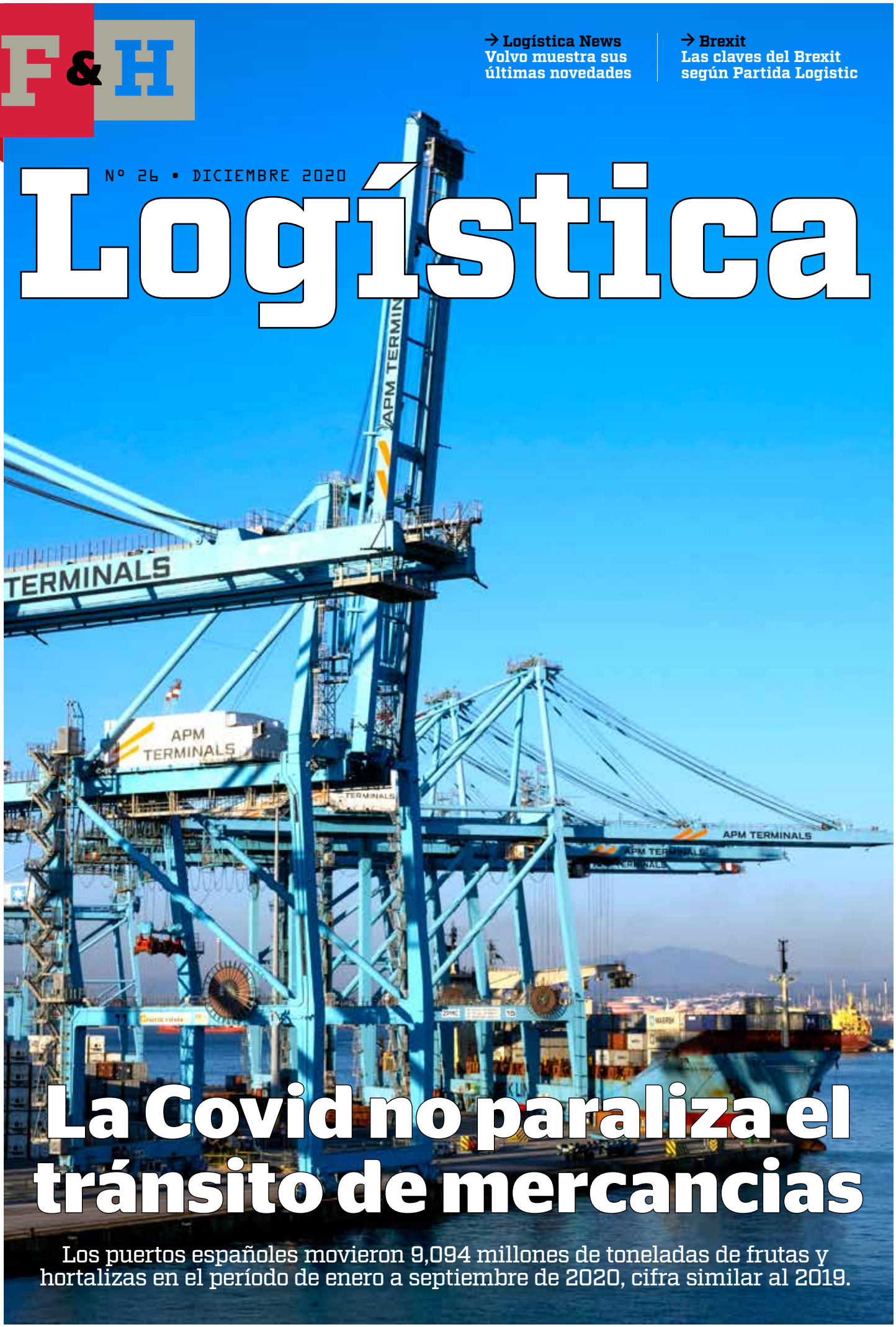
F&H

→ **Logística News**
Volvo muestra sus últimas novedades

→ **Brexit**
Las claves del Brexit según Partida Logistic

Nº 26 • DICIEMBRE 2020

Logística



La Covid no paraliza el tránsito de mercancias

Los puertos españoles movieron 9,094 millones de toneladas de frutas y hortalizas en el período de enero a septiembre de 2020, cifra similar al 2019.

fyh.es
Revista FyH
@revistafyh
/revistafyh

La Covid apenas altera el tráfico de mercancías

Los puertos españoles movieron 9,094 millones de toneladas de frutas y hortalizas en el período de enero a septiembre de 2020, apenas 47.000 toneladas menos si se comparada con el mimo período de 2019. Algeciras un años más sigue liderando.

POR · DANIEL LAFUENTE

España sigue ocupando el primer lugar en el ranking mundial de exportación de frutas y hortalizas, con una cuota de mercado del nueve 9-10 por ciento del total. Sigue la huella Países Bajos y en tercer lugar se ubica el gigante asiático.

Gran parte de ese crecimiento viene avalado por la política comercial desplegada por los gestores portuarios españoles, que a través de los 46 puertos del interés general contribuyen a que el 60 por ciento de las exportaciones, y el 80 por ciento de las importaciones se realice a través de los puertos, lo que supone que más del 50 por ciento del comercio exterior español con la Unión Europea y el 95 por ciento con terceros países.

El tráfico total de frutas y hortalizas por los puertos españoles alcanzó los 9,094 millones de toneladas en el período que va de enero a septiembre de 2020

En este escenario, el tráfico total de frutas, hortalizas y legumbres por los puertos españoles alcanzó los 9,094 millones de toneladas en el período que va de enero a septiembre de 2020, lo que representa apenas un descenso del 0,51 por ciento con respecto a los 9,1 millones movidos en ese mismo período de 2019.

El desembarque de este tipo productos supone el 34,6 por ciento del tonelaje total movido. En concreto, 3,15 millones de toneladas; el desembarque en tránsito representa el 25,3 por ciento y 2,304 millones de toneladas.

Con respecto al embarque de frutas y hortalizas, mueve en torno a 1,32 millones de toneladas, mientras el embarque en tránsito representa el 25,3 por ciento y 2,302 millones de toneladas.

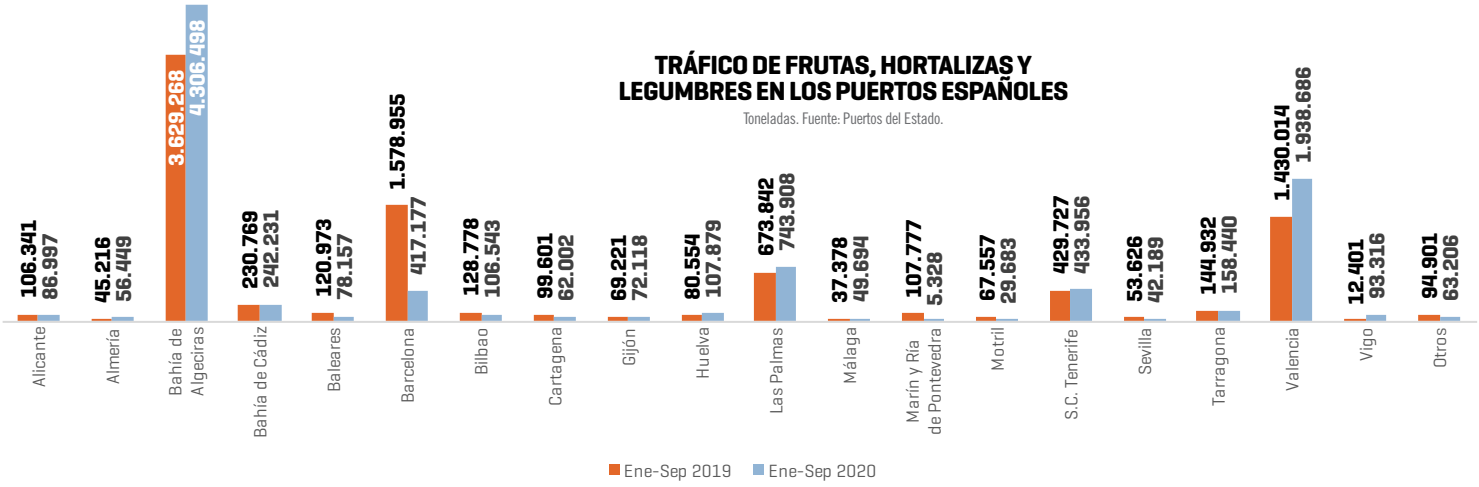
LÍDER. El puerto de Algeciras lidera el ranking de trafico hortofrutícola entre los principales puertos españoles con 4,3 millones de toneladas manipuladas en sus instalaciones en los últimos nueve meses.

Se sitúa en segundo lugar el puerto de Valencia con 1,93 millones de toneladas, donde la terminal hortofrutícola ofrece un servicio para la mercancía general, y muy especialmente para los productos perecederos.

Tras estos dos puertos, se sitúa el de Las Palmas con 743.908 toneladas, lo que supone un incremento del 10 por ciento si se coteja con el año 2019. Estos tres puertos son los únicos que manejan por encima de las 700.000 toneladas de mercancías hortofrutícolas,

MÁS DE 400.000 TONELADAS. El puerto de Santa Cruz de Tenerife ostenta el privilegio de liderar este grupo, ya que los estibadores han manipulado 433.956 toneladas y también se ubica en el archipiélago canario, prueba de que la mercancía de ultramar juega un papel muy importante para la estrategia comercial de estos enclaves logísticos.

El otro puerto español, que se eleva por encima de las 400.000 toneladas, es el puerto de Barcelona y movió, en concreto, durante los meses de enero a septiembre de 2020 un total de 417.177 toneladas de frutas y hortalizas. 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.



Puerto de referencia en Europa para la entrada de mercancía perecedera desde los principales mercados de origen gracias a su gran conectividad mundial directa: 200 puertos de 75 países a través de 150 servicios regulares de 30 líneas marítimas. PIF 24 horas y Comunidad Portuaria ampliamente especializada que ofrece una amplia oferta logística: capacidad para más de 30.000 pallets. Todo ello convierte al Puerto de Algeciras en un ágil eslabón dentro de las principales cadenas logísticas mundiales de mercancía reefer.

Puerto de Algeciras. Es solo el comienzo...

www.apba.es

Puerto de Algeciras

Puerto de Algeciras dispara un 200% sus exportaciones reefer a Canadá

El Puerto de Algeciras ha disparado entre enero y noviembre sus exportaciones reefer a Canadá gracias a los productos hortofrutícolas como los cítricos, la fruta de hueso, conservas de legumbres y hortalizas, entre otros productos alimenticios.

Este es uno de los datos más llamativos que arroja la estadística del Puerto de Algeciras en los últimos meses, que en este año Covid acumula a un mes del cierre del ejercicio un tráfico total que roza los 100 millones de toneladas de mercancías, lo que le llevará a cerrar 2020 en niveles muy similares a los del año anterior. Desglosando los detalles de esos 100 millones de toneladas y en lo que afecta al tráfico reefer, además de los espectaculares datos que arroja la exportación a Canadá, el acumulado enero noviembre de tráfico reefer de exportación también crece, sumando casi 13.000 Teus, un 10% más, impulsado especialmente por la alta demanda de carne congelada en China y el comienzo de la campaña de exportación de cítrico. Sólo entre octubre y noviembre el Puerto de Algeciras ha canalizado más de 5.000 toneladas de cítricos hacia destinos tan variados como Canadá, Arabia Saudita y Brasil, entre otros esta mercancía se beneficia de la competitividad de los tiempos de tránsito ofrecidos por las navieras que operaran en las dos terminales de contenedores de la dársena del Estrecho, como los 10 días del tránsito Algeciras-Montreal, 9 días a Jeddah y 10 días al puerto brasileño de Santos. Con todo, China, Brasil, Estados Unidos, Canadá y República Dominicana, por este orden, son los países a los que España envía más mercancía reefer vía Puerto de Algeciras.

ESTRECHO Y CONTINUO CONTACTO CON LOS PRODUCTORES ESPAÑOLES. Estos datos resaltan el papel que juega el Puerto de Algeciras en la cadena de suministro de alimentación a nivel global y especialmente en un año complicado como el actual. Para ello desde la dársena andaluza mantienen un estrecho y continuo contacto con los productores para conocer de esta forma las necesidades de las diferentes campañas de cada producto y según qué destino, y adaptando los servicios a los diferentes requerimientos y agilizando el paso de la mercancía por el puerto. Un ejemplo es la campaña de fruta de hueso extremeña, que finalizó en septiembre, y que también ha visto cómo aumentaban de forma considerable los envíos a Canadá, o las exportaciones de ajo y cebolla a Estados Unidos.

SERVICIOS ADICIONALES. El Puerto de Algeciras ofrece otros servicios adicionales de valor añadido como el "Cold Treatment" necesario y requerido para exportar los cítricos y la fruta de hueso a países como China, Estados Unidos y Corea del Sur.

Por último, ante este aumento de actividad las terminales del Puerto de Algeciras han reforzado en los últimos meses su capacidad para conectar toda la mercancía reefer, ofreciendo en la actualidad un total de 5.000 enchufes monitorizados 24/7. TTIA sumó 120 nuevas conexiones en agosto

En cuanto a la importación, destaca en los últimos meses la mercancía procedente de Costa Rica con destino al mercado Europeo. Este país se ha convertido en el primer socio comercial del Puerto de Algeciras en tráfico refrigerado gracias al crecimiento de las importaciones de piña, banana y yuca.

PARTIDA

LOGISTICS

SINCE 1923

BREXIT
IMPORT/ EXPORT

www.partidalogistics.com

ALGECIRAS

AEO

El Port de Barcelona reduce un 20% su huella de carbono

La sostenibilidad siempre ha sido un pilar importante para esta infraestructura catalana.

El Port se ha convertido en el primero del mundo al conseguir la estrella Lean & Green, distinción que se otorga a las empresas que han reducido la huella de carbono un 20% en 5 años.

La estrella de la iniciativa Lean & Green está impulsada por la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC) y se otorga a quien alcanza este hito en un periodo máximo de 5 años a través de un conjunto de acciones concretas.

La consultora Ernst & Young ha sido la responsable de certificar que el Port de Barcelona ha alcanzado el objetivo de reducción de las emisiones de CO2 en el periodo establecido, utilizando como indicador de referencia la huella de carbono de la infraestructura y la consecución del plan de acción establecido juntamente con AECOC. Para la presidenta del Port, Mercè Conesa, "este premio demuestra, una vez más, que estamos plenamente comprometidos con los objetivos que han fijado la UE y la OMI derivados de los Acuerdos de París para la reducción de emisiones en el horizonte 2030 y 2050 que se enmarcan en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas".

El proyecto Power to Ship permitirá la conexión eléctrica de los barcos a muelle

Conesa ha querido destacar uno de los principales proyectos que llevará a cabo el Puerto de Barcelona en este ámbito como es el llamado Power to Ship, que permitirá la conexión eléctrica de los barcos a muelle eliminando las emisiones de los motores auxiliares durante su estancia a puerto, entre otras medidas.

Las conexiones con China siguen liderando las cifras positivas, gracias en buena medida a las exportaciones agroalimentarias

RECUPERACIÓN DE LOS TRÁFICOS. En cuanto a los tráficos de mercancías, estos se han vuelto a recuperar. Con un crecimiento próximo al 50%, las conexiones con China siguen liderando las cifras positivas, gracias en buena medida a las exportaciones agroalimentarias.

Las exportaciones siguen liderando la recuperación de los tráficos en el Port de Barcelona, reflejando el esfuerzo que están realizando las industrias de su hinterland -zona de influencia territorial-.

Si bien es cierto que entre enero y septiembre de este año el tráfico total de contenedores ha sido de 2,06 millones de TEU (-19%) -mejorando los resultados de los meses anteriores- el porcentaje es sólo del -8,8% en el caso de los contenedores llenos de importación y exportación.

Hay que destacar también que los contenedores llenos de exportación han superado durante el mes de septiembre las cifras del mismo mes del 2019. Este dato positivo es especialmente relevante porque, por primera vez desde que estalló la pandemia del COVID19, el Port de Barcelona ha conseguido alcanzar unas cifras de exportación precrisis.

Por otro lado, el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, junto con Isabel Pardo de Vera, presidenta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), y Mercè Conesa, presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), firmaron el Convenio por el que se establecen las aportaciones financieras del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP) a la Autoridad Portuaria de Barcelona para la implementación de apartaderos y mejoras en los corredores ferroviarios Madrid-Barcelona y Zaragoza-Pamplona para trenes de 750 metros.

Maersk conecta a los puertos de Huelva y Algeciras con Leixoes

El Puerto de Huelva tiene una nueva conexión marítima operada por la compañía Maersk.

Esto permite que la carga general en contenedor y los productos hortofrutícolas de Huelva y Extremadura principalmente, puedan exportarse a cualquier país del mundo. La naviera pone en servicio un buque tipo feeder denominado "EM Hydra", que sale los sábados a las 14.00 horas desde el Puerto de Huelva con destino a los puertos de Algeciras y Leixoes (Oporto, Portugal), para regresar después a Huelva.

La naviera pone en servicio un buque tipo feeder denominado "EM Hydra"

El buque "EM Hydra", con bandera de Liberia, dispone de una eslora de 174 metros, tiene 27 metros de manga y requiere de 8 metros de calado.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha asegurado que esta nueva línea regular de contenedores constituye un avance para impulsar las exportaciones de contenedores desde el Muelle Sur hacia los destinos tradicionales del Puerto de Huelva (EEUU o Marruecos entre otros), objetivo estratégico clave en la diversificación de la actividad de este puerto, que comienza a ser una realidad.

Este nuevo servicio contribuye también en gran medida a cubrir las expectativas de la Asociación Onubense de Productores y Exportadores de Fresas (Freshuelva) que ha manifestado recientemente su intención de abrir nuevos mercados para los frutos rojos, como Canadá, China, India y Escandinavia. Un objetivo que podría verse alcanzado prácticamente al completo tras el arranque de la nueva conexión marítima de Maersk en el Puerto de Huelva.

Asimismo, las exportaciones de Extremadura también podrían ser transportadas vía marítima desde el Puerto de Huelva.

A este propósito también contribuirá el nuevo corredor ferroviario, operado por la empresa APM Railways (filial de la naviera Maersk), que conectará Mérida (Badajoz) y el puerto onubense. De esta forma, la Autoridad Portuaria de Huelva continuará apostando por la intermodalidad, para lo que cuenta con un puerto seco en Majarabique (Sevilla), donde circulan los trenes que comunican el Puerto de Huelva con Sevilla y Madrid para el transporte de mercancías. ■

—EL PUERTO DE BILBAO—

Superó el año pasado las 167.000 toneladas de tráfico hortofrutícola

El Puerto de Bilbao quiere afianzarse, junto con Mercabilbao, como hub alimentario importador y exportador de productos hortofrutícolas en el norte de la Península.

En 2019, el tráfico del Puerto de Bilbao de frutas y hortalizas superó las 167.000 toneladas.

"Trabajamos conjuntamente para incrementar los flujos de entrada de mercancía desde lugares como Sudáfrica, Sudamérica y Centroamérica, y la reexpedición de frutas y hortalizas hacia Europa y resto de la Península", comentan sus responsables.

La Autoridad Portuaria de Bilbao cuenta con importantes bazas para hacerse un hueco importante en el tráfico hortofrutícola y, en particular, con el Reino Unido e Irlanda, mercados con los que se han reforzado los servicios y agilizado las operativas para atender la nueva demanda generada por el Brexit.

En 2019, el tráfico del Puerto de Bilbao de frutas y hortalizas superó las 167.000 toneladas, un 7% más que en el ejercicio anterior. Un año más, los principales tráficos son las hortalizas; la partida de cebollas, ajos y puerros; los cítricos; las patatas y las lechugas. Entre los productos con mayor crecimiento se encuentran los cítricos; las cebollas, ajos y puerros; y los plátanos. Un dato importante a tener en cuenta es que en lo que llevamos de año el tráfico de contenedores reefer ha crecido un 268%.

VENTAJAS PARA EL BREXIT. El Puerto de Bilbao cuenta con las infraestructuras e infoestructuras necesarias para atender los tráficos de Reino Unido tras su salida de la UE cuando finalice el periodo transitorio. Reino Unido es su principal mercado, con cerca de 3,4 millones de toneladas en 2019, y los operadores ofrecen una gran conectividad con puertos británicos.

Por otro lado, la plataforma electrónica e-puertobilbao contribuye a la simplificación de procesos y para el intercambio de información vía telemática, con el fin de agilizar las operaciones a través del Puerto de Bilbao. Esta plataforma ya es utilizada por más de 800 empresas.

→ PUERTO DE VIGO

Gran incremento del producto hortofrutícola

Destaca el comportamiento de la fruta, con un aumento del 2.716,87 por ciento gracias a los ya consolidados tráficos de piña y banana de Costa Rica y Colombia, a los que se ha unido este mes un importante volumen de tráfico de melón y dátiles de Brasil.

El tráfico total del mes de octubre en el Puerto de Vigo ascendió a 458.699 toneladas, lo que representa un incremento interanual del 6,05 por ciento, según datos de la Autoridad Portuaria de Vigo, que ha calificado de «muy bueno» el mes de octubre, en línea con los anteriores.

Destaca el comportamiento del tráfico de mercancías, con un incremento del 8,49 por ciento y 444.611 toneladas, lo que ha propiciado que el total del tráfico mensual de este mes, al igual que el mes pasado, haya hecho del pasado octubre el mejor del último decenio.

Igualmente, el tráfico ro-ro continúa su recuperación, sobre todo en el tráfico convencional.

Entre las mercancías, destaca el comportamiento de la fruta, con un «incremento extraordinario» del 2.716,87 por ciento gracias a los ya consolidados tráficos de piña y banana de Costa Rica y Colombia, a los que se ha unido este mes un importante volumen de tráfico de melón y dátiles de Brasil.

Asimismo, el resultado del tráfico contenerizado ha sido muy positivo y se ha mostrado muy resistente a la crisis sanitaria, con un incremento del 6,10% en número de TEU×s y del 3,11% en mercancías.

Es, además, la primera vez desde que existen datos desagregados que las exportaciones en contenedor a China superan a las importaciones.

Se esperan cambios en la Euroviñeta

Los ministros de transporte de la Unión Europea han debatido posibles cambios en la directiva de la Euroviñeta. El objetivo de la propuesta de la presidencia alemana es abordar cuestiones importantes como las emisiones de gases de efecto invernadero y otros impactos ambientales, así como la congestión y la financiación de la infraestructura vial.

En concreto, la presidencia ha invitado a los ministros a compartir sus puntos de vista sobre una posible opción para los Estados miembros de eximir a los vehículos con una MMA de entre 3,5 y 7,5 toneladas de la obligación de pagar peajes o tasas de uso en condiciones específicas.

De igual modo, también se ha analizado la posibilidad de que los Estados miembros apliquen un cierto margen a la tasa de infraestructura aplicada a tramos de carreteras específicos en áreas de alta congestión, que se colocaría entre el 25 por ciento y el 50 por ciento, y que debería requerir el acuerdo de todos los países que forman parte de ese corredor.

Al final del debate, una de las principales conclusiones a la que llegaron los ministros de transporte es que existía un consenso en relación con ambos cambios, por lo que la presidencia tiene previsto empezar a preparar un proyecto de mandato de negociación con las otras instituciones comunitarias para una próxima reunión del Comité de Representantes Permanentes este mismo mes de diciembre. ■

—VOLVO TRUCKS—

Lanza una completa gama de camiones eléctricos en Europa a partir de 2021

Volvo Trucks está realizando ahora pruebas con los camiones eléctricos de gran tonelaje Volvo FH, Volvo FM y Volvo FMX, que se utilizarán para operaciones de transporte regional y construcción urbana en Europa.

Estos camiones tendrán una masa máxima en combinación de hasta 44 toneladas. En función de la configuración de la batería, la autonomía podría ser de hasta 300 kilómetros. Las ventas empezarán el próximo año y la producción en serie comenzará en 2022. Esto significa que a partir de 2021 Volvo Trucks venderá una gama completa de camiones eléctricos con baterías en Europa para operaciones de distribución, recogida de residuos, transporte regional y construcción urbana.

"Al aumentar rápidamente el número de camiones eléctricos de gran tonelaje, queremos ayudar a nuestros clientes y compradores de servicios de transporte a lograr sus ambiciosos objetivos de sostenibilidad. Estamos decididos a seguir impulsando nuestro sector hacia un futuro sostenible", afirma Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

Volvo Trucks comenzó la fabricación del Volvo FL Electric y Volvo FE Electric en 2019. Se trata de camiones eléctricos destinados a operaciones de distribución urbana y recogida de residuos, principalmente en Europa. En Norteamérica, las ventas del Volvo VNR Electric, un camión para el transporte regional, comenzó el 3 de diciembre de 2020.

UNA TRANSICIÓN GRADUAL. Los vehículos eléctricos para operaciones exigentes y de transporte pesado de larga distancia serán los siguientes durante esta década. Se trata de camiones eléctricos de células de combustible y batería eléctrica con mayor autonomía. Volvo Trucks pretende comenzar a vender camiones eléctricos impulsados por celdas de combustible de hidrógeno en la segunda mitad de esta década. El objetivo de Volvo Trucks es que toda su gama de productos esté libre de combustibles fósiles para 2040.

"Para reducir el impacto del transporte sobre el medio ambiente, debemos hacer una rápida transición de los combustibles fósiles a alternativas como la electricidad. Pero las condiciones para realizar este cambio y, en consecuencia, el ritmo de la transición, varían drásticamente entre los distintos transportistas y mercados, en función de muchas variables, por ejemplo, los incentivos financieros, el acceso a la infraestructura de carga y el tipo de operaciones de transporte", explica Alm.

Por esta razón, la mayoría de las empresas de transporte pasarán a las operaciones eléctricas por etapas. En la práctica, muchos de ellos tendrán una flota mixta de camiones propulsados por diferentes combustibles durante un período de transición.

CHASIS. "Nuestros chasis están diseñados para que sean independientes de la línea motriz utilizada. Nuestros clientes pueden optar por comprar varios camiones Volvo del mismo modelo, con la única diferencia de que algunos sean eléctricos y otros funcionen con gas o diésel. En cuanto a las características del producto, como el entorno del conductor, la fiabilidad y la seguridad, todos nuestros vehículos cumplen los mismos altos estándares. Los conductores deben sentirse familiarizados con sus vehículos y poder conducirlos de forma segura y eficaz independientemente del combustible utilizado", afirma Alm.

—ROTTERDAM—

La agroindustria amortigua las pérdidas del puerto

El puerto de Rotterdam manejó un total de 103,4 millones de toneladas de carga en el tercer trimestre de 2020.

POR · JUAN ARIAS

El rendimiento total durante los primeros nueve meses del año es de 322,3 millones de toneladas. Esto es un 8,8% menos que el volumen registrado en el período equivalente el año pasado, según datos facilitados por el propio puerto.

No obstante, el puerto podría reportar un aumento en los volúmenes de productos agrícolas a granel, con solo una disminución muy modesta en el rendimiento de contenedores.

La categoría de agronegocios y de la agroindustria, que aumentó como resultado del aumento de las importaciones, podrían ser las que reportaran una fuerte recuperación al final del tercer trimestre, incluso en los volúmenes anteriores a la COVID19.

El puerto podría reportar un aumento en los volúmenes de productos agrícolas a granel.

Además, hubo un claro aumento en el número de contenedores que pasaron por el puerto en el tercer trimestre en comparación con el trimestre anterior.

MÁS FRUTA LLEGA A ROTTERDAM. Precisamente durante la COVID-19 se dobló el número de buques frigoríficos con carga convencional que llegaron al Rotterdam Fruit Wharf en Merwehaven.

Las medidas tomadas en respuesta al COVID-19 significan que las compañías navieras no han podido colocar suficientes contenedores refrigerados en los puertos de carga de Sudáfrica. En consecuencia, estos buques frigoríficos convencionales, con contenedores en cubierta y palés en la bodega, se han vuelto considerablemente más populares.

"Este tipo de barco suele llegar a Rotterdam una vez cada dos semanas y el número de palets que tiene en bodega es considerablemente menor.

Debido a la escasez de contenedores frigoríficos de 40 TEU, la demanda de este servicio es mucho mayor de lo habitual, afirma el director comercial Peter van de Laar. En su opinión, Rotterdam podría hacer frente fácilmente a barcos refrigerados aún más convencionales. "Solíamos manejar tres de este tipo de barcos a la semana. Actualmente, casi toda la fruta se transporta en contenedores refrigerados". Según asegura, "somos la única terminal en Rotterdam que todavía está debidamente equipada para recibir barcos refrigerados convencionales. Nadie más tiene una cámara frigorífica en el paseo marítimo como nosotros ".

Rotterdam Fruit Warf celebra este año su décimo aniversario. Si bien mucha fruta desapareció hacia el sur, la empresa se ha mantenido fiel a la orilla norte del puerto de Rotterdam. Rotterdam Fruit Wharf es parte del SEA-invest Group y tiene terminales en Amberes, Zeebrugge, Rotterdam y Hamburgo, y almacenes frigoríficos en Ciudad del Cabo y Durban.

MSC mejora la conexión entre Asia y la costa Oeste del Pacífico

MSC ha decidido optimizar su servicio Santana, une Asia con América del Norte, eliminando la escala de Vancouver, proporcionando desde Los Angeles una cobertura exclusiva a todo el sudoeste del Pacífico.

Mientras tanto, para continuar sirviendo a Vancouver, MSC lanzará el servicio Chinook, que ofrece conexión directa entre China, Corea del Sur y Vancouver, Canadá. Este nuevo servicio complementa al Santana, dando a MSC la posibilidad de ofrecer más opciones a sus clientes.
El servicio Chinook comenzará su rotación en China con el viaje del MSC Margarita a Yantian, cuyo retorno está previsto para el 22 de diciembre.

FRUTA FRESCA ENTRE CHILE Y ASIA. Por otro lado, la compañía también ha puesto en marcha su servicio de carga de frutas frescas entre Chile y Asia. El servicio Cherry Express funciona como un acuerdo de transporte conjunto, conectando Asia y la costa oeste de América Latina.

MSC ofrece la cobertura más amplia de puertos, conexiones interiores y oficinas de Europa

El servicio conecta Valparaíso, Chile, con un tiempo de tránsito rápido a Hong Kong en 23 días.
MSC Mediterranean Shipping Company presta su servicio expreso para carga de cerezas y frutas frescas desde Chile a Asia, desde el pasado mes de noviembre. Para reforzar la oferta del servicio expreso, MSC ha desplegado dos buques más exclusivamente para las semanas 49 y 51. Ambos barcos navegarán en días diferentes en comparación con el horario regular, lo que permitirá a los clientes una mayor flexibilidad durante la carga.
Los dos barcos también proporcionarán conexión directa a algunos puertos diferentes en la Gran China, ofreciendo a los clientes más opciones en términos de puertos de destino.

Los envíos llegarán a Nansha y Shanghai en 25 y 26 días, respectivamente, mediante transbordo desde Hong Kong. Además, los remitentes pueden confiar en la red de alimentación de MSC para llegar a otros destinos del sudeste asiático.
En la semana 49, MSC Alessia hará escala en Shanghai y Hong Kong con tiempos de tránsito de 22 días y 25 días respectivamente.
En la semana 51, MSC Fiammetta hará escala en Nansha y Hong Kong con un tiempo de tránsito de 23 días.

DESTINOS EUROPEOS. Asimismo, la naviera ha respondido al creciente interés en sus extensas redes de mar de corta distancia con una nueva campaña centrada en los transportistas de carga entre destinos europeos.
MSC ofrece la cobertura más amplia de puertos, conexiones interiores y oficinas de Europa. Su extensa red se extiende de norte a sur y de oeste a este, cubriendo más de 90 puertos en Europa a través de 50 buques y alimentadores, y con el apoyo de sus equipos de expertos locales. Podemos entregar carga de cualquier forma, tamaño o vida útil directamente a su destino final.
El impacto de la crisis sanitaria mundial en las redes de transporte ha demostrado que su oferta de transporte marítimo de corta distancia tiene un papel clave que desempeñar en su servicio puerta a puerta, que permite la entrega de carga en todo el continente de forma fluida, segura y sostenible. ■

Friscobi: el transporte de Frutas Escobi

Los camiones frigoríficos de Friscobi aseguran la cadena de frío y contribuyen a que los productos de la firma almeriense, Frutas Escobi, lleguen en las mejores condiciones.

Gabriel Escobar es responsable del departamento comercial de Frutas Escobi.

La firma Frutas Escobi sigue en pleno período de expansión. De hecho, al cierre del ejercicio 2019/20 comercializó en torno a 46.000 toneladas, lo que representa un incremento de un 4,2%, con respecto al ejercicio precedente.
De entre su amplia cartera de productos, destaca el pimiento con 20.490 toneladas puestas en escena y el calabacín con 18.012 toneladas como sus cultivos más representativos, aunque también mercantiliza berenjena, pepino, tomate y cultivos de primavera como el melón, en concreto, cerca de 1.200 toneladas. Por ello, y para responder mejor a la demanda de sus clientas, cuenta desde 2002 con Friscobi. "Nace como repuesta a la demanda creciente de transporte de mercancías por carretera en el sector hortofrutícola almeriense, aunque poco a poco se ha consolidado como empresa líder en el transporte de todo tipo de mercancías a numerosos puntos de Europa", explican desde la empresa.

FRISCOBI. Otro punto importante que destaca Escobar es la necesidad de que sus productos lleguen frescos a los clientes y en la fecha acordada. Por ello, "nuestra empresa de logística Friscobi hace posible que las frutas y hortalizas que exportamos sean entregadas justo a tiempo", asevera Escobar.
Friscobi dispone de una amplia flota propia de camiones frigoríficos que aseguran la cadena de frío y contribuyen a que sus productos lleguen en las mejores condiciones. "De esta manera nos aseguramos de ofrecer a nuestros clientes en toda Europa un servicio rápido y eficiente," apuntan desde Frutas Escobi.
La firma ofrece un servicio de transporte con cargas fraccionadas a diferentes países de Europa, como Holanda, Bélgica, Francia y España, entre otros destinos de referencia, aunque en la actualidad realiza rutas diarias tanto nacionales como internacionales y ofrece también un servicio personalizado de envío de mercancía en cualquier lugar que precise el cliente.

DOS CONDUCTORES. El transporte de mercancías con dos conductores permite cumplir los plazos de entrega de la mercancía hasta el destinatario en un periodo de tiempo menor. De esta manera, Friscobi facilita las demandas de un mercado exportador cada vez más exigente.
Dispone de una moderna flota de vehículos con entre tres y cinco años de antigüedad, "que garantizan un transporte eficaz, puntual en las entregas y respetuoso con el medio ambiente", explican desde la firma.

La venta de tractores cae en España un 12% hasta octubre

La venta de tractores nuevos en España durante los diez primeros meses de 2020 ha alcanzado las 8.199 unidades, de las que 1.165 correspondieron a octubre, según los datos que maneja Faconauto.

Las marcas de tractores con mayor número de matriculaciones en el mes de octubre fueron John Deere (419 unidades), Kubota (118), New Holland (111), Fendt (80), Deutz-Fahr (65) y Case IH (48), según las cifras que maneja la patronal de asociaciones de concesionarios oficiales de automóviles y maquinaria agrícola.
Esta organización ha destacado "la estabilidad del mercado de tractores en un contexto de tanta incertidumbre", que vincula "a las buenas cosechas que se están registrando en España durante este año".
A su juicio, esta situación permite que "los concesionarios de maquinaria agrícola estén pudiendo compensar el primer impacto que sobre el sector tuvo la pandemia y que provocó una caída de las matriculaciones" y que "no se frene la renovación de maquinaria agrícola, como ha ocurrido en otras crisis económicas".

PLAN. Faconauto ha defendido un modelo de plan estructural de renovación del parque de tractores que, con una partida inicial de 40 millones de euros hasta el año 2025, permitiría achatarrar unas 3.000 unidades.
La patronal, según el comunicado, representa los intereses de 2.152 concesionarios, de los que dependen aproximadamente 3.551 empresas del segundo nivel de distribución -agencias y servicios oficiales-, que en conjunto generan 161.500 empleos directos y una facturación de 43.073 millones de euros.
John Deere, el líder
Sin embargo, según el Ministerio de Agricultura, la venta de tractores nuevos en España alcanzó las 1.380 unidades en octubre, lo que supone un repunte del 5,18 por ciento respecto al mismo mes de 2019 (1.312 unidades).

MARCAS. Las marcas de tractores nuevos más vendidas en octubre de 2020 fueron John Deere (613 unidades), Kubota (119), Fendt (82), New Holland (76), Deutz-Fahr (64) y Case IH (54).
Andalucía, con 431 unidades, y Castilla-La Mancha, con 232, son las comunidades en las que más adquisiciones se realizaron.
A pesar de este incremento mensual, las ventas acumuladas de tractores nuevos entre enero y octubre (8.611 unidades) son un 12,75 por ciento inferiores a las del mismo periodo de 2019.
En total, las ventas acumuladas hasta octubre de todo tipo de maquinaria agrícola fueron de 25.897 unidades (-12,84 por ciento), de las que 3.447 correspondieron al décimo mes (+3,73 por ciento).
Además de los tractores, durante los diez primeros meses del año los agricultores adquirieron, entre otros, 4.881 equipos de tratamientos (-22,51 por ciento); 3.098 remolques (+4,31 por ciento); 2.131 máquinas de preparación del suelo (-11,61 por ciento) ; 1.799 equipos para aporte de fertilizantes y agua (-1,32 por ciento) y 468 cosechadoras (-3,70 por ciento).

Lidl duplicará su capacidad logística en el País Vasco

La compañía construye su segundo mayor almacén del país en Nanclares de la Oca (Álava) para acompañar su ambicioso plan de expansión en esta comunidad autónoma y seguir creciendo en la zona norte de España con nuevas tiendas, más puestos de trabajo y más compras de producto local.
Con 53.000 m^2 de superficie, el nuevo almacén será el segundo más grande de la cadena de supermercados en España y tendrá como principal objetivo acompañar su ambicioso plan de expansión en el País Vasco para seguir creciendo también en la zona norte de España con nuevas tiendas, más puestos de trabajo y más compras de producto local.
Lidl invertirá alrededor de 75 M€ en la puesta en marcha de este proyecto, prevista para finales de 2021, y con la que podrá llegar a suministrar mercancía a una red más extensa de puntos de venta.
Esta operación responde a la necesidad de la empresa de adecuar sus recursos logísticos al crecimiento que viene experimentando en el norte de España. Actualmente, Lidl dispone de una plataforma logística en el municipio alavés de Llodio cuya plantilla se trasladará a las futuras instalaciones de la compañía en Nanclares de la Oca.

Lidl ofrece unas 220 referencias locales en su surtido (entre las que destacan las frutas y verduras

"La inauguración de la futura plataforma logística de Lidl en Nanclares de la Oca es toda una muestra de nuestro compromiso con el desarrollo de nuestro negocio a largo plazo tanto en el País Vasco como en el resto de la zona norte de España. Este proyecto nos permitirá desplegar nuestro ambicioso plan de expansión nacional para los próximos años y contribuirá a seguir dinamizando la economía española con la generación de riqueza y empleo local", comenta el director general de Expansión de Lidl España, David Carim.
A día de hoy, Lidl realiza compras de producto vasco por valor de unos 100 M€ anuales a una treintena de proveedores, exportando hasta un 60% a través de su red de más de 10.800 tiendas en varios países de Europa más Estados Unidos, y ofreciendo unas 220 referencias locales en su surtido (entre las que destacan las frutas y verduras y las conservas -sobre todo de anchoa). ■

→ PORTUGAL

Nueva plataforma logística de Luís Simões

Son 90.000 metros cuadrados de complejo logístico que la promotora Montepino ya ha entregado a la empresa de transportes lusa Luis Simões.

Lo denominan un proyecto de última generación compuesto por tres edificios que representan una nueva manera de trabajar.
La promotora Montepino, especializada en complejos logísticos, le ha hecho entrega del trabajo. La nueva plataforma está ubicada en el Polígono Industrial Puerta Centro – Ciudad del Transporte en Guadalajara.
Cuenta con dos edificios de uso logístico tradicional entregados en abril de 2019 y un tercer edificio listo para ser automatizado.
Este edificio es puntero y construido para ser automatizado totalmente, que dispone de un silo autoportante de almacenaje.

→ MERCADONA

Culmina la construcción de su bloque logístico en Euskadi

En 2020 se han creado 120 empleos y se han invertido 17 millones de euros para culminar la construcción.

Mercadona ha culminado la construcción de su bloque logístico en Euskadi, proyecto en el que ha invertido más de 187 millones de euros y ha creado 480 empleos estables y de calidad. El bloque logístico está ubicado en el polígono de Jundiz, en Vitoria-Gasteiz, y surte a los supermercados de Euskadi, Navarra, La Rioja, Cantabria y Burgos. Concretamente en 2020, se han creado 120 empleos y se han invertido 17 millones de euros para terminar la construcción.
Fran Maeztu, director de Recursos Humanos de Mercadona en Euskadi, ha explicado que "nuestro principal objetivo en Logística es evitar sobreesfuerzos a las y los trabajadores para que desarrollen su actividad con total salud y seguridad. Además, tras la creación de 120 empleos este año en nuestro bloque logístico de Vitoria-Gasteiz, contamos con una plantilla de 480 personas implicadas en el proyecto a las que ofrecemos contratos estables e indefinidos, con formación a cargo de la empresa y posibilidad de promoción interna".

POR · JUAN ARIAS

"Nos preparamos para ser capaces de manejar los gigantescos volúmenes que se exportan"

En Partida Logistics llevan dos años preparándose para el Brexit y facilita un canal de comunicación constante donde informar a sus clientes de novedades en línea con su tipología de producto y casuística.

Álvaro Partida.

A día de hoy incertidumbre es la palabra que mejor define la situación del Brexit y las negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea para llegar a acuerdos comerciales que satisfagan a ambas partes no parecen llegar a buen puerto.

No obstante, desde Partida Logistics llevan más de dos años preparándose y formándose para dar respuesta a las dudas de sus clientes. Según aseguran desde el departamento de Brexit de esta empresa la "incertidumbre nos tendrá en vilo hasta el 31 de diciembre, ya que la situación es extremadamente complicada para establecer una línea solida de trabajo". Eso sí, "seguimos informándonos y formando a nuestra plantilla, gracias a las noticias proporcionadas por las administraciones competentes, ministerios, organismos para aduaneros y desde los colegas de Reino Unido".

REQUISITOS AL EXPORTADOR. El exportador que trabaja con Partida Logistics está informado puntualmente de los requisitos que se le va a exigir a la hora de exportar su producto en Reino Unido. "Se exigirá los mismos requisitos que si exporta a un tercer país; deberán contar con un EORI, contratar los servicios de un Agente de Aduana para que les tramitan las exportaciones y para-aduaneros". A esto hay que añadir que "deben estar familiarizados con los Incoterms, los diferentes tipos de venta, indicar en las facturas comerciales y/o packing list detalladamente las características de cada expedición y, elegir bien un transportista que también haya realizado sus correspondientes tramitaciones para entrar en Reino Unido". Asimismo, y tal y como explican desde el Departamento de Aduanas de Partida Logistics, "sus clientes en Reino Unido deben estar preparados para coordinar las importaciones".

Equipo de Partida Logistics.

Conocedores de la dificultad que puede tener el exportador con los trámites burocráticos y administrativos, Partida facilita "un canal de comunicación constante donde informamos de novedades en línea con su tipología de producto y casuística". Y es que, "llevamos casi 2 años preparándonos para este acontecimiento. Recomendando a exportadores y transportistas que se familiaricen con los requisitos de la Aduana, animando a que soliciten los LAMEs para sus almacenes y, estando en contacto con partners en UK y Holanda, que siempre han sido pioneros en logística y soluciones informáticas para agilar procedimientos".

Con todo esto, nos preparamos para ser capaces de manejar los gigantescos volúmenes que se exportan y minimizar el margen de error".

PRINCIPALES ESCOLLOS. Aunque Partida Logistics ofrece a sus clientes ese asesoramiento necesario para evitar los principales escollos con los que se puede encontrar el exportador, sí es cierto que "un no acuerdo se traducirá en aranceles y además el vendedor deberá mantener una relación saludable con el cliente inglés para cuando las mercancías no lleguen en el periodo acordado o estimado".

Otro de los escollos para el exportador español será, en opinión de Álvaro Partida, subdirector de Partida Logistics, "mantener la competitividad con otros países como Marruecos, Sudáfrica, Túnez, Egipto, entre otros". "Si las relaciones con Reino Unido se deterioran, habrá que reinventarse y buscar nuevos mercados", añade.

AUMENTO DE FLUJOS CON MARRUECOS. En caso de un Brexit duro, países como Marruecos podrían beneficiarse de ello. De hecho, el país magrebí ya ha firmado un acuerdo comercial con Reino Unido para el comercio hortofrutícola.

Desde Partida Logistics esperan que esos flujos comerciales aumenten "dándonos más trabajo en los diferentes departamentos de la empresa, en importación, tránsito y Exportación-Brexit". No obstante, afirman que en el caso de que las negociaciones no lleguen a buen puerto, "Reino Unido se ha cubierto las espaldas y el aprovisionamiento por si las relaciones con Europa fracasan y se vuelve inviable hacer la compra en la UE". ■

Saint-Charles INTERNATIONAL
FRUITS & LEGUMES - PERPIGNAN - FRANCE

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

Interreg POCTEFA

UNIÓN EUROPEA
UNION EUROPÉENNE

Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)

TRAiLS
TRANSNATIONAL INTERMODAL LINKS TOWARDS SUSTAINABILITY

Descripción del proyecto:

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

Objetivos :

- Reducir las emisiones de CO_2.
- Despejar el tráfico rodado.
- Aumentar la competitividad de las empresas, mejorando la oferta y el número de conexiones.

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

saintcharlesinternational

tvsaintcharles