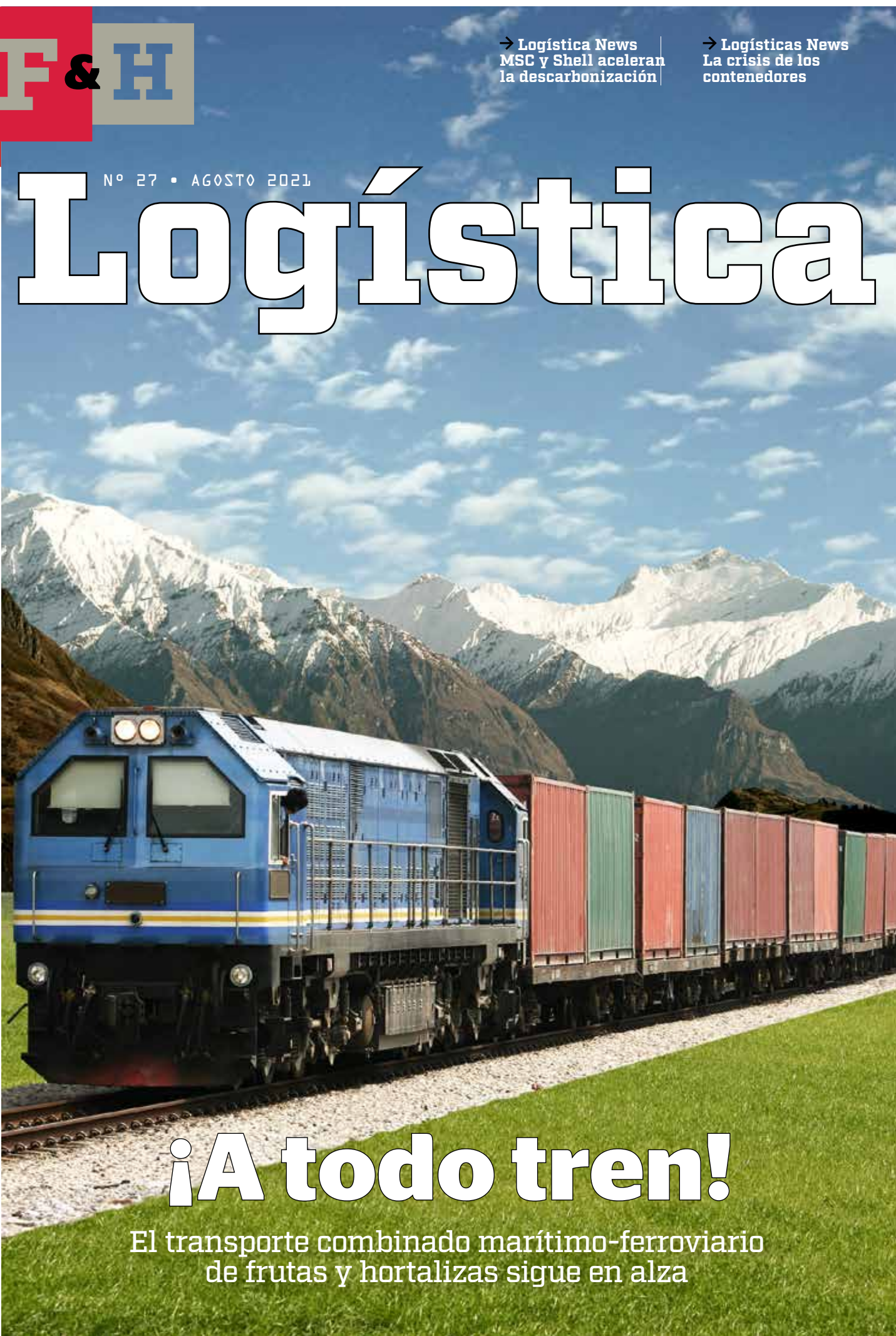


Nº 27 • AGOSTO 2021

Logística



¡A todo tren!

El transporte combinado marítimo-ferroviario de frutas y hortalizas sigue en alza

—PUERTOS DEL ESTADO—

Con viento de popa

Los puertos españoles movieron por encima de los 4 millones de toneladas de frutas y hortalizas durante el período de enero a abril del ejercicio de 2021. Algeciras capitanea el ranking comercializado con 1,8 millones de toneladas.

POR · DANIEL LAFUENTE Y JUAN ARIAS

España sigue ocupando el primer lugar en el ranking mundial de exportación de frutas y hortalizas, con una cuota de mercado del 10-12 por ciento del total. Le siguen la este-la Países Bajos y en tercer lugar se ubica China. Uno de los principales artífices de este negocio por vía marítima se debe a la buena dirección comercial llevada cabo por los diferentes gestores portuarios españoles, que a través de los 46 puertos del interés

Autoridad Portuaria	Total 20/21	2020	2021	%Variación
Total AA.PP.	8.084.513	4.025.730	4.058.783	0,82
ALICANTE	86.380	51.067	35.313	-30,85
ALMERÍA	64.728	27.970	36.758	31,42
BAHÍA DE ALGECIRAS	3.728.886	1.841.483	1.887.403	2,49
BAHÍA DE CÁDIZ	228.207	104.845	123.362	17,66
BALEARES	67.138	31.751	35.387	11,45
BARCELONA	563.436	215.061	348.375	61,99
BILBAO	101.011	56.797	44.214	-22,15
CARTAGENA	10.791	1.141	9.650	745,75
CASTELLÓN	10.990	5.651	5.339	-5,52
CEUTA	1.321	598	723	20,90
GIJÓN	56.208	32.434	23.774	-26,70
HUELVA	99.704	55.392	44.312	-20,00
LAS PALMAS	553.202	269.838	283.364	5,01
MÁLAGA	38.707	19.234	19.473	1,24
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	5.031	4.753	278	-94,15
MELILLA	10.984	4.730	6.254	32,22
MOTRIL	29.586	29.493	93	-99,68
SANTA CRUZ DE TENERIFE	417.247	218.236	199.011	-8,81
SANTANDER	16.872	274	16.598	5.957,66
SEVILLA	27.172	15.722	11.450	-27,17
TARRAGONA	101.199	43.893	57.306	30,56
VALENCIA	1.752.080	949.370	802.710	-15,45
VIGO	101.950	39.220	62.730	59,94
VILAGARCÍA	11.683	6.777	4.906	-27,61

general contribuyen a que el 60 por ciento de las exportaciones, y el 80 por ciento de las importaciones se realice a través de los puertos, lo que supone que más del 50 por ciento del comercio exterior español con la Unión Europea y el 90 por ciento con terceros países.

LÍDER. En este escenario, un año más el puerto de Algeciras lidera el ranking de tráfico hortofrutícola entre los principales puertos españoles durante el período de enero a abril de 2021, con 1,88 millones de toneladas manipuladas en sus instalaciones, lo que representa un repunte en torno al 2,5 por ciento, si se coteja con el mismo período de 2020.

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

El puerto de Valencia se sitúa en segundo lugar gracias a sus 802.710 de toneladas, donde la terminal hortofrutícola ofrece un servicio para la mercancía general, y muy especialmente para los productos perecederos. Sin embargo, estos primeros cuatro meses de 2021 no han sido muy halagüeños, ya que han visto perder tráfico de mercancía hortofrutícola con respecto al mismo período de 2020. En concreto un 15,45 por ciento menos.

En el puerto confluyen los elementos de una eficiente cadena logística formada por el barco, disponible a través de la naviera y el consignatario, las instalaciones del puerto puestas a disposición del cliente por la Comunidad Portuaria, y el camión frigorífico suministrado por el transportista especializado.

CRECIMIENTO. Si el Puerto de Valencia es la cruz la otra cara de la moneda es el Puerto de Barcelona que movió durante este período 348.375 toneladas de frutas y hortalizas; un crecimiento de casi un 62 por ciento si se coteja con el volumen transportado en el ejercicio precedente.

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

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

**FRUTAS,
HORTALIZAS Y
LEGUMBRES
ENERO-ABRIL
2020/2021**

Toneladas. Fuente: Puertos del Estado.



—PUERTO DE ALGECIRAS—

El más eficiente de Europa para El Banco Mundial

El Banco Mundial y la consultora IHS Markit acaban de estrenar un nuevo ranking de puertos, el Container Port Performance Index [CPPI], en el que el Puerto de Algeciras aparece liderando la eficiencia tanto en España, como en Europa y el Mediterráneo.

Algeciras es el primero de Europa y se sitúa el décimo en el ranking mundial del CPPI, siendo de esta forma la única dársena no asiática que entra en el Top 10 de una lista liderada por el puerto japonés de Yokohama, al que siguen King Abdullah (Arabia Saudí) y Qingdao (China).

Este informe, diseñado con el objetivo de ser un punto de referencia para los principales actores de la econo-

mía mundial, pretende identificar “lagunas y oportunidades de mejora y, con suerte, estimular el diálogo entre las principales partes interesadas”, explican sus impulsores.

Esta primera publicación del Container Port Performance Index utiliza datos del primer semestre de 2020, con lo que refleja el comportamiento de los puertos en los primeros meses de pandemia. Como actividad esencial, en esos meses el Puerto de Algeciras siguió plenamente operativo para el tráfico de mercancías las 24 horas, los 7 días de la semana, con la mirada siempre puesta en asegurar el suministro de productos tanto para el consumo de los ciudadanos como para mantener los flujos de exportación e importación de las empresas y el conjunto del tejido productivo andaluz e internacional. Con todo, en 2020 el Puerto de Algeciras cerró de nuevo por encima de los 100 millones de toneladas.

CONECTIVIDAD MARÍTIMA. Este 2021 el Puerto de Algeciras suma hasta abril 34 millones de toneladas, un 6 por ciento menos, lastrado fundamentalmente por la caída de los Graneles Líquidos debido al menor consumo de combustibles derivado de la pandemia. No obstante, este año las terminales siguen reforzando su conectividad marítima, enlazando en la actualidad de forma directa y sin trasbordos con 200 puertos y 75 países.

El último de los servicios anunciado por THE Alliance (alianza formada por las navieras HMM, ONE, Hapag Lloyd y Yang Ming) incorpora el puerto del Estrecho en sus escalas en la línea Far East 4 que desde este mes de julio conecta puertos de Corea del Sur, China y el Norte de Europa con la dársena algecireña. En esta línea operan los portacontenedores de la denominada Algeciras Class encabezados por el buque insignia de la naviera surcoreana, el HMM Algeciras, el portacontenedores más grande del mundo con capacidad máxima de 23.964 TEUs en sus 400 metros de eslora y 61 de manga.

INNOVACIÓN. En temas de Innovación el Puerto de Algeciras se proclamaba en noviembre ganador de la 12ª edición del Premio de la Organización Europea de Puertos (ESPO) en reconocimiento al papel de la Autoridad Portuaria de Algeciras en el fomento de la integración de las empresas innovadoras y emprendedores locales en el ámbito portuario.

En la candidatura ganadora, la APBA presentó su programa de gestión y cultura de la innovación denominado “Travesía de la Innovación”, paraguas bajo el que la institución portuaria organiza numerosas actividades dirigidas a estudiantes de Universidad, trabajadores del ámbito portuario, emprendedores, start-ups y pymes tecnológicas con la organización de concursos para premiar ideas innovadoras o permitir a las compañías probar sus soluciones en el entorno del Puerto Bahía de Algeciras. ■





- › Puerto de referencia en Europa para la manipulación de mercancía perecedera.
- › Conectividad directa con 200 puertos a nivel global.
- › 5.000 conexiones reefer en terminales.
- › PIF 24h bajo demanda.
- › Comunidad Portuaria altamente especializada en tráfico refrigerado.

**Nunca un puerto y el punto de venta
habían estado tan unidos**

**Puerto de
Algeciras** 

—PUERTO DE HUELVA—

Importante esfuerzo inversor

La Autoridad Portuaria de Huelva tiene previsto acometer una inversión de casi 300 millones de euros para el periodo comprendido entre los años 2021-2025.



A sí se recoge en el Plan de empresa 2022 acordado con el organismo público de Puertos del Estado.

Se centrará en la puesta en marcha de infraestructuras e instalaciones para potenciar la diversificación de los tráficos (ZAL, Muelle Sur, Nuevos Accesos al Puerto Exterior), la habilitación de zonas Puerto-Ciudad (muelle de Tharsis y muelle de Levante) y en instalaciones para fomentar la intermodalidad especialmente la accesibilidad ferroviaria (terminal de Majarabique para trenes 550 y equipamiento para autopista ferroviaria), viaria (nuevo enlace a la N-442 y acceso único al Puerto) y la seguridad. Asimismo, destaca el esfuerzo inversor en materia de sostenibilidad ambiental, equipamiento tecnológico y también en I+D+i (Frieducto y Plan de Digitalización del Puerto). De esta inversión casi 11,5 millones de euros provienen de los Fondos Europeos que componen el Mecanismo de Re-

cuperación y Resiliencia (conocidos como fondos MRR).

REFUERZO DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES. Por otro lado, el Puerto de Huelva aumentará la capacidad operativa de la terminal de contenedores del Muelle Sur, gestionada por la empresa Yilport Iberia, perteneciente al grupo Yilport Holding Inc., con la llegada de tres grúas STS (Ship-to-Shore Super Post Panamax). Las grúas tienen como objetivo mejorar la rentabilidad y eficacia de las operaciones en el movimiento de mercancías, así como la capacidad de la terminal.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha asegurado que la incorporación de tres grúas aumentará “considerablemente la capacidad operativa de la terminal de contenedores, lo que a su vez hará posible la llegada de buques de mayores dimensiones al Puerto de Huelva”. ■

→ **LAS PALMAS**

Más de medio millón de TEUs hasta junio

El sistema portuario de Las Palmas (Las Palmas, Arrecife, Puerto del Rosario, Arinaga y Salinetas) llega a mitad de 2021 con un crecimiento del tráfico total del 8,39 por ciento sobre el acumulado de 2019 (año prepan-demia).

De enero a junio de 2021 se manipularon 13.977.621 toneladas, frente a los 12.895.338 de toneladas de 2019 (1.082.283 toneladas más).

Otro dato destacado que pone en evidencia el músculo económico de las empresas que operan en las infraestructuras gestionadas por la APLP es el tráfico de contenedores.

A mitad del presente año, han pasado por sus puertos más de medio millón de TEUs, con un 19,38% de crecimiento sobre enero-junio de 2019.

Las mercancías tuvieron un comportamiento similar, aunque también acusan la ralentización de la demanda asociada al turismo. En el acumulado enero-junio de 2021 se operaron 11.484.854 toneladas de mercancías, frente a los 9.873.001 de toneladas de 2019. Hay un crecimiento de 1.611.855 toneladas, un 16,33 por ciento más.

Cabe señalar, en relación al estado del consumo local y a la incidencia del sector turístico sobre la economía de la provincia, que el tráfico ro-ro en el Puerto de Las Palmas ha bajado en el acumulado enero-junio de 2019, sobre el acumulado enero-junio de este año, un -13,53 por ciento, pasando de 118.510 unidades a 102.470.

El tráfico de contenedores o TEUs presenta una estadística interesante. En el acumulado enero-junio de 2019 se manejaron 439.538 unidades, mientras que en el acumulado enero-junio de este año fueron 547.794 contenedores. Esa diferencia positiva de 108.256 TEUs arroja un crecimiento del 24,63 por ciento.



—PUERTO DE BARCELONA—

El tráfico de contenedores bate un nuevo récord histórico

Durante los 7 primeros meses de 2021 se han transportado más de 2 millones de TEUs a través del puerto catalán, superando el récord histórico de 2019.

El tráfico de contenedores del Puerto de Barcelona hasta el mes de julio se ha incrementado un 30,4% respecto al mismo periodo de 2020 con 2.089.690 TEUs transportados, superando el máximo histórico de julio de 2019, cuando alcanzó los 2.007.903 TEUs.

Por lo tanto, durante los 7 primeros meses de 2021 se han transportado un 4,1% más de contenedores que en 2019, lo que supone superar los volúmenes pre-pandemia y confirma la recuperación de la economía del hinterland.

Las exportaciones (65.680 TEUs) continúan superando las importaciones (54.171 TEUs) pero casi se igualan en cuanto a su crecimiento: los contenedores embarcados en el Puerto de Barcelona suben un 17,3% mientras que los desembarcados lo hacen un 16,2% respecto 2020.

CRECE EL TRÁFICO FERROVIARIO. El tráfico ferroviario de contenedores en el Puerto de Barcelona también ha crecido, en este caso, en un 46% en los seis primeros meses de 2021.

Suma, así, un movimiento total de 161.735 TEUs, en comparación con los 111.132 TEUs movidos en el mismo periodo de 2020.

>PUERTOS DE ESPAÑA >VI

► El movimiento de mercancías en ferrocarril en el Puerto de Barcelona ha supuesto el ahorro de 42.700 toneladas de CO₂.

Este importante incremento ha hecho que la cuota ferroviaria, en cuanto a los contenedores, alcance niveles de récord y haya terminado la primera mitad del año situándose en el 16,1%.

El impulso del ferrocarril en el ámbito de los contenedores es debido, principalmente, a la apuesta que están haciendo la gran distribución y las empresas industriales para el transporte de mercancías en tren, tanto con respecto a las importaciones como a las exportaciones; el buen comportamiento que siguen teniendo las mercancías refrigeradas y el retorno a la actividad, hace unos meses, de la terminal de Pla de Vilanova (Lleida) de la mano de APM Terminals Spain Railway.

Respecto al buen comportamiento que está teniendo el tráfico ferroviario al Puerto de Barcelona, su presidente, Damià Calvet, explica que “más allá de la importancia de los datos, que la intermodalidad siga creciendo es una muy buena noticia porque nos ayuda en nuestra estrategia de descarbonización del transporte. En el último año, el movimiento de mercancías en ferrocarril en el Puerto de Barcelona ha supuesto el ahorro de 42.700 toneladas de CO₂ con la retirada de 700 camiones al día de la red de carreteras, evitando quemar 14 millones de litros de combustible.

NUEVO PRESIDENTE. Damià Calvet es el nuevo presidente del Puerto de Barcelona, en sustitución de Mercè Conesa, que ha sido presidenta de la entidad durante los últimos tres años, desde julio de 2018. Algunos de los grandes retos que Damià Calvet tendrá al frente del Puerto de Barcelona son el desarrollo sostenible de este importante motor económico, tanto a nivel medioambiental como económico, social y de gobernanza; la descarbonización de la actividad marítima-portuaria y la transición energética para luchar contra la emergencia climática, teniendo como hoja de ruta los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda Verde de Cataluña, que sigue las directrices del Pacto Verde de la Unión Europea. ■



Transportamos tus productos frescos por ferrocarril de forma sostenible y eficaz

CoolRail powered by Transfesa Logistics, la primera conexión de tren para el transporte de productos frescos entre el sur y el norte de Europa.



- Reducción de huella de carbono
- 9 veces menos emisiones de CO₂ que la carretera
- Adaptación a los tipos de cajas / contenedores
- Non-stop! 72 horas en Reino Unido sin parar en frontera
- Monitorización de las mercancías

Las autopistas ferroviarias ganan enteros

Se estima que con el Corredor Mediterráneo, el número de trenes de 750 metros de longitud que se podrían llenar con destino a Europa, solamente con productos agroalimentarios, por ejemplo, desde Murcia asciende a 69 trenes/semana. Junto con el Área de Influencia podrían llegar a 143 trenes/semana.

Una cifra que se vería lógicamente incrementada si se suman las partidas de Almería, otro de los focos productivos en hortícolas.

Si tan sólo un 10 por ciento de la exportación actual pasase a utilizar el Corredor Mediterráneo de Mercancías para conectar con los destinos en Europa, las salidas desde Murcia serían de entre 7 y 14 trenes semanales (364 a 728 trenes anuales). El sector hortofrutícola es un factor que asegura la viabilidad económica y social del Corredor Mediterráneo y cuenta con un gran potencial trasvasable al ferrocarril, un medio de transporte que sería complementario al transporte por carretera.

PLAN HÉRCULES. Con este potencial para el tejido exportador andaluz, el Puerto de Algeciras espera las inversiones en ferrocarril que por ejemplo le permitan dar salida de forma más sostenible a los 40.000 camiones al mes (datos registrados tanto en marzo como en abril) con importaciones y exportaciones que canaliza la línea Algeciras-Tánger Med. Para ello la Autoridad Portuaria trabaja en el denominado Plan Hércules, cuya columna vertebral es la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza, integrada en el Ramal Central de los corredores prioritarios Mediterráneo y Atlántico, y que pasa por puntos clave para

la logística de Andalucía como son Antequera y Córdoba.

En este sentido, la presidenta de ADIF, Isabel Pardo de Vera, ha anunciado recientemente 100 millones de euros de inversión para adaptar los gálibos de los túneles y poner en marcha la autopista ferroviaria "lo antes posible", algo que como también ha afirmado el ex Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, "es parte del necesario cambio de modelo del transporte para conseguir su descarbonización y reducción de emisiones".

Si el ferrocarril es la columna vertebral del Proyecto Hércules, no lo es menos de la Estrategia Verde del Puerto de Algeciras, con el que la Autoridad Portuaria se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU. En este plan destaca la apuesta por la transición energética del entorno portuario a través del fomento del uso de energía eléctrica procedente de fuentes renovables, la renovación de su flota de vehículos por modelos híbridos o eléctricos, actuaciones puerto-ciudad de la envergadura del Corredor Verde, el proyecto del Lago Marítimo, la regeneración de la Playa del Rinconcillo, o una larga lista de iniciativas en definitiva tendentes a disminuir los consumos, la huella de CO2 y fomentar la economía circular. ■

→ PortCastelló apuesta por el tren en su plan de inversiones

Las inversiones supondrán el impulso definitivo a la conectividad ferroviaria y al desarrollo de la dársena sur del puerto de Castellón.

Asimismo, prevé superar ese año los tráficos previos a la pandemia y alcanzar los 20 millones de toneladas. El Plan de Inversiones de PortCastelló para esa anualidad asciende a 25,3 millones de euros y refleja un impulso definitivo a la conectividad ferroviaria, al destinar 8,7 millones de euros para la conexión ferroviaria interna y 8,4 millones de euros para la red ferroviaria de la dársena sur y su conexión con el corredor mediterráneo.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, Rafa Simó, ha señalado que "este Plan de Empresa marca la hoja de ruta para los próximos cuatro años de PortCastelló y apuesta por una fuerte capacidad inversora propia centrada en la conectividad ferroviaria y el desarrollo de la dársena sur".



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.



—COOLRAIL POWERED BY TRANSFESA LOGISTICS—

Europa apuesta por el tren para recibir frutas y verduras españolas

La logística para la distribución de productos frescos de la huerta mediterránea a Europa apuesta por el tren. Desde la puesta en marcha de la ruta CoolRail powered by Transfesa Logistics son cada día más las empresas que se apuntan a una alternativa eficiente y sostenible.

Este innovador servicio nació con el objetivo de satisfacer la demanda específica de frutas y verduras que requieren un envío rápido, fiable y con temperatura controlada, pero con una solución libre de emisiones y con el ferrocarril como principal protagonista.

La red CoolRail, que comenzó en mayo de 2019 con una primera conexión entre Valencia y Rotterdam, se ha consolidado como una opción fiable y altamente competitiva en tiempos que asegura una cadena de suministro respetuosa con el medio ambiente. En la primera etapa hacia la ciudad holandesa permitió sacar de la circulación más de 12.000 tráileres al

año, ahorrar 22 millones de kilómetros y reducir en 15.000 toneladas las emisiones de CO2.

RUTA LOGÍSTICA. En octubre de 2020 se dio un paso más para afianzar su presencia en el mercado internacional y convertirse en la ruta logística de referencia de refrigerados en el continente. En esa fecha, Transfesa Logistics y Euro Pool System (EPS) firmaron un acuerdo para impulsar su crecimiento y ampliar su área de cobertura.

En la actualidad, este servicio exprés por tren ya llega a otros destinos como Gran Bretaña, Alemania y algunos países nórdicos como Dinamarca. A medio plazo, además, está previsto que su expansión continúe a otros puntos de Europa de forma progresiva entre los que se encuentran Escandinavia, Polonia o la república Checa. Para ello, se contará con la colaboración e infraestructura de DB Cargo, el principal accionista de Transfesa Logistics.

LAS FRUTAS Y VERDURAS VIAJAN EN TREN. Con CoolRail se ha iniciado una nueva etapa en movilidad sostenible. Las frutas y verduras de la zona de Levante viajan, a partir de ahora, en tren, una vía directa a la sostenibilidad que es rentable, eficaz y ecológica. El ferrocarril genera 12 veces menos de costes externos que otros modos de transporte y consume 6 veces menos energía.

Según explica el gestor de grandes cuentas de Transfesa Logistics, Pedro Ramos, numerosas empresas del sector hortofrutícola, supermercados y cooperativas se han sumado al reto del cambio climático. Para Ramos "la apuesta por CoolRail que realizan los clientes es una muestra de la gran concienciación que tienen sobre la importancia de cuidar el entorno donde realizan su actividad. Quieren negocios responsables y

contribuir al máximo a la reducción de la huella de carbono pero con una propuesta competitiva, rápida y fiable. Para ayudarles en sus políticas del RSC y los objetivos corporativos de sostenibilidad, ponemos a su disposición una solución integral y específica para frutas y verduras que marca un antes y un después en la consecución de una cadena logística en armonía con la naturaleza con el tren como eje central del transporte intermodal".

La compañía, como miembro de la Red Española del Pacto Mundial, está muy comprometida con la consecución del ODS 13 "Acción por el clima" y promueve un cambio modal para subir las mercancías al tren, el principal protagonista de la economía sostenible. ■





—NUEVA LÍNEA FERROVIARIA—

CargoBeamer inaugura su ruta ferroviaria entre Perpiñán y Calais

Es la primera vez que la empresa alemana usa su tecnología de transbordo horizontal para semirremolques de camiones en el mercado de libre acceso.

Según dijo Hans-Jurgen Weldemann, CEO de CargoBeamer, “este tipo de vagón ya está funcionando con éxito en las redes ferroviarias de Alemania e Italia, pero es la primera vez que se ha instalado en una ruta francesa”.

La terminal de Calais podrá acoger seis trenes de llegada y seis de salida al día. De esta manera, se pueden manipular un total de 432 semirremolques al día.

Los trenes tienen 36 plazas de remolque, con 24 vago-

nes especiales CargoBeamer y seis vagones convencionales de doble bolsillo.

Los transportistas y cargadores por carretera pueden transportar semirremolques aprehensibles y no aprehensibles por ferrocarril en el enlace intermodal entre Calais y Perpiñán.

Se trata de un modelo de transporte sostenible cuyos efectos positivos son, por un lado, una reducción significativa de las emisiones de CO2 y, por otro, una reducción importante de la congestión del tráfico en las autopistas. Además de los semirremolques convencionales, CargoBeamer también puede manejar remolques P400, contenedores, remolques cisterna, camiones refrigerados o mercancías peligrosas.

PRIMERA TERMINAL CARGOBEAMER EN CALAIS. El servicio entre Calais y Perpiñán, en Francia, es la tercera línea de la compañía de transporte combinado. Esta línea impulsará la puesta en marcha de la primera terminal completa de CargoBeamer en el mercado, que ya está terminada en Calais. A medio plazo, el emplazamiento de Calais creará una plataforma logística internacional, conectará diferentes terminales europeas establecerá un tráfico multimodal entre las Islas Británicas y el sur o el este de Europa.

“Esta primera conexión entre Calais y Perpiñán es un paso importante hacia la creación de una red europea de trenes multimodales CargoBeamer en la que hemos estado trabajando durante años. Con nuestro socio, la terminal de transporte combinado ferrocarril-carretera de Perpiñán Saint Charles PSCCT”, dice Nicolas Albrecht, director de Desarrollo de Negocios y miembro de la junta directiva de CargoBeamer. Asimismo, trabajan en otras líneas puesto que “estamos poniendo la primera piedra para el tráfico nacional entre el Canal de la Mancha y la región mediterránea, así como con la Península Ibérica”. ■

La terminal de Calais podrá acoger seis trenes de llegada y seis de salida al día

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
www.alma-transitaires.com

Mercadona pone en marcha el nuevo bloque logístico de Zaragoza

La finalización del almacén de secos permite la puesta en funcionamiento de la totalidad de esta infraestructura ubicada en la plataforma de Plaza.



Mercadona, compañía de supermercados físicos y de venta online, pone en marcha el Bloque Logístico de Zaragoza tras invertir 45 millones de euros. La finalización del almacén de secos permite la puesta en funcionamiento de la totalidad del nuevo bloque logístico, ubicado en la Plataforma Logística de Plaza en Zaragoza.

Este esfuerzo inversor reafirma el compromiso de la compañía con Aragón, donde actualmente cuenta con 45 tiendas. Asimismo, la compañía no ha dejado de consolidar su proyecto empresarial en esta región, donde abrió 4 nuevas tiendas en 2020, cerró otras 3 porque no se ajustaban a sus nuevos estándares de calidad, y reformó 1 para adaptarlas al nuevo Modelo de Tienda Eficiente; por lo que a finales de año contaba con un total de 33 supermercados con este nuevo modelo. Además, siguió implantando su nueva sección de "Lis-to para Comer", disponible en 17 supermercados, y avanzando en su proyecto de Frescos Global.

NUEVO ALMACÉN ONLINE EN ALICANTE. Durante la construcción participan 25 proveedores que dan empleo a 150 personas durante la fase de obras. Este almacén, para gestionar y preparar los pedidos online, se sumará a los que la compañía tiene en marcha en Valencia, Barcelona y Madrid.

El retailer ha comenzado los trabajos para la construcción de su almacén exclusivo para la compra online en Alicante, que vendrá a sumarse a los que ya tiene en marcha en Valencia, Barcelona y Madrid. La Colmena, como internamente la compañía denomina a los almacenes destinados al servicio online, estará ubicada en la carretera de Ocaña, detrás de Mercaliente, y tiene prevista una inversión de más de 14 millones de euros. Durante la fase de construcción participan 25 proveedores dando empleo a 150 personas. La nave ocupará 10.000 m2 sobre una parcela de 19.000 m2 de superficie y se espera su puesta en marcha a mediados del próximo año.

La previsión es ofrecer el nuevo servicio en la ciudad de Alicante, y en función de la evolución del proyecto, la compañía prevé expandir el servicio a otros municipios de la provincia. ■

→ LIDL

Apuntala su crecimiento en España con una nueva plataforma logística

Lidl prosigue la senda de crecimiento de los últimos años en España y apuntala al mismo tiempo sus planes de futuro en el país anunciando la ampliación de sus oficinas centrales, ubicadas en la localidad de Montcada i Reixac (Barcelona).

El proyecto supondrá una inversión total de 19 M€ y permitirá sumar más de 12.000 m2 de instalaciones a la sede nacional de la empresa, doblando prácticamente su actual superficie (de 15.000 m2 a 27.000 m2) una vez finalizadas las obras en verano de 2022.

Tras la ampliación, Lidl estima que el nuevo centro de trabajo tendrá capacidad para acoger a más de 1.000 empleados de su plantilla.

INVERSIÓN DE 1.500 M€ EN CUATRO AÑOS.

Lidl cuenta a día de hoy con más de 630 puntos de venta y 11 plataformas logísticas en España, una estructura que hace posible que la compañía gane cada vez más presencia en todo el territorio y acerque su oferta al consumidor español.

Lejos de detenerse aquí, Lidl continuará impulsando la reactivación económica del país con una inversión acumulada de 1.500 M€ en el periodo 2021-2024, que le llevará a abrir las puertas de unas 120 tiendas y cuatro almacenes (o lo que es lo mismo, entre 30 y 40 establecimientos y un centro logístico cada año).

A modo de ejemplo, en 2021 Lidl prevé inaugurar unos 40 nuevos puntos de venta, así como una nueva plataforma logística en Nanclares de la Oca (Vitoria).



→ Los ingresos de Maersk crecen un 58 por ciento

A.P. Møller-Maersk estima cerrar el segundo trimestre de este año con valores récord de ingresos, tal y como aseguran desde la firma.

En el segundo trimestre de 2021, el grupo naviero registró un fuerte crecimiento y rentabilidad, alcanzando los 14.200 millones de dólares, lo que significa un aumento del 58% en comparación con los cerca de nueve mil millones de dólares del trimestre correspondiente al de hace dos años.

En cuanto al EBITDA y EBIT, el grupo naviero señala que los dos valores no auditados se sitúan en los 5.100 millones y 4.100 millones de dólares, respectivamente, con incrementos del 200% y el 446% sobre el segundo trimestre del 2020.

El Grupo Maersk explica que estos resultados son una continuación de la situación excepcional del mercado, con un fuerte repunte de la demanda que se traduce en cuellos de botella en las cadenas de suministro y falta de capacidad del transporte marítimo. En este sentido, CEO A.P. Møller - Maersk, Søren Skou, explicó que "los sólidos resultados se beneficiaron tanto de las circunstancias excepcionales en el tráfico marítimo, donde las congestiones y los cuellos de botella continuaron aumentando las tasas, como del sólido progreso en la ejecución de nuestra transformación estratégica, donde mantuvimos un enfoque firme en la necesidad de nuestros clientes de soluciones integradas en sus cadenas de suministro".

Asimismo, desde Maersk subrayan que, en este segundo trimestre, los volúmenes de carga transportados por su flota de portacontenedores aumentaron un 15 por ciento en relación al mismo periodo del año pasado.

—MSC—

MSC y Shell firman un acuerdo para acelerar la descarbonización

El memorando de entendimiento a largo plazo ayudará a ambas compañías a desempeñar roles mejorados en la transformación energética del transporte marítimo.

POR · JUAN ARIAS

Las empresas planean desarrollar una gama de tecnologías seguras, sostenibles y competitivas que puedan reducir las emisiones de los activos existentes y ayudar a permitir un futuro con cero emisiones netas para el transporte marítimo.

Bud Darr, vicepresidente Ejecutivo de Política Marítima y Asuntos Gubernamentales de MSC Group, dijo: "Los esfuerzos de MSC para descarbonizar incluyen sólidas alianzas con una variedad de empresas de la industria. Esta asociación con Shell es un gran ejemplo del tipo de compromiso que se necesita para catalizar soluciones bajas en carbono para el sector del transporte marítimo.

"Para alcanzar ese objetivo final de descarbonización completa, debemos buscar un conjunto de soluciones. Necesitamos avances significativos en I+D y desarrollo de combustibles. MSC da la bienvenida a asociaciones como esta con Shell que están diseñadas para facilitar el intercambio de información entre sectores y demostrar cómo la colaboración es clave para definir el mejor camino hacia un futuro neto cero", dijo Darr.

FICHA DE EMBARQUE ELECTRÓNICA. Por otro lado, la compañía ha presentado oficialmente la ficha de embarque electrónico (EBL) para sus clientes en todo el mundo, después de una exitosa prueba piloto, usando una solución en una plataforma independiente blockchain ONDA BL. El EBL permite a los remitentes y otras partes interesadas clave de la cadena de suministro recibir y transmitir el docu-



mento de conocimiento de embarque electrónicamente, sin ningún cambio o interrupción en las operaciones comerciales diarias.

WAVE BL es un sistema basado en blockchain que utiliza tecnología de contabilidad distribuida para garantizar que todas las partes involucradas en una reserva de envío de carga puedan emitir, transferir, respaldar y administrar documentos a través de una red segura y descentralizada.

Los usuarios pueden emitir todos los originales, negociables o no negociables, e intercambiarlos mediante una transmisión directa, cifrada, de igual a igual. También es posible que los usuarios modifiquen documentos. ■

La pandemia complica la apuesta por las autopistas del mar

La escasez de contenedores y la escalada de precios de los fletes amenaza las exportaciones a China y el creciente tráfico marítimo del sector hortofrutícola, que se ha multiplicado por cuatro en una década

POR · ROSA
CORONILLA

Algeciras es el primero de Europa y se sitúa el décimo en el ranking mundial del CPPI, siendo de esta forma la única dársena no asiática que entra en el Top 10 de una lista liderada por el puerto japonés de Yokohama, al que siguen King Abdullah (Arabia Saudí) y Qingdao (China).

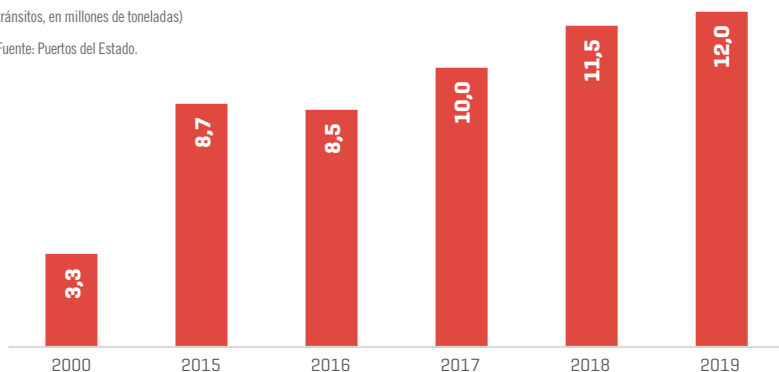
Todavía es pronto para cuantificar el alcance de la llamada crisis de los contenedores. Desatada a raíz de la pandemia, podría extenderse hasta el próximo año con precios disparados en los fletes marítimos por la escasez de estas unidades marítimas, incluidas las refrigeradas (reefer) que utilizan los tránsitos hortofrutícolas.

Aunque el sector de las frutas y hortalizas no se ven tan afectado como otras actividades más dependientes de esta modalidad de transporte y de los intercambios con China, el impacto también se ha dejado

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

(Importaciones, exportaciones y tránsitos, en millones de toneladas)

Fuente: Puertos del Estado.



sentir. Los mayores perjudicados son los importadores españoles de frutas y hortalizas, que han visto encarecer sus operaciones, pero esta crisis también supone una amenaza, según los expertos, para la apertura de mercados estratégicos como China y la incipiente apuesta exportadora por las autopistas del mar.

El transporte marítimo desde los puertos españoles como alternativa a la carretera, que todavía no llega al 10% del total de exportaciones hortofrutícolas, se encontraba en plena expansión cuando llegó el coronavirus. Todo el comercio mundial se vio paralizado en 2020, empezando por China, que fue el primer país afectado por esta crisis.

Cuando la actividad empezó a retomarse, los picos de demanda y el bloqueo de unidades en los puertos chinos generó un cuello de botella y una escasez de contenedores y de buques para transportarlos que todavía persiste en el mercado. Como consecuencia, el precio de los portes marítimos se ha multiplicado por tres y ha añadido coste e incertidumbre a unas operaciones con destinos lejanos que ya eran de entrada extremadamente complejas.

MENOS EXPORTACIONES DE CÍTRICOS. Desde el año 2000, el tráfico de mercancías hortofrutícolas se ha multiplicado por cuatro, alentado por las nuevas dotaciones de infraestructuras de los puertos españoles, el incremento de las importaciones y el tortuoso desembarco de los productores españoles en mercados como China. Es el caso de los cítricos, la fruta de hueso o la uva, unos productos que ya el año pasado vieron recortadas sus exportaciones asiáticas, entre otros factores, por el incremento de precio del transporte en contenedor.

Según datos del Comité de Gestión de Cítricos, este mayor coste de las exportaciones ha provocado que las ventas a China cayeran el pasado año de 40.000 a menos de 10.000 toneladas, una tendencia a la baja que se mantiene en la actual campaña. "Ha costado mucho esfuerzo y tiempo abrir el mercado asiático y ahora no sabemos cómo evolucionará en el futuro y si seguirá siendo estratégico", señalan fuentes del sector.



DÉFICIT ANTERIOR. Los expertos advierten que la pandemia no ha hecho más que agravar un problema que ya existía antes de 2020. Se calcula que el mercado internacional presenta un déficit de más de 500.000 contenedores para atender la demanda del tránsito mundial.

A la escasez de barcos y contenedores disponibles en los picos de demanda se sumó que las escasas fábricas de contenedores están ubicadas también en China, unas plantas que se mantuvieron cerradas muchos meses, con una caída de la producción del 40% en el primer semestre del pasado año. ■

Un sector estratégico para los puertos españoles

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, prevé una recuperación gradual de los tráficos en 2021 hasta alcanzar cifras similares a las de 2019. El retroceso del 9% en 2020 del global de mercancías se contuvo precisamente por los crecimientos que siguió anotándose el tráfico de productos hortofrutícolas a pesar del encarecimiento de los fletes.

Es la prueba de que el sector se ha convertido, por su alto potencial, en estratégico para los puertos españoles, que refuerzan cada año su oferta logística para productos frescos con el objetivo de captar una mayor cuota del tránsito hortofrutícola.

Los puertos de Algeciras, Barcelona o Valencia ejecutan actualmente planes y proyectos destinados a mejorar sus posiciones en el mercado reefer mediante la aplicación de incentivos y reducción de tasas portuarias, la mejora de las instalaciones y la conectividad, tanto marítima como terrestre.

partidalogistics.com

IMPORT > EXPORT

TU PUNTO DE PARTIDA

LOGISTICS SINCE 1923