurfit Kappa estará presente en Fruit Logistica con un stand (Hall 11.2 Stand A12) donde mostrará sus innovadoras soluciones, diseñadas para incrementar ventas, reducir costes y mitigar riesgos.



▶  
Bandeja y barquetas para berries de Smurfit Kappa.



**E**l impulso obtenido durante el último mes ha logrado que la producción se sitúe en cifras positivas demostrando la fortaleza de la producción española frente a otros países productores europeos, como Alemania, Reino Unido o Italia, que han sufrido importantes caídas en 2019. Esta cifra es resultado, sobre todo, del buen comportamiento demostrado por los nuevos modelos y versiones de vehículos comerciales ligeros que fueron asignados durante 2018 y 2019. Este segmento es el que registra la mayor tasa de crecimiento, un 12,3 por ciento, que junto a los vehículos industriales pesados (+7,7 por ciento) compensan las caídas en otros segmentos de producción.

**FABRICACIÓN.** La fabricación de turismos, segmento que supone el grueso de los vehículos que se fabrican en España, ha cerrado el año con un total de 2.209.497 vehículos, lo que supone un ligero descenso del 0,3 por ciento, dato que, a pesar de ser negativo, muestra un comportamiento mucho más sólido y estable que los mostrados por la producción de turismos de Alemania (-9,0 por ciento), Reino Unido (-14,4 por ciento hasta noviembre) e Italia (-19,6 por ciento hasta noviembre).

A pesar de que las ventas en España han mostrado uno de los mayores retrocesos del mercado europeo, la producción de turismos en nuestro país se ha mantenido en cifras cercanas a las del año pasado, lo que demuestra la confianza que los fabricantes de vehículos tienen en el tejido industrial automovilístico español, asignando vehículos de gran éxito comercial a nuestras fábricas, y la buena recepción que tienen estos modelos en los mercados europeos, que han aumentado sustancialmente las compras.

Para 2020, la previsión apunta a un crecimiento moderado, cerrando con una cifra próxima a los tres

—ESPAÑA—

## La producción de vehículos toma aire

En concreto, creció un 21,2 % durante el mes de diciembre, con un total de 177.427 vehículos. Este crecimiento permite cerrar el año en positivo, registrando un crecimiento del 0,1 % con un total de 2.822.360 unidades fabricadas en 2019.

millones de vehículos, gracias a las nuevas adjudicaciones de modelos y versiones anunciadas durante el pasado año.

**SEGMENTOS.** La producción de vehículos comerciales e industriales cierra en positivo el año con un incremento del 4 por ciento, sumando un total de 574.341 unidades fabricadas, impulsado, principalmente por el crecimiento anual en la producción de vehículos comerciales ligeros y de industriales pesados.

La producción, durante el mes, de vehículos comerciales ligeros se incrementó en un 13,8 por ciento, hasta las 20.040 unidades, mientras que los industriales pesados subieron su fabricación un 56,4 por ciento, hasta las 1.695 unidades en el mes y los furgones alcanzaron un 38,4 por ciento, con 13.102 unidades, siendo los tres únicos segmentos de vehículos comerciales e industriales con cifras positivas en diciembre. En el conjunto del año, acumulan una subida del 4 por ciento, hasta las 574.341 unidades. ■

# Partida Aduanas apuesta por el sistema Compliance

La empresa, ubicada en el puerto Bahía de Algeciras, sería uno de los primeros representantes aduaneros en contar con esta herramienta dirigida a prevenir los riesgos penales.

**POR · JUAN  
ARIAS**

**P**artida, agencia de aduanas y operador logístico líder en el sur de Europa, apuesta por convertirse en uno de los primeros representantes aduaneros en implementar el sistema Compliance, certificado conforme a la norma UNE 19601.

En este sentido, la directora del Departamento Jurídico, Paula Trigo, comenta que “en nuestro empeño y firme compromiso por la prevención de delitos necesitamos dotarnos de los recursos necesarios, para que sea efectivo, el diseño e implantación de un Sistema de Gestión de Prevención y Detección de Delitos”, en base a los requisitos de la Ley 5/2010 de modificación del Código Penal, la Ley 1/2015 y la norma UNE 19601.

Trigo subraya que con este sistema de gestión hay una “tolerancia cero frente a actuaciones irregulares e ilícitas en nuestro sector”, a la vez que se potencia “la transparencia, comunicación y colaboración con las administraciones aduaneras, para-aduaneras, portuarias y cuerpos de seguridad”. Desde el Departamento Jurídico de Partida recalca que para poner en marcha este sistema es ne-

cesario “inculcar una cultura Compliance” entre la plantilla, analizando constantemente los procedimientos de trabajo “para minimizar el riesgo en la comisión de delitos y dotar de canales de comunicación eficientes para activar rápidamente el Protocolo Compliance Penal”, sostiene Trigo.

**COMPATIBLE CON EL OEA.** En palabras de Inma Vidal, responsable del Departamento OEA en Partida, el Compliance es “absolutamente” compatible con el OEA. De hecho, subraya que “un sistema único integrado OEA- Compliance nos posiciona como una organización de confianza para la Aduana y, sobre todo, para nuestra clientela, proveedores e instituciones gubernamentales”.

**TRANSFORMACIÓN DIGITAL.** El operador logístico tiene como prioridad mejorar la eficiencia y operatividad de sus actividades aduaneras y logísticas. Para esto cuenta con la solución de software para aduanas y transitarios *\_b first* de Bytemaster.

El pasado mes de octubre, Partida dio un paso importante hacia la digitalización de sus operaciones mediante la contratación de la plataforma tecnológica en la nube *\_b first*. De esta manera, desde Puerto Bahía de Algeciras controlará el tráfico de las mercancías de sus clientes, específicamente, los trámites aduaneros. De igual forma, las actividades de administración, financieras y comerciales también darán un giro evolutivo, agilizando las tareas para toda la plantilla. Y es que, el objetivo principal de la empresa en el campo del Business Intelligence es gestionar de la forma más “eficiente y eficaz todo su flujo de bienes”, asegura Álvaro Partida, director Comercial y de Comunicación de Partida.

La apuesta tecnológica de Partida viene motivada por liderar el mercado logístico del sur de Europa. De esta manera, utiliza la agilidad del software *\_b first* en las operaciones internas y para la accesibilidad del cliente. Su director Comercial explica que “somos fieles a una línea de trabajo, en un puerto ‘peculiar’” y añade que Bytemaster tiene la herramienta que necesitamos para dar un salto de calidad, ser transparentes y consolidar la confianza de nuestros clientes”. ■

La directora del Departamento Jurídico, Paula Trigo y la responsable del Departamento OEA en Partida, Inma Vidal, en las instalaciones de Partida en Algeciras.



**E**llo ha supuesto un importante incremento de los fletes marítimos por parte de las navieras, como consecuencia del encarecimiento del fueloil utilizado, así como por la instalación de nuevos dispositivos de reducción de emisiones en los barcos.

Este hecho no sólo afecta al transporte marítimo, sino que también influye directamente en el transporte por carretera. De hecho, los fletes marítimos que deben abonar los transportistas por transbordar los camiones a los barcos se habrían incrementado hasta un 20% en el caso de los transportes realizados desde la península hasta las Islas Baleares, en cuya ruta transitan en torno a 500.000 camiones anuales, y con subidas de hasta el 25% en el tráfico marítimo de camiones entre la península e Italia, con un tránsito en torno a 100.000 camiones anuales, así como a otros puertos franceses y británicos.

**LEVE SUBIDA DEL COSTE DE EXPORTACIÓN.** Por otro lado, el coste de la exportación de contenedores desde el Puerto de Valencia sólo creció un 0,27% en 2019.

El Valencia Container Freight Index (VCFI) se redujo durante el mes de diciembre en un 3,70% para situarse en los 1.101,31 puntos. Esta cifra deja el índice de referencia del coste de exportación de contenedores del Mediterráneo solamente un 0,27% por encima del inicio de 2019. No obstante, frente a la fuerte subida acontecida en el mes de noviembre último, el VCFI suaviza la tendencia y acumula un crecimiento desde sus primeros datos de creación, en enero de 2018, del 10,14%.

Si bien es cierto que algunos de los determinantes en la fijación de los precios del transporte marítimo empujan al alza los fletes, otros (como el contexto económico y el comercio internacional) también juegan un papel destacado en el descenso del VCFI. Así, se observa que, como consecuencia de la escalada de tensiones geopolíticas entre Estados Unidos e Irán, el precio del petróleo ha sumado un mes más de crecimiento, pasando de los 63,21 dólares el barril de Brent en noviembre a los 67,19 dólares en diciembre.

Según los analistas, la incertidumbre que planea sobre dicho conflicto podría disparar los precios del petróleo en los próximos meses, lo que supondría un aumento todavía mayor de los costes operativos de las navieras.

**SUBIDA PRECIOS DE BUNKERING.** También resulta determinante la nueva normativa IMO 2020 por el efecto que está teniendo sobre la subida de los precios de

# La reducción de los niveles de azufre incrementa los fletes hasta un 25%

La entrada en vigor el 1 de enero de las nuevas reglas medioambientales establecidas por la IMO (Organización Marítima Internacional) ha supuesto, entre otras, la obligación de reducir el azufre en los carburantes utilizados en el transporte marítimo hasta el 0'5%, frente al 3'5% anterior.

bunkering. De hecho, la anticipación de las navieras a su entrada en vigor ha provocado una clara tendencia creciente del precio del combustible Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO) respecto al mes de noviembre. Por ejemplo, a partir de los datos proporcionados por Ship&Bunker, se observa como en el puerto de Singapur el VLSFO incrementó de media un 20,36% respecto al mes anterior, mientras que en Rotterdam la subida fue del 11,05%. ■

**Los fletes marítimos que deben abonar los transportistas por transbordar los camiones a los barcos se habrían incrementado hasta un 20%**





Los motores de los Renault Trucks D y Renault Trucks D Wide son compatibles con el carburante de síntesis XTL y con biodiésel.

vo equipo de radio, compatible con la radio numérica terrestre DAB+.

Para conseguir un mayor nivel de confort, Renault Trucks ofrece la opción del Pack Confort, que incluye un volante cubierto de cuero, asiento del conductor con sujeción lateral, espacios de almacenamiento adicionales y techo solar (solamente para el D Wide).

**MEJORAR LA SEGURIDAD.** Los Renault Trucks D y D Wide están equipados de serie con control de la velocidad de cruce (ACC). Este sistema permite mantener una distancia con el vehículo precedente, ajustando automáticamente la aceleración y el frenado para conseguir un mayor nivel de seguridad, una conducción más fluida y una reducción de la fatiga del conductor. Con el objetivo de mejorar la visibilidad, la nueva versión incorpora también luces traseras de LED.

El Pack Protect incorpora elementos adicionales de seguridad y protección de los usuarios de la carretera que incluye las luces de LED, la ayuda al arranque en pendiente, una puerta Vision y el aviso acústico de marcha atrás.

**MÁS EFICIENCIA.** Por otro lado, los vehículos diésel Renault Trucks están equipados con motorizaciones Euro 6 step D, que consumen menos carburante y son respetuosas con el medio ambiente.

De cara a aumentar aún más la eficacia de los vehículos y su productividad, los modelos de la Gama D de Renault Trucks vienen conectados de serie (TGW 4G). Son compatibles con Optifleet.

El gestor de la flota puede seguir el consumo de los vehículos con Optifleet Check y geolocalizarlos en tiempo real con Optifleet Map.

La marca francesa apuesta por la reducción de las emisiones contaminantes y la introducción de energías alternativas en el segmento de la distribución, para poder cumplir con las restricciones necesarias en las grandes

urbes y luchar por ciudades más sostenibles. Los motores de los Renault Trucks D y Renault Trucks D Wide son compatibles con el carburante de síntesis XTL y con biodiésel. Los modelos 2020 se ofrecen también en versión de gas (Renault Trucks D Wide GNV) y de propulsión 100% eléctrica con su Gama Z.E. (Renault Trucks D Z.E. y D Wide Z.E.). ■

## Renault Trucks ya comercializa la versión 2020 de los vehículos de la gama distribución

Los Renault Trucks D y Renault Trucks D Wide cuentan con una nueva disposición interior más ergonómica, la incorporación de nuevos sistemas de seguridad y la introducción de elementos que mejoran la aerodinámica.

La marca francesa ha renovado el diseño interior de sus modelos de la Gama D en su versión 2020, con un salpicadero que integra un nuevo volante y un nuevo cuadro de mandos en blanco y negro.

Para poder facilitar tanto la actividad profesional del conductor como la personal en las horas de descanso, se han agregado soportes para dispositivos, uno para ubicar una tablet y otro soporte opcional para un segundo teléfono móvil, así como dos puertos USB-C. Los vehículos cuentan también con un nue-

**Los vehículos diésel Renault Trucks están equipados con motorizaciones Euro 6 step D, que consumen menos carburante y son respetuosas con el medio ambiente**



**A** sí se desprende de la encuesta llevada a cabo en el mes de diciembre del año pasado por la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer) y en la que se deja bien claro que el medio de pago preferido por los clientes de los transportistas es en primer lugar la transferencia (45%), seguido del confirming (40%), del pagaré (15%) y el cheque (1%).

Asimismo, y, según este documento, el 65% de los pagos que se realizan a las empresas transportistas por parte de sus clientes incumplen la legislación vigente en materia de morosidad al superar el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio.

De hecho, desde Fenadismer subrayan que se ha producido un leve incremento respecto al mes anterior en el grado de incumplimiento de los plazos

## La morosidad en el transporte se sitúa en los 81 días de media

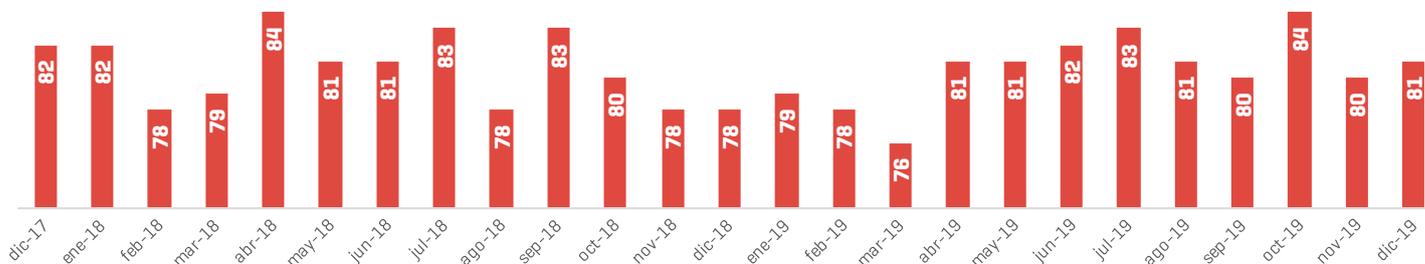
Los plazos de pago se sitúan en 81 días de media, incumpliendo la Ley de morosidad un 65% de los clientes transportistas, y los medios preferentes de pago continúan siendo el confirming y la transferencia.

de pago, ya que se situó en 81 días de media en diciembre, frente a los 80 días de media en el mes anterior. En este sentido, cabe recordar que, durante el año 2019, el plazo medio de pago anual se situó en 80 días de media. ■

### EVOLUCIÓN DE LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Media días de pago.

Fuente: Fundación Quijote para el Transporte.



Servicio personalizado siempre a tiempo

# FRISC'BI

Transporte Nacional e Internacional

Ctra. de La Mojenera, 153 - 04716 Las Norias de Daza (Almería) - Spain  
 T. +34 950 58 71 01 - F. +34 950 58 74 19

[www.friscobi.com](http://www.friscobi.com) [info@friscobi.com](mailto:info@friscobi.com)

## → Perú impulsa su logística agrícola con un nuevo corredor

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú (MTC), en el marco de su programa Proregión que lleva a cabo a través de la entidad Provías Descentralizado, ha dado luz verde al contrato para la ejecución del nuevo corredor logístico, de 273 km de longitud, que contará con una inversión superior a los 220 millones de soles. Esta vía impulsará la cadena logística de los distritos agrícolas de Pisac, Colquepata, Paucartambo, Challabamba y Kosñipata de Cusco y Manu en Madre de Dios, para la comercialización de productos como café, cacao, achiote, maíz amarillo y tubérculos, al igual que frutas como el mango y la palta.

Las obras en el corredor Cusco - Madre de Dios se llevarán a cabo en un periodo de seis años. Esta infraestructura beneficiará a más de 75.000 habitantes de los distritos que recorrerá.



—PUERTO DE MARÍN—

# Alcanza las 600.000 toneladas en frutas y hortalizas

El puerto de Marín se ha consolidado como “una de las grandes referencias en el norte de la Península Ibérica”, tal y como explicó José Manuel Abad, responsable de Explotación y Operaciones Portuarias.

Se sitúa ya en el cuarto puerto español en lo que a la descarga de frutas se refiere y eso se debe en buena parte a unos servicios profesionales y rápidos. De hecho, ya es el puerto del norte de España más importante en importación de fruta con un crecimiento medio del 10% anual durante los últimos 5 años y más de 600.000 toneladas de frutas descargadas la mayor parte procedentes de América Central y Sudáfrica.

En este incremento del transporte hortofrutícola tiene mucho que ver Hamburg Süd, que es la línea regular que cada semana descarga fruta del continente americano con destino a la terminal de Dávila Reefer. A todo ello, hay que sumar que este puerto ofrece uno de los mejores tiempos de tránsito -12 días- del sector contando con conexiones regulares directas con el continente americano que lo hacen un lugar ideal para la llegada de productos de ultramar.

**INFRAESTRUCTURAS.** En cuanto a la terminal de frutas, esta cuenta con un muelle de 230 metros de longitud

y calados de 9 y 11 metros. La terminal está ubicada con capacidad de almacenamiento frigorífico para 5.000 palets, 8 cámaras frigoríficas y seis muelles de carga. Asimismo, la terminal cuenta con 105 conexiones para reefer y posee la certificación para almacenaje de producto ecológico, lo que lo hace un punto de referencia en España para el tráfico hortofrutícola. Otros argumentos de la consolidación del puerto de Marín son sus buenas comunicaciones. Dispone de unas excelentes comunicaciones que garantizan un “rápido y seguro transporte a cualquier lugar de la Península Ibérica y de Europa a través de la Autopista del Atlántico (AP-9) y de la Autovía de las Rías Baixas (A-52) que enlazan con autopistas en Portugal. Asimismo, cuenta con una conexión ferroviaria directa que entronca con la red nacional de ferrocarril. De hecho, Marín es uno de los principales puertos del Estado en la utilización de la intermodalidad buque-tren. ■

**Este puerto ofrece uno de los mejores tiempos de tránsito -12 días- del sector contando con conexiones regulares**



▶ Jose Rodriguez (izda) y Jean Patrick Rodriguez de Guanter Rodriguez.

# Guanter Rodríguez 'europeiza' modelo y negocio

El operador logístico francés incrementa su presencia internacional y espera al Brexit para dar un paso totalmente europeo, manteniendo el perfil de su clientela: exportadores e importadores.

**POR · RAFAEL I. LOSILLA**

**E**l operador logístico francés Guanter Rodríguez abre fronteras y consolida el camino de la europeización que podría acelerarse con el Brexit. El nuevo director general de Guanter Rodríguez, Jean Patrick Rodríguez, trabaja en la generación de nuevos clientes para la empresa en Alemania, Reino Unido, Holanda y Bélgica. Este nuevo perfil en el destino de los clientes se sumaría a los clientes que ya tienen en España y Marruecos, que comparten al 50 por ciento la actual

cartera de clientes de Guanter Rodríguez.

Lo que no va a cambiar es el perfil de clientela. A Guanter

Rodríguez le gusta trabajar con exportadores e importadores porque generan mejores rendimientos. La empresa trabaja en abrir nuevas delegaciones en los destinos clave para aportar "lo que mejor sabemos hacer: grupaje", apunta Jose Rodriguez, CEO de Guanter Rodriguez.

**LA CARTERA.** Guanter Rodriguez quiere elevar su cartera entre mayoristas e importadores que necesitan servicios intermedios de logística, "ya que el perfil mayorista ha ganado peso en los mercados tanto generando actividad en el mercado libre como proveedor de las cadenas", señalan los Rodriguez.

Y es que la firma tiene claro que "desde la ciudad inglesa de Dover hasta la española de Huelva tendremos personal en todas las aduanas en colaboración con varias empresas para ser un operador líder en Europa", recalca Jose Rodriguez.

Ya la firma francesa puede despachar aduana desde cualquier punto, ya que la empresa tiene delegaciones en Tánger, Algeciras o Mercabarna, además de su central en Perpignan.

La firma tiene carácter activo y por este motivo ha creado un servicio terrestre desde Dakar hasta Europa desde hace dos años, ya que "hay muchas empresas que ven en Senegal muchas posibilidades para trabajar gama 'eco' en tomate cherry y en judía", asegura Rodriguez.

**BREXIT.** El Brexit puede ser el detonante del desarrollo internacional de Guanter Rodriguez tanto como consignatario de aduanas y operador logístico. La empresa sigue teniendo en Perpignan la plataforma logística de referencia con "una importante remodelación realizada y con un departamento comercial y de operaciones ampliado para responder al nuevo escenario internacional en el que queremos estar", apunta Jean Patrick Rodriguez. ■

**abc LOGISTIC**  
 +34.942.580.680  
 www.abclogistic.es

**PF Perennial Freight**  
 +353.539.134.043  
 www.perennialfreight.com

**Linking together Ireland & Spain**

# Las frutas egipcias ganan tiempo con el proyecto Mena RoRo

El proyecto Mena RoRo reduce a la mitad los envíos de frutas desde Egipto hasta Munich usando el sistema RoRo desde el puerto egipcio de Damietta al turco de Mersin y el resto por carretera.

**POR · RAFAEL I. LOSILLA**

**E**xpedir un container de Egipto al centro de Alemania supone un total de 17-18 días, dependiendo de las condiciones marítimas, aduanas y combinaciones en la logística radicular. Lo normal ha sido el uso de la vía marítima desde el puerto de Damietta a los diferentes destinos UE con la mayoría a Rotterdam, Saint Petersburg o puertos británicos.

Egipto exporta a Europa una importante cantidad de cítricos, uvas y berries con Holanda y Reino Unido como destinos 'top' de la zona euro y Rusia como el destino más importante -casi 210.000 toneladas-. Uno de los hándicap por el que Egipto no dispara sus exportaciones es "por las dificultades logísticas y las inadecuadas condiciones del transporte", señala Burak Dinc, director de Mena RoRo, la empresa que conectará por RoRo el puerto egipcio de Damietta con el puerto turco de Mersin, y desde allí el uso del transporte terrestre.

**VENTAJAS.** Para el director de la empresa existen grandes ventajas con este proyecto, ya que "median-

te nuestro plan se tardaría en enviar una carga desde Egipto hasta Munich en torno a siete días".

El proyecto Mena Roro lo tiene claro. "Se trata de agilizar las operaciones en días y ampliar la posibilidad de elevar las exportaciones a nuevos destinos europeos", señala Dinc.

El servicio ha empezado en enero con dos servicios por semana, pero con la idea de desarrollar cuatro servicios por semana lo antes posible y en "donde estamos trabajando con empresas ferroviarias para utilizar la vía del tren desde Turquía a varios destinos UE", remarca Dinc.



## La naranja egipcia ganaría en competitividad

Egipto es conocido en los mercados por ofrecer las naranjas Navel de gran calibre en los mercados europeos. De hecho, el cítrico es la gama más exportada por los operadores egipcios.

Y cuando llega la naranja egipcia a primeros de febrero es capaz de desplazar en parte a la oferta española "por su gran calibre y calidad de fruta", señala Domingo Peñate, director de Anaco & Greeve. El desarrollo de la naranja egipcia no es mayor por las dificultades logísticas, pero desde la empresa Mena RoRo este problema se solventaría y se incrementaría sobremanera las posibilidades de elevar la presencia de la naranja egipcia de gran calibre en varios mercados UE.

"Creo que ofrecemos el mejor servicio de tránsito desde Egipto a Europa con un proyecto puerta a puerta, donde un servicio Egipto-Madrid se puede realizar en ocho días", apunta el CEO de Mena RoRo.

**POSIBILIDADES.** Las posibilidades van a ser múltiples porque ya se trabaja en ofrecer un servicio directo desde el puerto turco de Mersin al puerto francés de Sete, donde Jérôme Lamant es la persona encargada de la futura conexión con Egipto.

El 'business plant' de Mena RoRo es vender que en nueve días se puede estar en Suecia y en Reino Unido



### EL GRUPO GUANTER-RODRIGUEZ TODA UNA ORGANIZACION DE ADUANAS - LOGISTICA - TRANSPORTE - ALMACENAJE

Groupe G.R. ESPAÑA  
11201 ALGECIRAS (Cádiz)  
Exploitation : Puerto de Algeciras Estacion Maritima  
Administratif : Avenida de la Virgen del Carmen, 15 - 9a planta  
Tel. : +34 956 10 28 04  
E-mail : algeciras@jronco.com



GRUPO  
GUANTER-RODRIGUEZ

C.E.E.D GRAND SAINT CHARLES. B.P. 15356 - 66033 PERPIGNAN CEDEX (France)  
Service Administratif Tél : +33 (0)4 68 85 61 01 Fax : +33 (0)4 68 85 61 50  
Service Comptable Tél : +33 (0)4 68 85 61 22 Fax : +33 (0)4 68 85 61 82  
Service Transit et Groupage Tél : +33 (0)4 68 85 61 12 Fax : +33 (0)4 68 85 61 44  
Service Douane Import/Export Tél : +33 (0)4 68 85 61 10 Fax : +33 (0)4 68 85 61 38  
Service Transport International Tél : +33 (0)4 68 85 61 30 Fax : +33 (0)4 68 85 61 28  
Service Entreposage Tél : +33 (0)4 68 85 61 55 Fax : +33 (0)4 68 85 61 90

#### GUANTER-RODRIGUEZ SAS

1154, Chemin du Barret, 13160 CHATEAURENARD (France)  
Tél : +33 (0)4 90 90 16 21 Fax : +33 (0)4 90 90 16 71

#### GROUPE GUANTER-RODRIGUEZ MAROC

TANGER : Avenue Mohamed VI, Immeuble Paradise/Ismaëlia 1 Etage n 37  
9000 TANGER

Tél : +212 539 34 08 05 Fax : +212 539 34 08 06

AGADIR : Boulevard Mohamed V, Résidence Oasis, Im. A2, Apt. 206, Amsernat  
8000 AGADIR

Tél : +212 661 16 46 53 Fax : +212 548 28 23 85 58

#### CORRESPONDANTS ESPAGNE

VILAMALLA : Despachos Fruteros - Tél : +34 972 52 60 86 Fax : +34 972 52 60 87  
LA JUNQUERA : Despachos Fruteros - Tél : +34 972 55 51 21

Internet : [www.guanter-rodriquez.fr](http://www.guanter-rodriquez.fr)  
E-mail : [contact@guanter-rodriquez.fr](mailto:contact@guanter-rodriquez.fr)

frente a los 16 días mediante el uso del barco, y con la ventaja de que “el camión es una solución logística flexible, viable y eficiente”, asevera el empresario de Mena RoRo.

Con seis días se puede estar en Italia, Suiza, el Sur de Alemania o toda la Europa del Este, donde actualmente Egipto tiene escasa presencia con Polonia como el destino más importante con 7.432 toneladas expedidas destacando las casi 4.200 toneladas de cítricos.

**¿Y EL PRECIO?** Las tarifas son competitivas, ya que van desde los 1.000 euros por tráiler por el uso del Ro Ro entre puertos a 850 euros si es un container TEU.

La empresa sostiene que lo importante es el tiempo que se gana y la frescura con la que llega la fruta.

La empresa Mena RoRo da otros servicios como la estiba, la realización de documentación o los servicios de última milla tanto en Egipto como en Europa para remolques y containers.

La empresa está trabajando en garantizar cargas para los camiones y containers en el retorno a Egipto “para elevar la productividad de los transportistas”, señala Burak Dinc.

La empresa trabaja con buques con capacidad para sumar 145 containers por carga, ya que además de las frutas y hortalizas, Egipto tiene importantes industrias en textil, automoción, vidrios, equipamientos de automoción y manufacturas.

La empresa Mena RoRo sabe que no sólo su proyecto depende de las frutas y hortalizas, sino de otros productos de manufacturación. ■



Terminal de carga del puerto egipcio de Damietta.

## → VOLVOTRUCKS

### Presenta camiones eléctricos para el transporte regional

Volvo Trucks, que recientemente comenzó a vender camiones eléctricos para el transporte urbano, cree que la electrificación puede convertirse en una alternativa competitiva también para camiones de gran tonelaje.



**P**ara explorar y demostrar las posibilidades que ofrecen, Volvo Trucks ha desarrollado camiones conceptuales eléctricos en Europa para operaciones de construcción y distribución regional.

“Vemos un gran potencial en los camiones eléctricos de gran tonelaje para el transporte regional y el sector de la construcción a largo plazo. Con nuestros camiones conceptuales, nuestro objetivo es explorar y demostrar diferentes soluciones para el futuro, al mismo tiempo que evaluamos el nivel de interés en el mercado y en la sociedad. Para aumentar la demanda de camiones electrificados, la infraestructura de carga debe expandirse rápidamente, mientras que deben crearse incentivos financieros más fuertes para que los transportistas actúen como pioneros al elegir nuevos vehículos con un menor impacto medioambiental y climático”, afirma Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

Los camiones eléctricos de gran tonelaje pueden contribuir a mejorar el entorno de trabajo, puesto que registran un bajo nivel de ruido y cero emisiones de escape durante su funcionamiento. Este último aspecto tendrá un efecto importante y positivo en la calidad del aire en las ciudades con numerosos proyectos de construcción en curso.

**IMPACTO CLIMÁTICO.** Se puede lograr una reducción del impacto climático global del sector del transporte mediante el uso de vehículos eléctricos de gran tonelaje en la distribución regional, ya que la mayoría de la distribución de mercancías por camión dentro de la UE es regional.

“En Europa, se utiliza una enorme cantidad de camiones para el transporte regional de mercancías con un kilometraje anual promedio de 80.000 km. Esto significa que un mayor uso de vehículos eléctricos para la distribución regional supondría importantes ventajas climáticas, siempre que la electricidad no sea de origen fósil”, explica Lars Mårtensson, director de Medio Ambiente e Innovación de Volvo Trucks. ■



▶ Jean-Marie Alberny (izquierda) acompañado de Isabelle y Frédéric Alberny.

las cadenas francesas, utilizando la plataforma de Perpignan como gestor de mercancía.

El fuerte desarrollo de las cadenas de supermercados e hipermercados le sirvió de fuente de inspiración a Jean Marie Alberny, CEO de Alma, para desarrollar una estrategia de servicios hacia las cadenas como 'depot' externo tanto para sus plataformas francesas como externas como receptor de oferta española y marroquí.

De hecho, Alma Transitaires es una de las firmas que concentra más del 90 por ciento de las entradas de género de Marruecos entre los meses de noviembre a mayo para la distribución gala, junto al otro gran logístico de Perpignan.

**DESARROLLO.** Alma ha desarrollado una estructura empresarial basada en tres departamentos: import, export y el servicio a las cadenas. Este servicio a las cadenas ha sido el clave para el actual posicionamiento de Alma en el mercado.

El departamento de cadenas / 'magasin' es el más importante de la empresa porque está a su vez dividido en tres parcelas: el servicio para Zenalco con las operaciones con Italia y Austria; las operaciones con el mercado alemán y la preparación de los pedidos de grupaje.

Y es que a pesar de los cambios realizados en Alma y el giro hacia la gran distribución, "el fuerte de las empresas logísticas es la realización de grupajes para satisfacer a la clientela y mejorar la rentabilidad de la logística y de las tiendas", apunta Alberny.

**LA GAMA 'BIO'.** Alma también ha tenido la visión de apostar por el segmento 'bio'. Fue la primera empresa en Saint Charles en el segmento logístico de contar con un 'depot' certificado para el segmento 'bio', donde desarrolla la actividad de 'picking' y almacenaje de Legros Bio.

"Es un servicio muy demandado últimamente, ya que Francia es uno de los destinos donde el consumo de productos ecológicos está más desarrollado, pero hay que crear nuevos espacios para satisfacer toda la demanda actual", apunta el empresario Alberny. ■

# 220.000 razones del trabajo de Alma Transitaires

Alma ha reposicionado su negocio hacia el segmento gran distribución. Actualmente, la gran distribución es el fuerte de la cartera de clientes con Francia como mercado de referencia y Polonia como apoyo.

**POR · RAFAEL I. LOSILLA**

**A**lma Transitaires es hoy el mayor transitario logístico del Sur de Francia en operaciones para el mercado francés al haber cerrado durante 2018 casi 220.000 palets de frutas y hortalizas. El 90 por ciento de estas operaciones se desarrollan para clientela del mercado francés y el resto desde hace un lustro para el mercado polaco de la mano de Auchan. La empresa ha crecido en los últimos años como operador logístico y de generador de servicios de

Exterior de la plataforma de Alma en Perpignan (Francia).



**El 90 por ciento de las operaciones de Alma son para clientela francesa**



## 20 Start ups tecnológicas revolucionan Fruit Logistica Start-up Day

Sostenibilidad, big data, innovación son argumentos sobradamente válidos para proyectar la agricultura de presente y futuro.

**D**ando continuidad a la cuestión de revolucionar la agricultura, la exposición comercial mundial dentro de la industria de productos frescos ha invitado a 20 de las start ups tecnológicas más revolucionarias dentro del sector hortofrutícola para que el último día exhiban sus productos y soluciones. De este modo, innovadores revolucionarios, visionarios inspirados y emprendedores disruptores con los medios para llevarlo a cabo resaltarán la recolección digital y la agricultura de precisión en el segundo Fruit Logistica Start-up Day, que se celebra el viernes día 7 de febrero de 2020.

**ALGORITMOS Y SENSORES.** Entre ellas se encuentran la empresa israelí FruitSpec, que ayuda a los agricultores a predecir con exactitud las cosechas con más de seis meses de antelación, y también la start up holandesa Gearbox Innovations, cuyas cámaras, algoritmos y sensores se combinan para lograr una producción casi totalmente autónoma midiendo a diario el crecimiento y la calidad de las plantas. La sostenibilidad será un tema recurrente durante

toda la feria y también el compromiso para reducir el desperdicio de comida está llamado a ser un elemento destacado durante el Fruit Logistica Start-up Day.

**POSTCOSECHA.** Así, uno de los participantes, la start up estadounidense StixFresh, ha desarrollado una pegatina que puede ampliar hasta dos semanas la vida de la fruta en el lineal de venta. Otros de los expositores, LettUs Grow con sede en el Reino Unido, mostrará su sistema de agricultura interior, que proporciona un cultivo resistente al clima sin usar ningún tipo de tierra ni pesticidas.

“Hay gran movimiento en lo que se refiere a la innovación en toda la industria de productos frescos; dentro del sector, a veces resulta difícil saber dónde consultar primero para obtener ideas inspiradoras”, comenta Madlen Miserius, Fruti Logistica Senior Product Manager, que añade que “nuestro Start-up Day puede ayudar a identificar esas nuevas tendencias relevantes. El año pasado fue todo un éxito y nos complace celebrarlo de nuevo para mostrar conceptos novedosos y brillantes que pueden cambiar la forma en que se cultiva y se venden las hortalizas y las frutas en todo el mundo”.

**La sostenibilidad será un tema recurrente durante toda la feria y también el compromiso para reducir el desperdicio de comida**

**START UPS.** Los problemas a los que se enfrentan los agricultores de todo el mundo son tan diversos como sus variedades de cultivos: escasez de mano de obra, la salud del suelo, deterioro de los alimentos, guerras comerciales, plagas que arrasan las cosechas.

La falta de acceso a los datos sobre el precio de las semillas, la información del rendimiento e incluso la previsión de los productos básicos.

La buena noticia es que hay un verdadero ejército de tecnológicos y soluciones empresariales que van llegando poco a poco al mercado. ■

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

**Interreg**  
**POCTEFA**



Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)



**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.





## → REINO UNIDO

### Las razones por las que Spar adquiere camiones 'mini'

Spar y British Petroleum (BP) tienen un acuerdo para que la cadena pueda instalar tiendas 'convenience 24h' en Reino Unido y Holanda. Los resultados han sido mejor de lo esperado, ya que Spar se ha volcado en desarrollar la gama 'convenience' y una serie de 'snack' entre los usuarios de estas estaciones de servicio.

De hecho, la cadena está trabajando en mejorar sus servicios logísticos hacia este tipo especial de tienda y ampliar su parque de vehículos comerciales 'mini' para ganar en agilidad en el servicio.

Spar elevó sus ventas de alimentación en diciembre en un 2,6 por ciento en el Reino Unido, gracias a la demanda de alimentación fresca en los formatos 'convenience' y también en las tiendas ubicadas en el centro de las ciudades.

Spar tiene la intención de que las ventas en las estaciones de servicio se fidelicen y para ello jugarán con dos bazas: amplio surtido de productos frescos y saludables 'take away' y ganar en frescura de los productos tipo 'delifood' mejorando la logística.



Marie Cheval,  
directora ejecutiva  
de los hipermercados  
Carrefour en Francia.

## —FRANCIA—

# Los dolores de cabeza de Auchan y Carrefour con sus hipermercados

89 hiper de Carrefour y 96 de Auchan perdieron dinero durante 2019. Esto supone casi el 50% del parque 'hiper' de las dos cadenas. La logística del fresco se ve afectada porque se precisa menor tránsito de producto.

POR · RAFAEL I. LOSILLA

**E**l formato hipermercado lleva varios años perdiendo cuota de mercado en el mercado francés en frutas y hortalizas. No es novedad. Casi el 35% de cuota ha pasado al 31% y aún se desconocen los datos de 2019, pero Carrefour y Auchan ya han adelantado que sus ventas han vuelto a bajar.

El 70% de los hipermercados de Auchan dieron pérdidas durante 2019, según adelanta Lineaires. Sólo un 30 por ciento de los hipermercados que tiene Auchan generó algún beneficio o beneficio 0. Carrefour está algo mejor. El 47% de sus hipermercados registró pérdidas y el 53% se quedó en el beneficio 0 o generó beneficio positivo.

**LOGÍSTICA.** Y este problema se traslada a la logística de los productos frescos, porque cuando la demanda baja se realizan arreglos logísticos para que la factura no se dispare y se optimizan mejor las cargas mezclando bienes de alimentación fresca con otras mercaderías. La logística de Auchan está pensada para las pesadas cargas con movilización de grandes volúmenes por unidad, pero teniendo en cuenta que con los márgenes apretados un punto de cuota de mercado en un hipermercado Auchan repercute en 25-30 envíos al año menos que se pueden realizar.

Los ingresos de Auchan en frutas y hortalizas dependen en más de un 80% del formato hipermercado, ya que cuenta con 137 y tan sólo 287 supermercados Auchan, por lo que el problema se multiplica. Carrefour ha conseguido diversificar más sus formatos de tiendas al contar con 248 hipermercados, pero 772 Carrefour City, 643 Contact y 610 Express, por lo que su logística se ha adaptado más con vehículos más limitados en carga.

**EL PERFIL DEL HIPER.** Carrefour ha recogido en un estudio que la mayoría de sus clientes son usuarios por encima de los 60 años con tiempo para comprar, por lo que Carrefour está acondicionando algunos de sus 'hiper' para que el modelo se mantenga.

Esto por ahora no afecta a la logística de frescos, pero sí lo hace el nuevo lineal independiente de frutas y hortalizas 'bio' que Carrefour ha empezado a desarrollar en algunas de sus tiendas al elevar el número de categorías, sin reducir gama convencional.

Marie Cheval, directora ejecutiva del formato 'hiper' de Carrefour, está llevando a cabo dichas transformaciones. ■



—ALEMANIA—

## Makro aumenta en más de 250 sus nuevas referencias en frutas y hortalizas

La empresa ha lanzado más de 800 nuevas referencias de productos de sus marcas lo que supone un aumento del 280% respecto a las lanzadas el año anterior.

POR · JUAN ARIAS

La compañía ha aumentado en más de 250 el número de referencias de frutas y verduras de su marca MAKRO Chef y ha lanzado una nueva gama de frutas y verduras BIO procedentes de cultivos certificados en España, tal y como ha informado la propia empresa.

En palabras de Helena de Frutos, directora de Marca Propia de MAKRO, “en MAKRO estamos inmersos en un proceso de innovación continua para anticiparnos a las necesidades de nuestros clientes y ofrecerles productos adaptados a sus necesidades y que respondan a las tendencias de la sociedad. Por este motivo, durante este periodo hemos puesto el foco también en lanzar nuevas referencias sostenibles y respetuosas con el medio ambiente”.

La compañía está concienciada con el cuidado del entorno y los recursos naturales y en este sentido, todas las marcas aplican las políticas de sostenibilidad y responsabilidad de METRO en cuanto a reducción del packaging y el uso de materiales sostenibles.

De hecho, han apostado decididamente por los productos sostenibles, ecológicos y bio con el lanzamiento de cerca de 50 nuevas referencias (que se suman a las 40 que ya existían). Entre ellas destacan un nuevo surtido de productos desechables biodegradables compuesto por platos fabricados con caña de azúcar, hoja de palma, pulpa de trigo y cartón, cubiertos elaborados con pulpa de maíz, y removedores de café de madera. ■

### → REINO UNIDO Waitrose multiplica su logística especial para plantas y flores

La cadena inglesa Waitrose está multiplicando sus estructuras logísticas hacia las plantas ornamentales y flores con un incremento de carros y equipos especializados para este segmento.

La clientela de Waitrose se está mostrando muy proclive a este tipo de productos, que se sitúan a la entrada de las tiendas, justo al lado de la categoría de frutas y hortalizas, y que requiere un tratamiento de fresco como el de las frutas y hortalizas en los ‘depot’ de las tiendas.

Sólo tras el periodo de Navidad, las plantas ornamentales dispararon sus ventas y Waitrose fue una de las beneficiadas, porque la cadena ha realizado una apuesta singular por este tipo de productos.

La cadena no ha adelantado si incrementó la clientela por este tipo de producto.



Plataforma de Jumbo en Breda.

### → PAÍSES BAJOS Jumbo mantendrá su estructura de varios ‘category management’

La cadena de supermercados Jumbo mantendrá su actual estructura de compras en frutas y hortalizas para abastecer a sus supermercados y no seguirá el modelo de Albert Heijn de operar con un único proveedor como es Bakker.

La cadena holandesa entiende que con el modelo de contar con diferentes empresas por categoría “tenemos un mejor y mayor control de los productos que recibimos, ya que los importadores están únicamente centrados en una parte del surtido y se muestran más especializados”, apuntan desde Jumbo.

The Greenery-Hage, Fruit Masters, De Groot o Scherpenhuizen mantendrán su posicionamiento como ‘category management’ para la holandesa Jumbo.

## → ESPAÑA

**CASI empieza a gestionar la logística en tomate de Carrefour**

Mural de tomate de Carrefour en Almería.

Han empezado por Almería pero “podríamos hacerlo en el resto de los hipermercados Carrefour que hay en España”, adelanta Miguel Vargas, presidente de CASI.

La empresa española de tomate ha empezado a gestionar la logística y el control de la rotación de los tomates que Carrefour expone en sus lineales en diferentes categorías.

Desde que CASI ha iniciado esta operativa logística y de servicio “hemos visto como las ventas se han incrementado exponencialmente”, señala Vargas.

Una de las claves ha sido “incorporar al lineal de Carrefour tomates de calidad, similares a los estándares de calidad que usamos para la exportación”, adelanta el presidente de la cooperativa.



**Spar se ve en España.** - Spar cierra 2019 renovando los contratos que les une con los franquiciados Lider Aliment, Fragadis, Grupo Upper y la canaria Agrucan. La enseña austriaca ve que su modelo de proximidad goza de posibilidades en España, ya que se está produciendo un fenómeno similar a Francia con los hipermercados. Spar cuenta hoy con 1.200 puntos de venta y 13 centrales de distribución –cinco en Canarias- con una superficie media por tienda de 400 metros, aunque las últimas aperturas han sumado menos metros.

## —ESPAÑA—

**Aldi ralentizó el pasado año su ritmo de aperturas**

Aldi cerró el ejercicio 2019 con 308 tiendas en España tras ralentizar su ritmo de aperturas respecto al año anterior, pese a que mantiene sus planes de expansión para España.



**L**a cadena de supermercados ha explicado que abrió 17 locales a lo largo del pasado año, algo más de la mitad que en 2018, cuando inauguró 32. Precisamente ese año, el grupo detalló que sus previsiones pasaban por abrir en torno a una treintena de tiendas al año durante varios ejercicios consecutivos, con el objetivo de ampliar su implantación en España.

Pese a la ralentización de 2019, desde la compañía han destacado que durante 2020 y en los próximos años continuará con su “fuerte plan de expansión” por todo el país.

**NUEVA INCORPORACIÓN.** En esta labor se enmarca la llegada de un nuevo responsable de Expansión, Federico Hens, quien trabajó -en dicho área- durante casi dos décadas en el grupo DIA.

Aldi cuenta a día de hoy con una superficie comercial total de 329.000 metros cuadrados (6,3 % más que un año antes) y centró su expansión en 2019 en Cataluña, Madrid, Valencia, Murcia, País Vasco, Baleares y Andalucía, con especial foco en las capitales de provincia.

Además, cuenta con una plantilla superior a los 4.000 trabajadores en España, tras la incorporación de 400 empleados en el último ejercicio.

Por otro lado, y según datos de la consultora Kantar, más de cinco millones de hogares ha comprado alguna vez en un Aldi a lo largo del último año. ■

**Más de cinco millones de hogares han comprado alguna vez en Aldi**



—RUSIA—

## El grupo X5 Retail abre un nuevo centro de distribución en Siberia

Se trata de la mayor plataforma de distribución para las frutas y hortalizas de esta región, con capacidad para suministrar a 1.200 supermercados.

**E**l grupo de supermercados ruso X5 Retail, que opera con Pyaterochka y con Perekrestok, ha abierto un nuevo centro de distribución en Siberia, según señala el propio grupo en un comunicado de prensa. La nueva plataforma suministrará a las tiendas Pyaterochka de las regiones de Novosibirsk, Omsk, Tomsk y Kemerovo, Krasnoyarsk, la República de Altai y la República de Khakassia.

Se convierte en un gran centro de distribución de 38.500 metros cuadrados que ha sido diseñado para suministrar a 1.200 tiendas Pyaterochka. La nueva plataforma acogerá a una fuerza laboral de 500 personas para acoger a 100 trailer a la misma vez dentro de sus instalaciones con capacidad para manejar 5.000 toneladas diariamente de todo tipo de productos tanto de alimentación fresca, seca como de otros productos. ■

Carrefour vio descender su facturación en toda Europa excepto en España.



→ CHINA

## El comercio minorista teme al coronavirus

El comercio minorista se ha convertido en uno de los sectores más amenazados por el coronavirus que asola China desde el inicio del año. De hecho, el miedo de los ciudadanos al contagio les está llevando a quedarse en casa, con el perjuicio económico que ello supone para los distintos retailers.

Distintos expertos indican que “los negocios de hostelería, ocio y el pequeño minorista se pueden ver afectados por el temor a este contagio por parte de la población china”. Hay que recordar que cuando en 2003 el país sufrió un episodio similar con la epidemia del llamado SARS, las ventas totales del retail chino dejaron de crecer casi tres puntos. De hecho, se pasó de un ritmo del 9,2% en el primer trimestre al 6,8% en el segundo.

→ CARREFOUR

## La facturación descendió un 0,4 por ciento en 2019

El grupo de distribución Carrefour anunció que su facturación en 2019 alcanzó los 80.735 millones de euros, lo que le supuso una caída del 0,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

Tal y como explicó la compañía a través de un comunicado, si no se tienen en cuenta las variaciones de tipo de cambio, su volumen de negocio subió un 2,1%, y en tiendas comparables el ascenso fue del 3,1%. Su mercado en Francia cerró el año con una facturación de 38.861 millones de euros, un 2,6 % menos en términos absolutos, y que en tiendas comparables cayó un 0,1%.

En el resto de Europa esos porcentajes también fueron negativos, del -0,5 y -0,1%, hasta los 23.358 millones, mientras que en América Latina registró un impulso en sus ventas, del 4,8%, o del 14,6% en tiendas comparables.

Sin embargo, la empresa destacó que cerró 2019 con la confirmación de una vuelta al crecimiento en España, donde su facturación el año pasado fue de 9.723 millones de euros, lo que tanto en una tasa de cambio en datos brutos como comparables implicó un aumento del 0,4%.



**POR JUAN ARIAS**  
COORDINADOR F&H LOGÍSTICA

## Berlín: el gran escaparate logístico hortofrutícola

**U**n año más el equipo de la revista F&H Logística acude a la Messe Berlín, escenario de la feria Fruit Logistica, a una de las citas obligadas en el calendario hortofrutícola europeo y mundial.

Este evento, que se complementa estupendamente con la Fruit Attraction, de Madrid es uno de los epicentros mundiales del negocio de las frutas y hortalizas y, sobre todo, vital para conocer las novedades y propuestas relacionadas con la logística del fresco.

De esta manera, la capital alemana alberga una edición que contará, este año, con más de 3.300 expositores de 93 países que presentarán sus nuevos productos y servicios para enriquecer a toda la cadena de suministro del sector hortofrutícola.

Además, en esta edición, y tal como nos cuenta en este número, Silvia de Juanes, directora de comunicación en España y América Latina de Fruit Logistica, se ha incorporado a la zona expositora, por primera vez, el pabellón 27. Es el pabellón más moderno de Messe Berlin en el que se reúnen bajo un mismo techo a más de 170 empresas. De hecho, entre ellas se encuentran algunos de los principales expositores internacionales.

Y es que, mientras que el crecimiento de expositores dedicados a la producción ha sido constante en los últimos años, el número de operadores logísticos presentes ha sido tal, que es uno de los sectores que más ha crecido. De hecho, las empresas de embalaje, maquinaria y los operadores logísticos son las que más han aumentado en participación lo que deja bien a las claras la apuesta que hacen las firmas por estar presentes en Berlín y la importancia que le dan a la logística. Recordarán, queridos

lectores, que siempre decimos que sin la logística sería imposible el consumo de frutas y hortalizas o de cualquier otro producto fresco.

Haciendo hincapié en ello, no quiero dejar de hablar de la Fruit Logistica sin referirme al Logistics Hub, un programa especializado en este subsector y, que este año, mantendrá el formato de 20 presentaciones individuales y dos mesas redondas, donde se tratarán temas de actualidad relacionados con la logística internacional.

**LA SOSTENIBILIDAD ES CARA.** A buen seguro que uno de los temas que aparecerán en estos foros de debate será el incremento de los fletes.

La entrada en vigor a principios de año de las nuevas reglas medioambientales establecidas por la IMO (Organización Marítima Internacional) ha supuesto, entre otras, la obligación de reducir el contenido del azufre en los carburantes utilizados en el transporte marítimo hasta el 0'5%, frente al 3'5% permitido anteriormente.

Ello, a su vez, ha supuesto un importante incremento de los fletes marítimos por parte de las navieras,

como consecuencia del encarecimiento del fueloil utilizado, así como por la instalación de nuevos dispositivos de reducción de emisiones en los barcos. Una vez más queda patente que lo sostenible es caro y, por ello, muchas empresas no están dispuestas a dar los pasos necesarios para serlo porque afecta de manera muy directa a su bolsillo.

De esta manera, el Ministerio de Transportes debería ser sensible a esta problemática y poner en marcha un plan de medidas fiscales y económicas que compensen los incrementos aplicados por las compañías navieras. ■

**Las empresas de embalaje, maquinaria y los operadores logísticos son las que más han aumentado en participación**



---

# Certificamos Logística

---



---

[www.agrocolor.es](http://www.agrocolor.es)

# PARTIDA

LOGISTICS

SINCE 1923



**ALGECIRAS**

[www.partidalogistics.com](http://www.partidalogistics.com)