F&H

→ Intermodal
Puerto de Algeciras encabeza el tráfico de frutas y hortalizas

→ Logística News
Everwood Capital adquiere Partida Logistics

Nº 31 • ENERO 2023

Logística

35 millones de TEUs

Los 25 primeros forwaders transportaron 35 millones de TEUs durante el ejercicio de 2021

fyh.es
Revista FyH
@revistafyh
/revistafyh

PARTIDA

LOGISTICS

SINCE 1923

BREXIT IMPORT > EXPORT

REPRESENTANTE ADUANERO

(+34) 956 58 16 11 · apartida@partidalogistics.com · partidalogistics.com

AEO

—TOP OCEAN FREIGHT FORWARDERS—

El pódium no experimenta cambios

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 3,142 millones de TEUs.

POR · DANIEL LAFUENTE

La consultora Armstrong & Associates ha publicado un año más su 'Top Ocean Freight Forwarders', correspondiente al ejercicio 2021, 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 emisario. 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 2021, al movilizar 4.613.000 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 3.940.000 TEUs. Sigue la estela por DHL Supply Chain de Alemania, con 3.142.000 TEUs.

Un poco más alejado del pódium, las siguientes posiciones las completan: la danesa Panalpina con 2943.000 TEUs y la también germana DB Schenker en el quinto con un movimiento de 2.003.000 TEUs.

Pocos cambios con respecto al ejercicio

DHL Supply Chain se mantiene en el podio movilizando 3.142 millones de TEUs.

TOP OCEAN FREIGHT FORWADERS (OCEAN TEUS)

Número de TEUs.

Fuente: Armstrong & Associates

01	Kuehne+Nagel	4.613.000
02	Sinotrans	3.940.000
03	DHL Supply Chain	3.142.000
04	DSV	2.493.000
05	DB Schenker	2.003.000
06	LX Pantos	1.658.000
07	C.H Robinson	1.500.000
08	Ceva Logistics	1.269.000
09	Kerry Logistics	1.229.298
10	CTS International Logistics	1.051.000
11	Expeditors	1.047.725
12	Hellmann Worlwide Logistics	977.500
13	Allcargo Logistics	952.000
14	Geodis	900.866
15	Fr. Meyer's Sohn	850.000
16	Worldwide Logistics Group	840.060
17	Bolloré Logistics	826.000
18	OOCL Logistics	750.000
19	Nippon Express	747.624
20	Yusen logistics/ NYK Logistics	742.000
21	Kintetsu World Express	715.481
22	Logwin AG	715.000
23	Savino del Bene	660.000
24	Leschaco	636.000
25	UPS Supply Chain Solutions	620.000

precedente. De hecho, son los mismos cinco que aparecen primeros en el ranking de 2020, con Kuehne + Nagel en lo más alto de la cúspide.

Hasta el escalafón del 'Top ten', se ubican por el siguiente orden: LX Pantos con 1. 658.000 TEUs; C.H Robinson Worldwide (USA) 1.200.000 TEUs; Ceva Logistics (Suiza) 1.050.000 TEUs; Kerry Logistics Network (Hong Kong) 1.019.924 TEUs; Expeditors International of Washington (USA) 1.012.0000 TEUs; y Hellmann Worldwide Logistics (Alemania) 955.800 TEUs.

Por otro lado, el estudio de A&A también constata un crecimiento desigual de los segmentos de mercado. Mientras que los ingresos brutos de los segmentos de transporte dedicado por contrato (DCC) y almacenamiento y distribución de valor añadido (VAWD) crecieron un 15,3 por ciento y un 17,0 por ciento, respectivamente, la mayor parte del crecimiento provino de la gestión del transporte internacional (ITM) y la gestión del transporte nacional (DTM), que aumentaron un 74,9 por ciento y un 52,4 por ciento interanual, respectivamente.

La suiza Kuehne + Nagel lideró nuevamente la lista de los principales operadores marítimos a nivel global de 2022, al movilizar 4.613.000 TEUs

KUEHNE+NAGEL. Tiene un nuevo indicador Seaexplorer, que permite medir la eficiencia de las redes de transporte marítimo de contenedores a nivel mundial. Se trata de una extensión de la herramienta del operador con el mismo nombre, centrada en este caso en la valoración de las disrupciones en el movimiento de mercancías.

La información proporcionada servirá para mejorar la capacidad de los clientes a la hora de predecir y planificar los probables impactos futuros en su cadena de suministro e identificar el mejor plan de acción.

Por otro lado, el consejero delegado de la compañía, Detlef Trefzger, ha explicado las claves del liderazgo de la sociedad. "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 casi 70.000 empleados y está presente en 100 países con más de 1.200 oficinas.

DHL SUPPLY CHAIN. Se mantiene en 2021 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 ya genera aproximadamente entre el 15- 20 por ciento del negocio total de DHL Supply Chain en España, con una amplia cartera de clientes, entre los que se encuentran 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.

DB SCHENKER. A través del servicio de transporte marítimo de DB Schenker despacha más de 5.500 contenedores al día hacia los puertos de todo el mundo, convirtiéndose en una empresa de referencia para los de carga marítima.

Asimismo, DB Schenker está planteándose una reestructuración para simplificar la organización existente, reducir los costes de administración y optimizar los procesos internos.

El objetivo de esta reestructuración sería agilizar la gestión en cada país, para lo que las filiales a nivel nacional serán reemplazadas por otras que agrupen a varios países.

De este modo, se podrán definir más claramente las responsabilidades y tomar decisiones más rápidas, según explica el medio alemán DVZ.

Esto incluye una simplificación de las estructuras administrativas, en el curso de la cual podrían desaparecer determinados puestos, si bien es necesario remarcar que todo el mundo que cumpliera con una tarea seguirá haciéndolo en esta nueva organización.

DSV PANALPINA. Desde al año 2019, cuando se cerró el acuerdo de compra de Panalpina, DSV pasó a llamarse oficialmente DSV Panalpina. Ahora, los accionistas han aprobado en una asamblea general extraordinaria recuperar la denominación original, a propuesta de la Junta Directiva.

Con la adquisición de la división de logística de Agility, el grupo ha completado la que es su mayor operación desde la incorporación de Panalpina.

Por eso, se ha considerado que es el momento adecuado para cambiar de nombre y asegurarse la consistencia y el conocimiento de la marca en todos los mercados.

Además, como parte del proceso de su última compra, Agility Warehousing Company KSCP ha pasado a ser uno de los principales accionistas, por lo que se ha decidido incorporar a Tarek Sultan Al-Essa, actual vicepresidente de Agility, a la junta directiva. ■

—PUERTOS DE ESPAÑA—

El tránsito de frutas y hortalizas sigue en alza

Los puertos españoles incrementaron el tránsito de mercancías de enero a noviembre de 2022, con respecto al mismo período del año precedente. El puerto de Algeciras sigue al frente de las operaciones comerciales.

POR · DANIEL LAFUENTE

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

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

LÍDER. Un año más, el puerto de Bahía de Algeciras lidera el ranking de trafico hortofrutícola entre los principales puertos españoles con más de 5 millones de toneladas manipuladas en sus instalaciones durante el período de enero a noviembre de 2022 año y un crecimiento con respecto al mismo período de 2021 que supera el umbral de las 90.000 toneladas.

Un año más, el puerto de Bahía de Algeciras lidera el ranking de trafico hortofrutícola entre los principales puertos españoles

De cara a este año, Gerardo Landaluce, presidente de la Autoridad Portuaria (APBA), ha destacado que en 2023 los objetivos estratégicos pasan por seguir trabajando en la competitividad, sostenibilidad y revisión de la planificación estratégica del puerto. Así, una vez aprobado el Marco Estratégico del Sistema Portuario Nacional "lanzaremos el Plan Estratégico 2024-2030".

EVOLUCIÓN. El puerto de Valencia se sitúa en segundo lugar con 1,67 millones de toneladas, donde la terminal hortofrutícola ofrece un servicio para la mercancía general, y muy especialmente para los productos perecederos. Sin embargo, el año 2022 no lo recordaran con especial cariño, ya que el tránsito de mercancía hortofrutícola por este puerto desciende en 480.487 toneladas, lo que representa una caída de un 22,2 por ciento con respecto al mismo período de 2021.

El Port de Barcelona movió durante los meses de enero a noviembre de 2022 en torno a las 610.000 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.

Otro de los puertos de referencia en el panorama español es de Las Palmas, que se eleva por encima de las 835.000 toneladas de frutas y hortalizas, prueba de que la mercancía de ultramar juega un papel muy importante para la estrategia comercial de los puertos del archipiélago canario.

En la misma línea se sitúa el puerto de Tenerife, aunque no moviliza el volumen de Las Palmas. De hecho, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, con un movimiento de importación-exportación de productos hortofrutícolas de 451.769 toneladas, se coloca entre los cinco primeros puertos españoles.

Entre las frutas y hortalizas exportadas a través de este puerto entre enero y noviembre de 2022 destaca nuevamente el plátano. ■

TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

(Enero - Noviembre 2022). Toneladas. Fuente: Aduanas de España.

Total AA.PP	10.133.173
ALICANTE	98.908
ALMERÍA	109.410
BAHÍA DE ALGECIRAS	5.047.972
BAHÍA DE CÁDIZ	336.462
BALEARES	139.166
BARCELONA	610.165
BILBAO	110.158
CARTAGENA	45.677
CASTELLÓN	17.949
CEUTA	578
FERROL-SAN CIBRAO	322
GIJÓN	1.782
HUELVA	129.991
LAS PALMAS	836.207
MÁLAGA	103.905
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	243
MELILLA	14.013
MOTRIL	996
PASAIA	-
SANTA CRUZ DE TENERIFE	451.769
SANTANDER	39.129
SEVILLA	47.205
TARRAGONA	143.669
VALENCIA	1.679.343
VIGO	164.338
VILAGARCÍA	3.816

→ PORT DE BARCELONA
Roza los 65 millones de toneladas de enero a noviembre de 2022

El tráfico total de mercancías del Port de Barcelona entre los meses de enero y noviembre de 2022 ha sumado 64,96 millones de toneladas, un 7 por ciento más que en el mismo periodo de 2021.

El tráfico de contenedores se ha mantenido en los mismos niveles que durante el año 2021. Así, en el periodo enero-noviembre se ha registrado un movimiento de 3,24 millones de TEU, un 0,2% más que en el año anterior, cuando se alcanzó un tráfico de 3,23 millones. El tráfico de contenedores mantiene las cifras positivas gracias al buen comportamiento de los tráficos, que han crecido un 6,3%. Por el contrario, los contenedores de exportación e importación caen un 4,1%. Las exportaciones de contenedores llenos se están viendo afectadas, entre otros factores, por el bloqueo comercial que el gobierno de Argelia mantiene al Estado. Después de unos meses de fuerte crecimiento sostenido, las importaciones se han frenado en las últimas semanas. Eso es debido, principalmente, a los elevados niveles de stocks de las empresas, una situación que se está normalizando.

PRODUCTIVIDAD. El Port de Barcelona ha incrementado notablemente su productividad gracias a varios factores, entre los cuales destaca, con mucha diferencia, la digitalización. La Comunidad Portuaria de Barcelona considera que la digitalización de sus diferentes colectivos -transitarios, consignatarios, agentes de aduana, terminales, transportistas, depots, etcétera.- es la causa de un 40 por ciento del aumento de la actividad del puerto. Estas son algunas de las conclusiones del estudio "Impacto económico de la actividad comercial y de la digitalización del Port de Barcelona".
El estudio, realizado gracias a la colaboración de 126 empresas representativas de la Comunidad Portuaria de Barcelona, que han aportado datos sobre sus segmentos de actividad correspondientes al ejercicio 2018, ha sido realizado por la consultora Ecoatenea. El anterior estudio de Impacto Económico del puerto había sido realizado en el año 2006.
Los datos aportados por el estudio muestran cómo la actividad comercial del Port de Barcelona repercute en la creación de empleo, en la creación de riqueza, en la sostenibilidad ambiental y, en definitiva, en la creación de prosperidad y bienestar para la sociedad. ■

—PUERTO DE ALGECIRAS—

Crece un 3 por ciento y supera los 108 millones de toneladas

El Tráfico de Contenedores roza los 4´8 millones de Teus (-0´7 por ciento), leve descenso compensado por el incremento en un 7 por ciento de los contenedores con carga de importación/exportación.

POR · DANIEL LAFUENTE

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

El Puerto de Algeciras ha cerrado 2022 por encima de los 108 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del Tráfico Total del 3 por ciento. "El segundo mejor año en nuestra historia y el séptimo consecutivo por encima de los 100 millones de toneladas", ha señalado el presidente de la Autoridad Portuaria (APBA), Gerardo Landaluce.

El Tráfico de Contenedores roza los 4´8 millones de Teus (-0´7 por ciento), leve descenso compensado por el incremento en un 7 por ciento de los contenedores con carga de importación/exportación. En cuanto a los tráficos del Estrecho, ha destacado el crecimiento en un 10 por ciento del intercambio de mercancías con Marruecos que se materializa en los 432.205 camiones movidos en la línea Algeciras-Tánger Med. Por su parte, el Puerto de Tarifa ha acabado el año con 790.660 pasajeros en la única línea que conecta Europa con Tánger Ciudad tras dos años sin actividad por el cierre de la frontera durante la pandemia. Precisamente, como ha recordado Landaluce, el Puerto de Tarifa cumple este 2023 sus primeros 20 años como Frontera Exterior Schengen.

RETOS. Landaluce se ha referido al Puesto de Control Fronterizo y los problemas que arrastra cada vez que hay un pico de actividad, en especial, el servicio de Sanidad Exterior. "Hace falta personal, mejorar sus condiciones, pero también transformar el concepto de inspección para impulsar el comercio exterior de Andalucía y España, evitando planteamientos trasnochados, actualizarlo como lo han hecho los puertos del Norte de Europa". En este sentido el presidente del Puerto de Algeciras ha detallado que junto a Tánger Med se mueven 215 millones de toneladas en el Estrecho "hemos creado un entorno muy potente y no puede ser que haya unas deficiencias y limitaciones que ponen en tela de juicio y lastran las posibilidades de crear valor añadido para un puerto de la dimensión del de Algeciras". Así, ha vuelto a hacer una llamada de atención a la Administración Central competente en diferentes ámbitos, en especial a Sanidad Exterior, y a ADIF y Ministerio de Transportes, y ha reclamado "una verdadera política de estado para el Estrecho de Gibraltar, que es estratégico a nivel mundial".

ETS. Respecto al ETS (Emissions Trading System) iniciativa de la Comisión Europea que integra el transporte marítimo en el mercado de emisiones de CO2, ha destacado que el trabajo realizado en los últimos meses por la APBA durante la tramitación de la propuesta ha permitido modificar la definición de puerto de escala, "un gran logro que evitará la fuga de carbono y que puertos terceros aumenten su competitividad de una forma arbitraria". No obstante, el presidente del Puerto de Algeciras ha puesto el acento en que la directiva aún tiene flecos "y habrá que seguir trabajando para que el ETS sea lo más neutro posible".

FERROCARRIL. Landaluce mantiene la conectividad terrestre, tanto viaria como ferroviaria. En el primer caso centran las demandas el desdoble de la N340 entre Algeciras y Tarifa, el aumento de la capacidad del Acceso Norte y la nueva variante de Algeciras. En el segundo caso, y tras registrar un crecimiento del tráfico ferroviario de mercancías del 60% durante 2022 y del 584% desde 2018, Landaluce ha repasado los hitos alcanzados en el año, como el nuevo servicio de cajas móviles, embrión de la autopista ferroviaria, así como el interés del Puerto de Algeciras por el centro de la Península, materializado en su día en Puerto Seco de Coslada y Azuqueca -destino del 71% de la carga que sale de Algeciras-, y el de Vicálvaro "en cuyo accionariado estará la APBA". ■

→ **FRISCOBI**

El brazo logístico de Frutas Escobi desde hace más de dos décadas

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.

Ubicada en la población ejidense de Las Norias de Daza (Almería), zona de calabacín, esta sociedad ha experimentado desde finales de la década de los 90 un estirón cuantitativo en el volumen de kilos comercializados, como consecuencia de un trabajo artesanal en su producto base: el calabacín, y que ha sido el detonante de la ampliación de la cartera de productos, 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", explica Gabriel Escobar, gerente de Frutas Escobi.

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 cuenta con una 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," afirma Escobar.

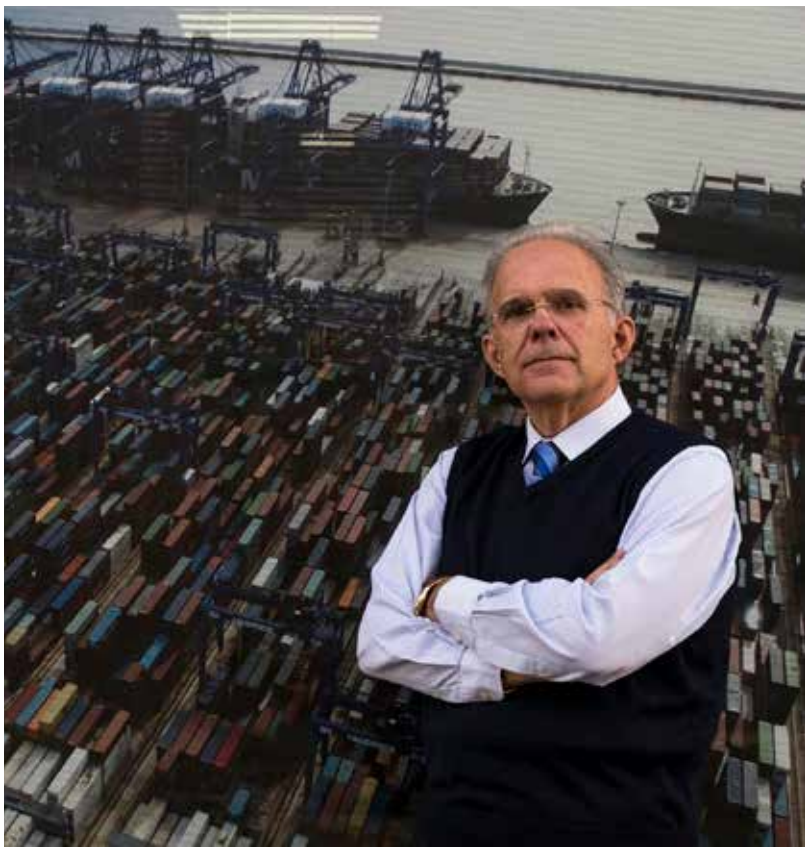
La firma ofrece un servicio de transporte con cargas fraccionadas a diferentes países de Europa, como Holanda, Bélgica, Reino Unido y Alemania, así como otros destinos adaptados a las necesidades del cliente.

Realiza rutas diarias tanto nacionales como internacionales y ofrece también un servicio personalizado de envío de mercancía en cualquier lugar que precise el cliente. ■

Un grupo inversor liderado por Everwood Capital adquiere Partida Logistics

Es un operador logístico de origen familiar fundado en 1923, especializado en tramitaciones aduaneras y logisticas de mercancías entre Europa y otros continentes.

Un grupo inversor liderado por Everwood Capital ha adquirido la totalidad del capital de Partida Logistics (Partida Aduanas S.L.), compañía con sede en Algeciras especializada en tramitaciones aduaneras y en la coordinación logística entre Europa y países externos a la UE.



Fernando Partida, director general de Partida Logistics.

Everwood Capital ayudará al crecimiento y la transformación de una empresa de origen familiar, líder en su segmento de negocio, para convertirla en un gran operador logístico nacional e internacional.
Partida es una Agencia de Aduanas/Representante Aduanero, con 100 años de experiencia, operando los 365 días del año en turnos de mañana, tarde y noche. Tienen capacidad de despachar mercancías, transportadas en camiones y en contenedores, en todos los puntos aduaneros de España gracias al certificado OEA, al cual se le agregó el Compliance, siendo los primeros en la península en obtener tal certificado.
En la actualidad, forma un equipo de 130 personas y en 2022 tendrá una facturación de unos 12 millones de euros con un crecimiento del 10 por ciento.

NEGOCIO. Para Fernando Partida, director general de la compañía, "la entrada de Everwood Capital nos aportará músculo financiero para el desarrollo del negocio: impulsar la transformación digital, adecuar nuestra compañía a los criterios ESG, acelerar el crecimiento y mantener nuestro liderazgo en servicio al cliente".
Partida Logistics realiza los trámites aduaneros en los principales puertos españoles como Algeciras, Motril, Almería, Huelva, Cádiz, Valencia, Vigo, Barcelona, Irún, Madrid, Sevilla y Vitoria.
La compañía cuenta con los departamentos de import, export, tránsito, contenedores, brexit, mercancia peligrosa...etc y tiene colaboradores en Marruecos, Portugal, Países Bajos, Alemania, Bélgica, Francia, Reino Unido e Irlanda.

DIGITALIZACIÓN. En los últimos años la compañía se ha sumado a la ola de la digitalización invirtiendo recursos en IT para emplear nuevas herramientas y funcionalidades con el objetivo de ser más eficientes en la gestión diaria y atención al cliente.
Everwood Capital es una gestora de fondos creada en 2015 que gestiona varios vehículos de inversión con una gran especialización en energías renovables y en PYMES estratégicas de alto valor añadido. En esta operación Everwood lidera a un grupo de inversores entre los que hay profesionales con una amplia experiencia en el sector logístico.

FERIA. Fruit Logística será el escaparate para las novedades en el transporte internacional y un excelente escenario para la comercialización hortofrutícola. El evento que se celebra a primeros de febrero en la Messe Berlín (Alemania) es una buena oportunidad para que empresas como Partida Logistics puedan afianzar sus relaciones con sus clientes y a la vez buscar otros en un mercado como es el alemán, gran consumidor de las frutas y hortalizas españolas.

—MSC—

Muestra en Fruit Logística toda su operativa para el transporte de frutas y hortalizas

Fruit Logistica proporciona un foro importante para que los productores de fruta, los proveedores de transporte y los clientes se reúnan e intercambien ideas, una realidad que no pasa desapercibida para MSC que estará en dicho evento mostrando toda su operativa en el stand B-03 del pabellón 25.

La exposición de este año cuenta con un amplio programa de presentaciones, mesas redondas y sesiones de preguntas y respuestas en directo con destacados profesionales de todo el mundo. Los expertos de MSC hablarán como parte de la alineación del Logistics Hub de este año, proporcionando información sobre los desarrollos actuales en MSC.

En concreto, la presentación de MSC: "Los nuevos servicios de carga aérea surcan los cielos", será el 8 de febrero de 2023 a las 14:00 CET y una mesa redonda: "Cómo salir de la crisis global" con Frederik Wexel, Director Comercial de MSC Alemania.

TRANSPORTE. MSC transporta mercancías refrigeradas y congeladas por todo el mundo, con más de 1.000 expertos en frigoríficos trabajando estrechamente con nuestros clientes para desarrollar soluciones de servicio puerta a puerta a medida durante todo el año.

CARGA AÉREA. No hay que olvidar que MSC ha dado otro paso en el segmento de la carga aérea más allá de la colaboración con Lufthansa para intentar hacerse con la italiana ITA Airways.

En este sentido, el grupo naviero helvético ha empezado a desarrollar su propia solución para servicios aéreos en una nueva iniciativa destinada a profundizar en su proceso de diversificación de actividades para convertise en un integrador logístico.

Así pues, la naviera creará MSC Air Cargo como un servicio complementario a sus servicios de transporte marítimo de contenedores, en línea con la creciente demanda que detecta entre sus clientes, sobre todo desde el inicio de la pandemia, cuando la carga aérea se ha convertido en un modo indispensable para el movimiento internacional de mercancías.

La suiza ha estado desarrollando la estructura de MSC Air Cargo durante los últimos meses y pretende que esté operativa a primeros de 2023, una vez reciba el primero de los cuatro Boeing 777-200F rotulados con la enseña del grupo naviero y que operará Atlas Air.

Tras anunciar la puesta en marcha de la nueva MSC Air Cargo que empezará a operar en los primeros meses de 2023, el conglomerado logístico helvético ya ha recibido su primer avión de carga.

Se trata de un Boeing B777-200 Freighter que operará rutas de carga aérea entre China, los Estados Unidos, México y la Unión Europea.

En paralelo, MSC ha contratado a Jannie Davel, con treinta años de experiencia profesional en empresas del sector como Delta Cargo, Emirates SkyCargo y DHL, para impulsar esta nueva filial y consolidar el equipo que habrá de gestionarla una vez empiece a funcionar.

—PRIMAFRIO—

Incorpora a su flota 15 camiones Volvo FH Electric

La electromovilidad en la logística y el transporte de mercancías por carretera comienza una nueva era con la llegada de las primeras tractoras eléctricas a nuestro país.

Con la incorporación de 15 unidades tractoras Volvo FH Eléctricas, Grupo Primafrio da respuesta a los desafíos y exigencias medioambientales y tecnológicos del mercado actual con estos camiones 100% eléctricos.

Concretamente, se trata de las primeras 15 tractoras eléctricas que llegan a España que se destinarán a la recolección de productos hortofrutícolas a temperatura controlada en la región de Murcia, los cuales serán posteriormente distribuidos en los supermercados EDEKA, la principal cadena minorista de alimentación en Alemania. Estos vehículos han sido adquiridos con cargo a la línea de ayudas convocadas por el Gobierno de la Región de Murcia, procedentes de los fondos Next Generation, para la revolución verde del sector del transporte.

Se trata de un proyecto común donde todas las partes implicadas han demostrado su apuesta decidida por la tecnología innovadora, la gestión sostenible y responsable, así como el compromiso con la conducción eficiente con el objetivo de descarbonizar las rutas. Por una parte, la cooperación del gobierno de Murcia para impulsar la adquisición de este tipo de vehículos, por otra, la confianza de Primafrio en Volvo, junto con el compromiso de EDEKA, han sido clave para hacer real este proyecto de electromovilidad.

Los nuevos camiones Volvo FH Electric se encargarán de hacer la recolección de productos hortofrutícolas en las zonas de producción de la región de Murcia, conocida como la Huerta de Europa, para ser transportada a las instalaciones de Primafrio para su grupaje y exportación a Alemania. ■

→ **DACHSER**

Adquiere una empresa de transporte frigorífico de los Países Bajos

Los numerosos e intensos movimientos empresariales que vive el transporte a temperatura controlada no son solo cosa del mercado español, sino que también tienen su reflejo en otros países europeos, en los que se suceden las operaciones de integración.

En este sentido, Dachser ha anunciado esta misma semana la adquisición de una empresa familiar neerlandesa de transporte frigorífico, Transportgroep A. Müller.

La operación, que aún está pendiente de aprobación por las autoridades de competencia de los Países Bajos, incluye la compra de la flota del transportista especializado en alimentación.

El operador logístico alemán tiene la intención de mantener al actual equipo directivo, así como el nombre de la compañía para que funcione como una entidad independiente.

Con esta operación de compra, Dachser refuerza sus capacidades logísticas en el Benelux, y de manera particular en los ámbitos relacionados con el transporte y la distribución de productos refrigerados y congelados.

Transportgroep A. Müller, fundada en 1938 y con sede en Holten, opera bajo la denominación comercial Müller Fresh Food Logistics y cuenta con cinco delegaciones en los Países Bajos.

- Puerto de referencia en Europa para la manipulación de mercancía perecedera.
- Conectividad directa con más de 200 puertos a nivel global.
- 5.000 conexiones reefer en terminales.
- PCF 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

www.apba.es