F&H

→ Panorama
Algeciras marca el rumbo

→ Entevista
Álvaro Rodríguez Dapena,
Presidente de Puertos del Estado

Nº 32 • SEPTIEMBRE 2023

Logística

Los señores de la carretera

fyh.es
Revista FyH
@revistafyh
/revistafyh

Puerto de Algeciras

AGQ Labs

3er SEMINARIO INTERNACIONAL DE AGUACATES Y FRUTAS TROPICALES

Calidad y sostenibilidad desde la producción al destino

19 OCTUBRE 2023

Bahía de Algeciras (Cádiz)
Hotel Guadacorte Park

Programa

- AGRICULTURA SOSTENIBLE: CALIDAD Y SEGURIDAD EN FRUTAS
- CALIDAD E INOCUIDAD EN EXPORTACIÓN DE FRUTAS
- NOVEDADES EN LA POLINIZACIÓN DEL AGUACATE
- IMPACTO DE LA NUTRICIÓN EN LA CALIDAD DE LA FRUTA
- ALIMENTOS FUNCIONALES Y NUTRACÉUTICOS A PARTIR DEL MICROBIOMA DEL SUELO
- DIGITALIZACIÓN, TRAZABILIDAD Y RETOS EN LA CADENA LOGÍSTICA
- CONTROL DE PRODUCTOS EN POSTCOSECHA
- MERCADOS DE ORIGEN Y DESTINO

¿TE LO VAS A PERDER?
¡INSCRÍBETE YA!
agrofoodseminars.com

Patrocinadores

AZUD
Symborg
BioAtlantis Nature Working Naturally
GRAJERA
NOVAGRIC
TRANSBULL
noatum maritime
hermisan
NaanDan by Rivulis
Rivulis
ALCOAXARQUÍA

TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES (2022)

Toneladas.

Fuente: Puertos del Estado.

01	Bahía de Algeciras	5.465.416
02	Valencia	1.849.078
03	Las Palmas	923.696
04	Barcelona	661.926
05	S.C. Tenerife	503.322
06	Bahía de Cádiz	364.090
07	Málaga	315.738
08	Vigo	183.720
09	Tarragona	155.096
10	Huelva	147.312
11	Baleares	146.103
12	Bilbao	123.573
13	Almería	122.745
14	Alicante	105.933
15	Gijón	64.941
16	Sevilla	51.168
17	Cartagena	46.101
18	Santander	40.749
19	Castellón	19.055
20	Melilla	15.361
21	Motril	6.514
22	Vilagarcía de Arousa	4.078
23	Ferrol-San Cibrao	2.021
24	Ceuta	588
25	Marín y Ría de Pontevedra	265

—PUERTOS DEL ESTADO—

Algeciras, vía de entrada y salida para el negocio hortofrutícola

Los puertos españoles movieron 11,2 millones de toneladas de frutas y hortalizas en 2022, con el puerto Bahía de Algeciras acaparando gran parte de este protagonismo al contemplar un tránsito del 48 por ciento.

POR · DANIEL LAFUENTE

El sistema portuario de titularidad estatal se ha venido convirtiendo en un soporte logístico esencial para un sector tan importante para España como el hortofrutícola. En 2022, los puertos movieron más de 11 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres. Puertos como el de Bahía de Algeciras son especialmente relevantes como centros distribuidores de este tipo de productos, al gestionar el 48 por ciento del tráfico hortofrutícola del sistema. Sigue la estela el de Valencia con el 16 por ciento; Las Palmas con un porcentaje del 8 por ciento y Barcelona con una participación del 5,3 por ciento.

"Sin duda, los puertos son un termómetro de la situación geopolítica, económica y del comercio mundial, y los datos de que disponemos están mostrando una tendencia a una contracción de la demanda general transoceánica a la de una logística de proximidad propiciadora de flujos intensos de corta distancia. Sin embargo, en el sector de las frutas y hortalizas se conserva un excelente ritmo de crecimiento, amparado en su condición de primera necesidad para la población, y un posicionamiento privilegiado en todos los mercados, incluyendo el de muy larga distancia,

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

sobre todo, en relación con Sudamérica, uno de los principales mercados de origen", afirma Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado.

LÍDER. El puerto Bahía de Algeciras lidera el ranking de trafico hortofrutícola entre los principales puertos españoles con 5,46 millones de toneladas manipuladas en sus instalaciones en los últimos 12 meses.
En este 2023, consolida el tráfico de contenedores. De hecho, la actividad del Puerto de Algeciras en los 8 primeros meses del año supera los 70 millones de toneladas de tráfico, tras un mes de agosto en el que el tráfico de contenedores, con 424.345 teus (+1,5 por ciento), ha registrado su mejor resultado en los últimos 32 meses -exceptuando octubre de 2021 y 2022, meses en los que el tráfico de contenedores también sumó 424.000 teus-. Este buen comportamiento de las terminales de contenedores lleva el acumulado enero-agosto hasta los 3,2 millones de teus (-0,4 por ciento) y la mercancía contenerizada a 37,9 millones de toneladas (+0,8 por ciento).
El puerto de Valencia se sitúa en segundo lugar con 1,8 millones de toneladas, donde la terminal hortofrutícola ofrece un servicio para la mercancía general, y muy especialmente para los productos perecederos.
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.
Estos dos puertos son los únicos que manejan por encima del millón y medio de toneladas hortofrutícolas, situando muy de lejos al tránsito de esta mercancía por el puerto de Las Palmas.

El puerto Bahía de Algeciras lidera el ranking de tráfico hortofrutícola entre los principales puertos españoles

MÁS DE 500.000 TONELADAS. El puerto de Las Palmas ostenta el privilegio de liderar este grupo, ya que los estibadores han manipulado 923.696 toneladas.
En un escalafón inferior se sitúa el puerto de Barcelona, con un tránsito que supera el listón de las 660.000 toneladas.
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.
De hecho, recientemente los puertos de Barcelona y Busan han celebrado en Seúl el 2023 Europe Logistics Platform Seminar para dar a conocer en Corea del Sur las ventajas de la plataforma logística B2B Logistics Busan Barcelona Hub, impulsada por las dos autoridades portuarias con el objetivo de fomentar el comercio marítimo entre las dos ciudades.
El B2B Logistics Busan Barcelona Hub, inaugurado a mediados de 2022, ha permitido al Port de Barcelona convertirse en el puerto europeo con más conexiones con Corea del Sur, sumando un total de seis después de la puesta en marcha el pasado mes de agosto del nuevo servicio marítimo Busan-Barcelona operado por HMM. Este crecimiento en las conexiones marítimas también se ha visto reflejado en las importaciones coreanas. Esta versatilidad de oferta facilita que los cargadores usen el puerto catalán como 'hub' de distribución de sus mercancías en el Mediterráneo.
Un escalafón más abajo se sitúa el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Es el otro puerto español, que se eleva por encima de las 500.000 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 puertos.

ENTRE 200.000 Y 500.000 TONELADAS. El puerto de Bahía de Cádiz movió durante 2022 por encima de las 360.000 toneladas de frutas y hortalizas, un guarismo muy similar al pasado ejercicio. También superando el umbral de las 300.000 toneladas se encuentra el puerto de Málaga: en concreto, 315.738 toneladas de frutas y hortalizas se movieron por los muelles malagueños y con una tendencia alcista, con respecto al año pasado.

MENOS DE 200.000. El grueso de los puertos españoles se encuentra por debajo de las 200.000 toneladas de frutas y hortalizas. Sin embargo, dentro de la red de puertos catalanes destaca el tráfico hortofrutícola desde el puerto de Tarragona, siendo un referente nacional con 155.000 toneladas, sobre todo focalizado en frutas. ■

Los puertos son un termómetro de la situación geopolítica, económica y del comercio mundial

El transporte por carretera resiste en un año complicado

El sector, que ya acusa el descenso de las exportaciones hortofrutícolas, baila al ritmo que impone el precio del gasoil y, aun así, continúa realizando inversiones en dos líneas clave: flotas más 'verdes' y su digitalización.

El coste del kilómetro en carga se moderó el pasado verano.

POR · ISABEL FERNÁNDEZ

El último no ha sido un año fácil para el sector del transporte por carretera de frutas y hortalizas. Si bien es cierto que sus costes se han moderado a medida que lo hacía el precio del gasóleo, también lo es que el descenso de las exportaciones españolas (un 8 % entre enero y julio de 2023) ha lastrado su evolución.

De hecho, el pasado mes de julio, y según datos del 'Observatorio de transporte de mercancías por carretera', dependiente del Ministerio de Fomento, el coste del kilómetro en carga de vehículos frigoríficos se moderó con respecto al mismo mes de 2022.

En concreto, y en el caso de los vehículos frigoríficos articulados, su coste por kilómetro en carga se situó, de media, en 1,70 euros/km, un 8,6 % menos que un año antes. Este descenso fue menor en el caso de los vehículos frigoríficos articulados en transporte internacional, cuyo coste cayó un 6,1 %, hasta los 1,69 euros/km. Por último, en el caso de los vehículos frigoríficos de dos ejes, el coste medio se situó en 1,83 euros/km, un 3,7 % menos que un año antes.

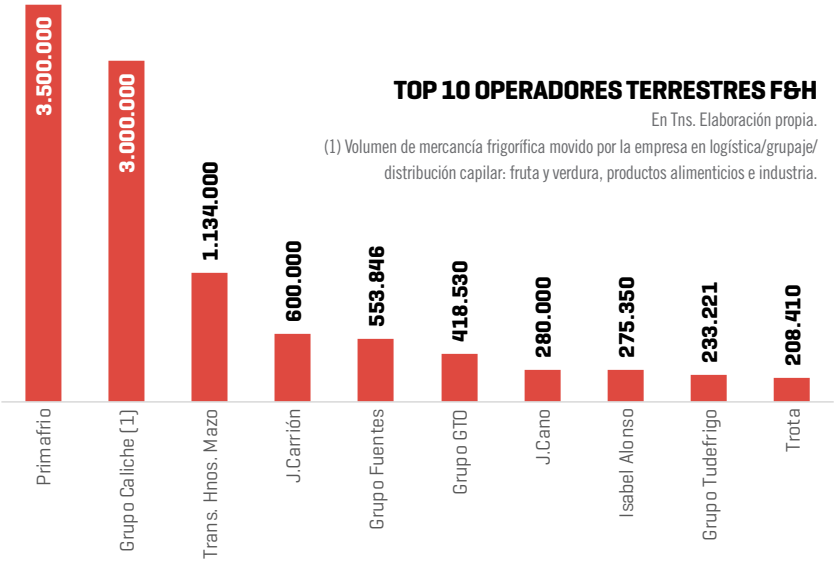
"La variación del precio del gasóleo es la principal causa de las fuertes variaciones de los costes", insiste el informe del Ministerio. Y, de hecho, sólo en el segundo trimestre de este año, cayó un 2,9 %.

Este descenso en el precio del gasóleo ha tenido fiel reflejo, según la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte en España (Fenadismer), en la estructura de costes del sector. En este sentido, detallan que el gasóleo ha perdido peso específico, suponiendo el 30,8 % de los costes totales, y, de momento, ha cedido el testigo a otras partidas como personal y dietas, que ya representan el 31,5 % del total.

TOP 10 OPERADORES TERRESTRES F&H

En Tns. Elaboración propia.

(1) Volumen de mercancía frigorífica movido por la empresa en logística/grupaje/distribución capilar: fruta y verdura, productos alimenticios e industria.



EL PREFERIDO PARA EXPORTAR. Aun así, y a pesar de los vaivenes de los últimos años, lo cierto es que el transporte por carretera continúa siendo el predilecto del sector hortofrutícola español, que exporta prácticamente el 94 % de sus frutas y hortalizas por esta →

Las flotas se hacen más verdes y, junto al GNL o los vehículos eléctricos, el HVO hace su aparición en el sector

VOLVO

VOLVO CONNECT

Todo lo que necesita, en un solo lugar

Tanto si conduce su propio camión como si gestiona una flota, Volvo Connect le presta los servicios digitales y la asistencia que necesita para lograr una operación de transporte más rentable, en cualquier momento y lugar.

Obtenga una visión general completa de la información más importante para su negocio, accediendo al instante a una variedad de servicios líderes en el sector, todos reunidos cómodamente en un solo lugar.

De forma segura, intuitiva e interactiva, personalizado para usted, acceda y aproveche todo el potencial de los servicios que le presta Volvo Connect. **Todo lo que necesita, en un solo lugar.**

Volvo Trucks. Driving Progress

En el último año, los fondos de inversión han entrado en empresas de referencia como Primafrio o El Mosca

Primafrio prevé acelerar su expansión tras la entrada en su accionariado del fondo Apollo Global Management.

→ vía. De ahí que, cuando las ventas al exterior se resienten, lo haga también este otro sector.
"Desde el primer trimestre de 2022, la producción y exportación hortofrutícola española ha ido descendiendo con respecto a períodos anteriores", afirman desde J.Carrión y añaden un factor más a la ecuación: "La persistente tensión de las cadenas de suministro". Todo ello, unido a la caída de la demanda y el consumo, tanto en frutas como en hortalizas, "se está dejando notar también en el sector de la logística", insisten.

El pasado fue un año en el que también la oferta 'fluctuó' mucho, sin embargo, y como apuntan desde Grupo Caliche, "la demanda de las grandes cadenas de supermercados en el resto de Europa era igual de elevada que otros años".

LOS GRANDES DEL SECTOR. Con 3,5 millones de toneladas de frutas y hortalizas transportadas, la murciana Primafrio se mantiene como líder del transporte hortofrutícola por carretera. La compañía dio luz verde en 2022 a la entrada en su accionariado del fondo norteamericano Apollo Global Management, que se hizo con el 49 % de las acciones en una operación valorada en unos 700 millones de euros.
Gracias a esta inyección de liquidez, Primafrio prevé acelerar su expansión, con el desarrollo, por ejemplo, de bases ubicadas en algunos puntos estratégicos del continente, entre ellos, en la frontera entre Francia y Alemania.
En el segundo lugar de este ranking de operadores por carretera del sector de las frutas y hortalizas se situó, en 2022, Grupo Caliche, con 3 millones de toneladas. La compañía, que prevé alcanzar los 3,5 millones de toneladas transportadas este año, trabaja ahora en la integración de la Inteligencia Artificial (IA) en sus procesos.
"Estamos inmersos en una reingeniería de procesos y sistemas que nos permiten la total interconexión entre personas, herramientas y vehículos, de tal forma que podamos dar el mejor servicio de un modo cada vez más competitivo y sostenible", detallan.
Prueba de esta apuesta por la eficiencia y la sostenibilidad a través de la digitalización es su irrupción en el accionariado de Biyectiva Technologies, empresa de referencia en la Región de Murcia. →

COSTES SEGÚN TIPO VEHÍCULO

€/km. Fuente: Observatorio de transporte de mercancías. Ministerio de Fomento

	Julio '23	Julio '22	% var.
Vehículo frigorífico articulado	1,70	1,86	-8,6
V. frigorífico articulado. Trans. Intern.	1,69	1,80	-6,1
V. frigorífico 2 ejes	1,83	1,90	-3,7

SOLUCIONES **LOGÍSTICAS**
a temperatura controlada

- Especializados en **productos perecederos**
- Servicios **nacionales** e **internacionales**
- Cargas **completas** y **grupajes**
- Soluciones **a medida**

AENOR GESTIÓN DE LA CALIDAD ER-0782/2018 · AENOR GESTIÓN AMBIENTAL GA-2018/0340 · BRC Storage and Distribution · IFS Logistics

ALEMANIA AUSTRIA BÉLGICA BULGARIA DINAMARCA ESLOVENIA ESLOVAQUIA ESPAÑA FINLANDIA FRANCIA GRAN BRETAÑA GRECIA HOLANDA HUNGRÍA IRLANDA ITALIA LUXEMBURGO MARRUECOS NORUEGA POLONIA PORTUGAL REPÚBLICA CHECA RUMANÍA SUECIA SUIZA

JCARRION

+34 950 21 20 20 · info@jcarrion.es · jcarrion.es · Visita JCARRION en LinkedIn

La almeriense J.Carrión trabaja para implantarse en nuevos puntos estratégicos.

→ En tercer lugar, se sitúa Transportes Hermanos Mazo, con 1.134.000 toneladas. La compañía valenciana está centrada actualmente en distintas iniciativas de digitalización que le permitan optimizar su operativa, entre ellas, la implementación del Big Data. Cierra el 'Top 4' J.Carrión, con 600.000 Tn con destino, sobre todo, a Alemania, Reino Unido, Italia y los países del Benelux. El operador con base en Almería trabaja actualmente en dos líneas: por un lado, la implantación de soluciones sostenibles, principalmente de tractoras y semirremolques; y por otro, en la digitalización de sus servicios y la transformación de sus sistemas operativos.

Con respecto a la primera de estas líneas, la compañía colabora con fabricantes en distintos proyectos centrados en la búsqueda de "soluciones basadas en la electricidad y el hidrógeno".

J.Carrión: "Desde 2022, la exportación hortofrutícola española ha ido descendiendo con respecto a años anteriores"

En el corto y medio plazo, su objetivo está claro: "Tenemos en marcha proyectos que aumentarán la capacidad operativa de nuestras diferentes bases logísticas". Además, prevén continuar con su expansión, implantándose en nuevos puntos estratégicos; y mientras tanto, continuarán implementando también "nuevas opciones funcionales orientadas al control de la calidad o la optimización del stock", entre otras cuestiones.

REFERENTES. La entrada en el accionariado de Primafrio del fondo norteamericano Apollo Global Management no es, ni mucho menos, una operación aislada. También en 2022, el Grupo Logista se hizo con el 60 % de El Mosca, que cerró el año con una facturación de 26 millones de euros.

Del mismo modo, los fondos Avior (España) y Blantyre (Reino Unido) entraron el año pasado en el accionariado de la murciana ESP Solutions. Mientras que Lineage Logistics se hizo con el 100 % de Grupo Fuentes.

Todos estos movimientos apuntan en una misma dirección, la concentración del sector en un momento de incertidumbre. Y es que, sin ir más lejos, según los datos más recientes de Fenadismer, el transporte de mercancías en España cayó un 6,6 % en el segundo trimestre del año. Sólo el transporte internacional mostró signos positivos, si bien es cierto que su actividad apenas creció un 1,8 %.

UN TRANSPORTE MÁS VERDE. La demanda de sostenibilidad del consumidor encuentra reflejo en todos y cada uno de los eslabones de la cadena de valor agroalimentaria, entre ellos, el transporte. Tanto es así que, desde hace años, las flotas se diversifican y, junto al habitual vehículo de gasoil, comienzan a proliferar otros propulsados a gas, híbridos o 100 % eléctricos.

"Iniciamos nuestro proceso de descarbonización en 2018", recuerdan desde Delgo Operador de Transporte, que actualmente tiene en su flota más de 150 camiones propulsados a gas. "Nuestro siguiente paso es incorporar el biometano a esta flota y, en cuanto a la de gasoil, estamos iniciando contactos para probar el HVO".

El aceite vegetal hidrotratado (HVO, por sus siglas en inglés) es un diésel renovable que se obtiene a partir del aceite de cocina usado y que contamina hasta un 90 % menos que el diésel fósil.

Junto a Delgo y J.Carrión, que como ya afirmaban anteriormente centran sus esfuerzos en soluciones basadas en electricidad e hidrógeno, otros muchos continúan haciendo sus flotas más 'verdes'. De este modo, en este 2023, Primafrio incorporó a su flota 15 camiones Volvo FH Electric, 100 % eléctricos. Y lo mismo hizo El Mosca el pasado mes de julio, cuando adquirió siete camiones Volvo FM Electric. ■

Saca a tus frutas y verduras de la zona de confort.

Te ayudamos a traspasar fronteras.

+34 950 584 646
contacto@paezaduanas.com
paezaduanas.com

Páez
ADUANAS

Tres ejemplos y tres criterios diferentes de gestionar la flota familiar

España goza de 60.700 empresas de logística de mercancía por vía terrestre. Unas preparadas con equipos de baja temperatura dirigida y otras para mercancía en seco y sólidos.
El grueso de estas empresas son de perfil familiar con un parqué por debajo de las 70 cabezas, lo que les obliga a gestionar de manera más directa y diferente que las grandes firmas que cuentan con 2.900 camiones como el caso de Primafrio o 1.100 camiones en el de J. Carrión.

01 —SERVICIO A UNA EMPRESA—

LLORETRANS
Servicio ágil para la producción

Estratégico. Es el valor más importante que Lloretrans da a su firma matriz Frutas Patricia Pilar con la flota de 56 cabezas entre las autovías portuguesas, españolas y francesas.

Eder Rodrigues.

Frutas Patricia Pilar es el mayor operador de frutas y hortalizas en Portugal. Un liderazgo que se basa en su amplia oferta propia e importada de frutas y hortalizas, y que viene respaldada por un servicio logístico propio de la mano de Lloretrans.
Lloretrans responde a la política de la familia Carmona Lloret de disponer de un vínculo logístico directo para dar respuesta a las necesidades de los clientes de la empresa de manera inmediata y no depender de las circunstancias que supone operar en una de las esquinas de la UE.
"La presencia de Lloretrans dentro del grupo se hace más relevante ahora que operamos con importantes empresas españolas de la distribución", expone Eder Rodrigues, coordinador logístico de Lloretrans.
De hecho, a diario la empresa opera con más de 10 camiones fuera de las fronteras portuguesas de las 56 cabezas que contempla Lloretrans en la actualidad entre Volvos y Scanias.

LAS VENTAJAS. Son múltiples las ventajas de disponer de una flota propia de camiones, pero destaca sobre todo "dar respuesta al servicio en las fechas más conflictivas. Todos sabemos los problemas de servicio en las fechas navideñas. Es un problema que no tiene Patricia Pilar", señala Rodrigues.

02 —EL VALOR EN EL RETORNO—

MURGI CARGO
Lo difícil es la vuelta

El servicio más difícil de acometer por parte las empresas logísticas terrestres españolas es asegurar la vuelta. Murgi Cargo ha tomado nota y cuenta con más teléfonos para el import que para el export.

El vínculo de la empresa con la clientela es uno de los puntos supremos a destacar por parte de las logísticas más familiares. Pero este trato directo es posible si los camiones bajan como suben: llenos de mercancía y bienes.
"Considero que estar muy cerca del cliente y operar con la misma intensidad a la ida que a la vuelta son los principales valores de nuestra empresa frente a las grandes flotas", señala Germán García Alférez, CEO de Murgi Cargo.
Por este motivo, Murgi Cargo -65 camiones- cuenta con más personal en las operaciones de importación a España que en la de exportación desde España.
Gracias a esta estrategia, la empresa opera durante los 12 meses y gracias a esta estrategia "buscamos clientela con capacidad para generar la actividad durante los 12 meses", expone García Alférez.

Germán García Alférez.

TRATO DIRECTO. "El trato directo en el que se fijan las relaciones comerciales de las flotas familiares con nuestra clientela nos permite tener un grado de conocimiento mayor de la clientela en temas como incidencias, alternativas o cambios de ruta", señala el CEO de Murgi Cargo.
Este grado de conocimiento de las flotas más familiares hacia la clientela "nos permite superar las incidencias de manera más ágil, ya que cuando estamos diseñando las rutas, estamos a la vez trabajando alternativas ante las incidencias", recuerda García Alférez.

Las empresas familiares juegan su propia liga donde predominan la agilidad, relación cercana con un cliente de un discurso similar, involucración y servicio. Y todo ello con maneras diferentes de gestionar la relación con el cliente y el mercado para dar respuesta a un sector -el hortofrutícola- también muy atomizado.

PERFILES. Las empresas familiares dibujan diferentes estrategias para acometer el mercado. Hay empresas nacidas para dar servicio a un solo cliente; otras firmas nacidas a la sombra de unas necesidades comarcales que reclaman mucha y más atención; y otras empresas que buscan asegurar la actividad fuera de su área de confort para dar respuesta a los más cercanos.
Hoy mostramos ejemplos de estos tres perfiles que inundan las carreteras europeas cargadas de criterio y de muy buenas manos, tanto al volante como al mando de la empresa. ■

03 —SATISFACER LA DEMANDA COMARCAL—

→ CARGO NÍJAR
Respuesta a lo más cercano

España cuenta con un sector muy atomizado en la actividad de las frutas y hortalizas, plagada de realidades comarcales. Al lado de una realidad comarcal suele haber un servicio logístico cercano. Es el caso de Cargo Níjar, una empresa que cumple ahora 12 años y que cuenta con las empresas ubicadas en Níjar como el grueso de su clientela.
"Nuestro trabajo se basa en dar un servicio directo, rápido y efectivo con nuestra propia flota de camiones", señala Casimiro Fuentes, gerente general de Cargo Níjar.

El 99% de la actividad de Cargo Níjar es la carga hortícola con Alemania como el destino más importante. "El 50 por ciento de nuestras operaciones finaliza en Alemania", señala Fuentes.
El perfil familiar de la clientela con la que opera Cargo Níjar también beneficia a este transportista, y no sólo por un discurso familiar, sino por el perfil de la clientela de las empresas productoras de Níjar.
Y es que una parte importante de la clientela de los clientes, a su vez, de la firma Cargo Níjar, corresponde a mayoristas e importadores, sociedades que no suelen interferir en el servicio logístico. ■

ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA,
PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO

"Estamos comprometidos con la sostenibilidad"

Desde su posición al frente de Puertos del Estado, Rodríguez analiza la importancia de los puertos en el desarrollo comercial de la Unión Europea y su apuesta por la sostenibilidad, aunque se muestra receloso sobre algunas de las medidas recogidas en el paquete 'Fit for 55'.

POR · DANIEL LAFUENTE

F&H: ¿Cómo trabajan los puertos españoles los productos perecederos, y más en concreto, las frutas y hortalizas?

A.R.: "Los puertos españoles ofrecen instalaciones de primer orden que no solo van destinadas a atender la transferencia tierra-mar y viceversa, sino a dar valor a la cadena logística asociada en este caso a una mercancía que debe fluir a temperatura controlada en todo momento. Contamos con más de 85 millones de m^2 de superficie terrestre y áreas de depósito, almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de m^3 de capacidad, más de 300.000 metros lineales de atraque, puestos de control fronterizo, servicios fitosanitarios y todo tipo de soluciones logísticas para que cualquier producto, y de manera especial las frutas y hortalizas, llegue al cliente intermedio y final en óptimas condiciones".

F&H: ¿Hay algún otro componente importante que sumar en la vía marítima?

A.R.: "Los puertos de interés general tienen conexiones con más de 200 puertos en todo el mundo, lo que nos convierte en un punto estratégico de la cadena logística global para este tipo de tráficos".

CONEXIÓN

F&H: ¿Y la relación terrestre?

A.R.: "Para este tipo de tráficos es

fundamental la conexión con los mercados mayoristas y las infraestructuras terrestre-portuarias. En lo que respecta a la mejora de las redes viarias y ferroviarias relacionadas directamente con los puertos, el sistema portuario prevé inversiones por valor de 367 millones en 2023, siendo el total programado para el periodo 2022-2026 de unos 1.235 millones de euros. Es decir, el 20% de los recursos que las Autoridades Portuarias prevén destinar a inversiones públicas se centran en mejorar la accesibilidad terrestre de los puertos".

F&H: ¿Es seguro trasportar frutas y hortalizas por mar en contenedores sin que pierdan la cadena del frío?

A.R.: "El transporte hortofrutícola ya sea por mar o por tierra debe realizarse siguiendo las máximas condiciones de seguridad establecidas para productos perecederos. En el caso del transporte marítimo, se emplean o bien los tradicionales buques frigoríficos portando carga paletizada, o, de manera más intensa en la actualidad, los contenedores frigoríficos o 'reefer'. Los puertos españoles están sobradamente preparados para asegurar la continuidad de la cadena de temperatura controlada a su paso por el puerto, en cada eslabón portuario y adaptado a cada tipo de producto. Contamos con puntos de conexión eléctrica para todo tipo de elementos de transporte durante su transferencia buque-camión/tren y así garantizar que no se altere la cadena del frío".

MARCO REGULATORIO

F&H: ¿Qué valoración hace sobre el marco regulatorio europeo de las emisiones de dióxido de carbono? ¿Puede pasar factura en un futuro no muy lejano a las importaciones de frutas procedentes de ultramar por vía marítima?

A.R.: "Puertos del Estado y el sistema portuario de titularidad estatal estamos comprometidos con la sostenibilidad; es una de las líneas estratégicas fundamentales del Marco Estratégico que se aprobó en octubre de 2022 y que debe guiar el futuro de los puertos. Sin embargo, no escondemos nuestra preocupación por algunas de las medidas recogidas en el paquete 'Fit for 55', particularmente la obligatoriedad para las navieras de someterse al mercado de emisiones de gases invernadero cuando escalan en un puerto europeo y no así de países terceros, por el peligro que existe de desvíos de tráficos de transbordo justamente a esos otros países sin que se logren los objetivos ambientales. Estaremos colaborando con la Comisión Europea para monitorizar el efecto de este tipo de regulación a fin de reaccionar ante posibles escenarios no deseados".

"El 20% de nuestros recursos se centran en mejorar la accesibilidad terrestre de los puertos"

Los puertos españoles están preparados para asegurar la cadena de temperatura controlada

CLÚSTER

F&H: Los puertos de interés general en Andalucía se unen en un clúster. ¿Qué valoración hace de esta iniciativa?

A.R.: "El citado Marco Estratégico incluye, dentro del capítulo de la gobernanza portuaria, como línea de actuación, el fomento de un marco de concertación interportuaria, que sin perder de vista las condiciones de competencia, permita establecer mecanismos sinérgicos de cooperación entre puertos, que ayuden a alcanzar con mayor eficiencia objetivos comunes, y favorezcan economías de escala.

F&H: ¿Puede darse también en un futuro con otros puertos de otras franjas marítimas del litoral español?

A.R.: "Los criterios para establecer este tipo de estrategias o actuaciones compartidas son muy variados y se pueden apoyar en características reconocibles de grupos específicos de puertos, ligadas a la oferta, la demanda o a su contexto general en ámbitos de actuación como los de la sostenibilidad ambiental, la transición energética, la seguridad y protección o la innovación; y por supuesto también caben espacios portuarios compartidos en áreas o fachadas marítimas con características comunes, no necesariamente coincidentes con las de una Comunidad Autónoma específica. Incluso con puertos de otros países, como puede ser el caso de los puertos del Estrecho de Gibraltar, por ejemplo, abocados a optimizar sus conexiones directas ante un espectacular crecimiento de sus flujos de tráfico".

La revolución de las centrales hortofrutícolas

El aumento de costes y la falta de mano de obra han dado el impulso definitivo a la automatización de las centrales hortofrutícolas, donde robots y vehículos autónomos comienzan a cobrar protagonismo.

POR · ISABEL FERNÁNDEZ

El continuo aumento de costes en los últimos años, tanto de materias primas como de la energía, unido a las dificultades para encontrar mano de obra especializada han empujado al sector hacia una progresiva automatización de todos sus procesos postcosecha.
"La demanda de automatización ha aumentado a nivel global", afirma Jaime Mendizábal, director comercial de MAF Roda. Y lo ha hecho a todos los niveles, desde la selección óptica según calidad del producto, hasta la confección o envasado, llegando, incluso, "a la gestión del trasiego de mercancías en el almacén".
Pero no solo eso. "Los consumidores finales también buscan marcas capaces de ofrecer niveles de calidad cada vez más consistentes", detalla, por su parte, Roberto Ricci, director regional EMEA de TOMRA Fresh Food, parte de TOMRA Food. De ahí la necesidad de afinar aún más en la selección y clasificación de las frutas y hortalizas frescas.

DEL EXTERIOR AL INTERIOR. Esa selección y clasificado tienen en cuenta tanto el aspecto externo de las frutas y hortalizas, como su calidad interna. Para medir el primero, la selección óptica es fundamental, mientras que, para la segunda, comienzan a proliferar las soluciones con tecnología láser o infrarrojos, incluida la tecnología NIRS (Near Infrared Spectroscopy), una técnica no invasiva que permite determinar el nivel de Brix.
Esta selección externa e interna se hace cada vez más necesaria si se tiene en cuenta que, como insiste Ricci, "el mercado exige productos de calidad homogénea, larga vida útil y buenas cualidades organolépticas". Demandas a las que hay que añadir un factor más: la sostenibilidad.
"Las empresas y los clientes buscan compañías sostenibles, que sean capaces de reducir al mínimo el desperdicio, de forma que cada recurso o pieza de fruta encuentre el lugar adecuado en el mercado", explica.

→ TOMRA FOOD
Spectrim, la plataforma de clasificación de frescos más potente

Y así lo podrán confirmar los visitantes a Fruit Attraction, donde TOMRA Food ofrecerá una demostración (stand 10D25).

Spectrim es la plataforma de clasificación de frescos "más potente del mundo", afirma Roberto Ricci, director regional EMEA de TOMRA Fresh Food, parte de TOMRA Food. Y lo es gracias a su iluminación constante y homogénea, que genera imágenes en alta resolución, y cuenta con dos longitudes de onda infrarrojas y 'machine learning'. Spectrim se complementa con Inspectra2, una solución no invasiva para la clasificación interna, y el módulo de inspección UltraView, que genera imágenes de "altísima calidad" incluso en las zonas más difíciles de ver de la fruta.
Todo ello, según Ricci, "asegura una inspección precisa y una excelente detección de defectos para una óptima clasificación y calibrado", tal y como podrán comprobar quienes asistan a la demostración prevista por TOMRA Food en Fruit Attraction.

PARA PATATA. La compañía aprovechará su presencia en Madrid para volver a poner en valor su TOMRA 3A, una selectora óptica enfocada a la patata de campo y que "va a ayudar al sector a suministrar patatas libres de materias extrañas a las fábricas que las procesan en una etapa posterior", expone Alejandro Palacios, director regional de ventas para el sur de Europa de TOMRA Processed Food, parte de TOMRA Food.
Por último, para frutos secos y vegetales congelados, la compañía continúa apostando por su TOMRA 5C, que permite a los clientes aumentar su seguridad alimentaria.

Spectrim asegura una inspección precisa y una excelente detección de defectos.

MAF RODA
Line Pack Citrus, un nuevo concepto de encajado de cítricos

Es una de las novedades que MAF Roda mostrará en Fruit Attraction, donde también presentará nuevos softwares para sus sistemas de calidad.

Los nuevos softwares de MAF Roda mantienen la eficiencia de detección de su Globalscan7.

Line Pack Citrus es el nuevo robot de encajado de cítricos de MAF Roda capaz de orientar la fruta para carearla según las demandas del cliente. "Hemos sabido aprovechar los últimos avances en robótica e Inteligencia Artificial (IA) para desarrollar maquinaria de confección que resuelve un problema imperante como la falta de mano de obra", afirma Jaime Mendizábal, director comercial de MAF Roda.
Con este nuevo robot de confección, la compañía automatiza totalmente el proceso de encajado, ya que no solo dibuja un mosaico personalizado con naranjas o mandarinas como ya hacía su robot SpeedPacker V8, sino que, además, orienta el pedúnculo, sustituyendo así por completo las tradicionales mesas de confección.
Por otro lado, MAF Roda presentará en Fruit Attraction una "nueva generación de softwares centrados en un manejo más fácil e intuitivo", entre ellos, su nuevo sistema de análisis de calidad externo para cítricos, que se puede ajustar con solo un clic.
Una vez más gracias a la IA, este sistema es capaz de reajustarse automáticamente haciendo un simple clic sobre las fotos de la fruta, lo que facilita su manejo y permite al cliente una mayor autonomía manteniendo la eficiencia de detección del Globalscan7.
Con el lanzamiento de esas dos novedades para cítricos, MAF Roda completa una solución global totalmente automatizada que ya cuenta con volcadores automáticos, sistemas de tratamiento, trazabilidad o gestión de trasiego de mercancías con AGVs. Asimismo, sus líneas automatizadas se pueden gestionar prácticamente de forma autónoma.

VERSATILIDAD. La sostenibilidad no pasa, sin embargo, solo por minimizar el desperdicio alimentario. Las legislaciones nacional y europea continúan caminando por la senda de la reducción del plástico, dando lugar a un sinfín de nuevos envases y materiales que vienen a añadir una complejidad aún mayor a la hora de diseñar maquinaria para el sector.
En este sentido, el director comercial de MAF Roda apunta que, en su caso, "buscamos desarrollar máquinas versátiles, que den solución a esa gran diversidad de envases". De este modo, "muchas de nuestras soluciones son multiformato y pueden trabajar con envases de muchos materiales distintos".

> "Desarrollamos máquinas versátiles, que den solución a una gran diversidad de envases"

COMIENZA LA ROBOTIZACIÓN. La demanda de una mayor automatización ha llegado, incluso, a procesos impensables para el sector, como puede ser el encajado automático de la fruta. "Ahora se demanda maquinaria como los robots de encajado", comenta Mendizábal, quien recuerda que, en MAF Roda, hace más de una década que comenzaron a desarrollar esta solución.
También son una realidad en Ciagri, que cuenta con soluciones como SmartPackr o su Automatic TrayPackr (ATP). Junto a ello, la automatización es ya una realidad, incluso, en la gestión de mercancías en los almacenes, donde las tradicionales carretillas se empiezan a sustituir por los llamados Vehículos de Guiado Automático (AGVs). ■

CIAGRI – GREEFA
SmartPackr y ATP, soluciones de envasado robotizado

Ambos sistemas permiten la colocación de frutos en las bandejas a alta velocidad, controlando, incluso, su orientación.

SmartPackr y el Greefa Automatic TrayPackr (ATP) son las novedades de Ciagri, distribuidor de Greefa, para responder a la problemática de la falta de mano de obra en el sector hortofrutícola.
El primero es un robot para envasado de frutos con IQS Performance Plus, su sistema inteligente de selección automática de la calidad. El SmartPackr trabaja a alta velocidad y, además, permite la colocación controlada de los frutos en la misma dirección, otorgándoles un trato "sumamente delicado", afirma Francisco López, CEO de Ciagri.
Por su parte, el ATP de Greefa es un robot diseñado para el envasado de frutos en bandejas de gran velocidad (160 frutos por minuto), que permite su colocación en función de la orientación del tallo/cáliz. Para ello, una unidad de selección y colocación de varios cabezales sitúa los frutos en la bandeja. El resultado, según López, es "un envasado uniforme".

El SmartPackr de Greefa trabaja a alta velocidad, hasta 2 frutos por segundo.

Sistema de despaletización robotizada instalado en Grupo Lucas.

GEYSEN ROBOTICS
Soluciones de automatización 'personalizadas'

La compañía, que ultima la ampliación de sus instalaciones en Almería, cuenta con la última tecnología para adaptar cada proyecto a las necesidades de cada cliente.

Geysen Robotics nació como una empresa centrada en la fabricación e instalación de maquinaria hortofrutícola en el Poniente almeriense cuando la agricultura invernada comenzaba a 'despertar'. Hoy, sin embargo, se ha convertido en un socio estratégico para las principales compañías del sector, a las que ofrece soluciones de automatización y mecanización para optimizar sus procesos.
"El sector del manipulado y envasado de productos frescos es cada vez más exigente", afirman desde la Dirección General de la compañía y añaden que esto obliga a las empresas a "adoptar soluciones eficaces y fiables, sistemas que sean capaces de automatizar sus procesos para ser más competitivas". Y ahí entra en juego Geysen Robotics. Desde su sede en Almería, donde ultiman una ampliación de 1.200 m², la compañía ya trabaja codo a codo con productores del resto de Andalucía y España, y ha puesto en marcha proyectos junto con compañías de referencia como Surexport, Mabe, Biosabor o CoopHuelva, entre otros.

Entre sus últimos proyectos, han automatizado el proceso de empaquetado de tomate cherry de SAT Campos de Granada

NOVEDADES. Entre sus últimos proyectos, Geysen Robotics ha colaborado con la SAT Campos de Granada en la implementación de un sistema de automatización de su proceso de empaquetado de tomate cherry en sus distintas tipologías. Esta instalación incorpora un sistema de encajado automático para el empaquetado de cestas, bandejas y tarrinas.
Asimismo, han diseñado e implementado un sistema de despaletización robotizada para Grupo Lucas, especialista en lechugas, entre otros cultivos.
"La delicadeza de los vegetales y el tipo de envases utilizados -bandejas de poliespan- no facilitaban la mecanización", recuerdan y explican cómo lograron solventar esta problemática: "Presentamos un proyecto de ingeniería adaptada que incluía garras adaptativas en cabezal de robot y que podían controlar la presión del cierre y manipular los mosaicos con seguridad y sin dañar el envase".

PROYECTOS 'AD HOC'. En Geysen Robotics tienen claro que "cada empresa es un mundo" y, precisamente porque no hay dos iguales, tampoco existen soluciones estándar. Todo ello les ha llevado a diseñar proyectos personalizados, adaptados a las demandas de cada cliente y usando siempre la última tecnología.
Para completar su servicio al cliente, cuentan incluso con más de 1.000 m² de almacén de repuestos, ofreciendo así una respuesta rápida ante cualquier imprevisto.

Páez Aduanas abre nueva delegación en Algeciras

La compañía almeriense mejora así el servicio a sus clientes y da un nuevo impulso a su crecimiento, poniendo el foco en África y América.

Páez Aduanas, agente aduanero que este año ha cumplido 95 años, con sede en Almería y presencia en Motril (Granada), acaba de poner en marcha una nueva delegación en Algeciras (Cádiz). "Supone una oportunidad única para seguir creciendo", afirma José Páez, CEO de la compañía, quien explica que esta nueva apertura responde a dos cuestiones fundamentales.
Por un lado, a una demanda de sus propios clientes, que operan desde el Puerto de Algeciras; y por otro, al impulso cada vez mayor del comercio hortofrutícola marroquí, que "no para de crecer".
Pero no solo eso. La presencia de Páez Aduanas en el Puerto algecireño les abre una oportunidad más, según su CEO: "El desarrollo del mercado americano".
Con esta nueva delegación, la compañía aumenta en número de empleados, todos ellos personas con una contrastada experiencia en el sector de la representación aduanera, nuevos servicios y ampliación de horarios de cara a sus clientes.

MÁS INVERSIONES. Esta es una de sus grandes inversiones en el último año, pero no la única. Con el fin de agilizar sus operaciones y optimizar recursos, Páez Aduanas ha desarrollado un software propio para ganar en trazabilidad, disponibilidad y agilidad en las operaciones.
Además, y para facilitar el trabajo a sus clientes, ha puesto en marcha también una plataforma digital que permite a todos los integrantes de la cadena logística acceder a la documentación de un envío en cualquier momento y saber su estado en tiempo real.
"Con esto, todos ahorramos y eliminamos muchos correos electrónicos innecesarios que saturan nuestras bandejas de entrada. Nuestro objetivo es ahorrar tiempo a nuestros clientes y transportistas", explica Páez, quien añade que, ahora, iniciar el proceso de despacho es tan fácil como "entrar en la plataforma y arrastrar una factura, de modo que se genere una solicitud". A partir de ahí, la agencia aduanera se encarga de todo lo demás.

José Páez, CEO de Páez Aduanas.

Partida cumple 100 años centrado en su expansión nacional

La nueva Dirección de la agencia de aduanas centra sus esfuerzos en optimizar recursos y mejorar su experiencia de cliente, a la par que continúa creciendo y, en breve, abrirá nueva sede en Almería.

POR · ISABEL FERNÁNDEZ

Hay quien dice que 100 años no son nada, pero en el caso de Partida, agencia de aduanas con base en el Puerto de Algeciras, son toda una vida. "Desde el minuto uno", como recuerda Álvaro Partida, director comercial y Expansión de Negocio de la compañía, "la enorme capacidad de trabajo y una intransigencia casi enfermiza por las cosas bien hechas" se convirtieron en los pilares sobre los que construir una compañía hoy de referencia en España.

Y su resiliencia, capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías, servicio al cliente y una búsqueda proactiva de nuevas oportunidades comerciales hicieron el resto. Pero en Partida no quieren quedarse ahí.

"La renovada Dirección de la empresa está enfocada en la optimización de recursos internos, la mejora de la experiencia del cliente y en aumentar la cuota de mercado a nivel nacional", explica Partida. De hecho, según avanza, "estamos ultimando detalles para abrir una nueva oficina en Almería".

El directivo tiene claro que la adaptación a los cambios logísticos y al constante crecimiento del comercio internacional no es solo cuestión de los puertos y agentes aduaneros, sino también de sus propios clientes. Por ello, pone el foco en el servicio de asesoramiento y formación aduanera que ofrece la compañía.

"Ir a casa de nuestros clientes para formarlos en materia de comercio exterior -Inconterms, tributación de IVA y aranceles, etc.- ha sido un éxito", afirma y añade que, es más, "'hablar el mismo idioma' que ellos es fundamental para continuar siendo un socio confiable".

> "Ir a casa de nuestros clientes para formarlos en materia de comercio exterior ha sido un éxito"

100 AÑOS MÁS. En Partida continúan hoy mirando al futuro, tanto de la propia compañía como del sector, en general. En su caso, confían en seguir consolidando su posición en el mercado siempre bajo la bandera del 'local know-how'.

Con respecto al sector, esperan que los puertos españoles "expriman" la ventaja competitiva que supone su "ubicación privilegiada" con el uso de más IT, automatización de los trámites aduaneros y fortaleciendo los puestos de control en frontera (PCF) con el fin de agilizar el paso de mercancías. ■

5 hitos

1965. Tras la creación de la empresa en 1923 y su apertura de una agencia de aduanas en Tánger en 1948, José Partida Toledo se establece como agente de aduanas en Algeciras.

2011. Partida obtiene el certificado como Operador Económico Autorizado (OEA).

2018. La compañía abre una delegación en el Puerto de Motril (Granada) para los tráficos con Marruecos.

2020. Partida se convierte en el primer representante aduanero en lograr el certificado Compliance Penal de Bureau Veritas.

2022. El grupo inversor Everwood Capital adquiere Partida.

Fernando Partida, CEO: "Estamos superpreparados para el futuro"

Partida Logistics celebró el pasado 16 de septiembre sus 100 años de vida en un evento que congregó a más de 200 personas, entre ellas, representantes de los mayores operadores del transporte marítimo.

Durante el acto, Fernando Partida Marín, CEO de la compañía, hizo un breve repaso por la historia de esta empresa familiar que echó a andar en 1923, pero, sobre todo, miró al futuro: "Estamos superpreparados".

En esta línea, puso en valor la compra de la compañía en 2022 por parte de un fondo de inversión español, Everwood Capital, una operación que les permitirá "nuestra expansión territorial a otros puertos y países".

Tu logística al siguiente nivel

Optimiza tu casuística aduanera y logística a través de nuestra tecnología y experiencia aduanera

Operamos en todos los puntos aduaneros de España 24/7/365

PARTIDA LOGISTICS 100 1923-2023

AEO

—MSC CARGO—

"Nuestros servicios de comercio mundial crecen con el mercado"

Adaptación al mercado, innovación continua y asesoramiento personalizado son los pilares sobre los que la compañía líder en el mercado sigue construyendo el futuro del transporte de frutas y hortalizas.

MSC participa en una nueva edición de Fruit Attraction.

"A medida que crece el mercado, también lo hacen nuestros servicios de comercio mundial, proporcionando mayor fiabilidad, conexiones más directas y mejores tiempos de tránsito". Así lo afirma Julio Néstar, Reefer Manager de MSC en España, compañía líder en el transporte mundial de frutas y hortalizas frescas.

Esa capacidad de adaptación a un mercado en "constante evolución" es una de las características diferenciales de MSC, que, de hecho, ha invertido recientemente en nuevos servicios para conectar a los productores de Asia con sus principales mercados regionales y de ultramar. Pero ni mucho menos es la única.

"Nuestra experiencia en el transporte de frescos nos permite ofrecer soluciones personalizadas a cada cliente"

La compañía, que participa en una nueva edición de Fruit Attraction (stand 4C03), apuesta por la innovación continua para poner en todo momento la tecnología de vanguardia al servicio de sus clientes.

"La flota de contenedores refrigerados de MSC garantiza que los productores puedan aprovechar la tecnología de control de temperatura más avanzada para sus embarques", explica Néstar.

Además, y gracias a un equipo de más de 1.000 especialistas reefer en todo el mundo, ofrecen a sus clientes un asesoramiento personalizado sobre tratamientos, protocolos y sistemas de carga de mercancías en el contenedor.

"Nuestra experiencia en el transporte internacional de productos frescos nos permite ofrecer soluciones personalizadas a la cadena de suministro de cada cliente", comenta el Reefer Manager, quien detalla que "esto incluye el cuidado al detalle de todo el proceso de transporte de la mercancía"; esto es, desde la orientación para preparar los contenedores hasta las inspecciones previas al viaje.

En este sentido, el equipo de expertos de MSC, a través de la MSC Reefer Academy, realiza permanentemente acciones formativas para mantenerse al día de los últimos estándares y tecnologías. "La habilidad para combinar la capacidad de nuestra flota con la experiencia sobre el terreno de nuestro personal es lo que marca la diferencia de MSC en el transporte de mercancía perecedera", comenta Néstar.

MSC transporta fruta fresca desde y hasta cualquier parte del mundo, entre 90 países exportadores y 120 importadores. ■

La demanda mundial de fruta crece "exponencialmente"

Los ingresos del mercado mundial de frutas frescas podrían alcanzar los 674.500 millones de dólares este año, fruto del crecimiento "exponencial" de la demanda, apuntan desde MSC, sobre todo, en China.

"Un dato especialmente interesante para los países exportadores es el aumento del consumo de fruta de calidad en China, lo que ha disparado las importaciones, entre otras frutas, de cerezas, naranjas, uvas y manzanas", afirman.

Con todo ello, se prevé que el sector crezca a una tasa compuesta de crecimiento anual (TCAC) del 6,79 % en los próximos cinco años, según el informe elaborado por Grand View Research.

—PUERTO DE ALGECIRAS—

Acoge el III Seminario Internacional de Aguacates y Frutas Tropicales

Puerto de Algeciras acogerá el próximo 19 de octubre el III Seminario Internacional de Aguacates y Frutas Tropicales, cita organizada por AGQ Labs con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Algeciras (APBA) y un gran respaldo en términos de participación de la Comunidad Portuaria.

POR · DANIEL LAFUENTE

Para esta edición, APBA y AGQ Labs se unen para analizar en profundidad el mercado y la cadena logística del sector, desde la producción agrícola, la inocuidad y sanidad del producto, hasta el transporte, distribución y sostenibilidad de todas las operaciones relacionadas con los frutos tropicales.
Este nuevo seminario se celebrará ante la importancia que están adquiriendo estas frutas a nivel nacional e internacional, tanto en consumo como en importación/exportación, así como por las continuas necesidades de mejora técnica, comercial y logística del sector agroalimentario internacional.

PLATAFORMA. Como ha explicado el presidente de la APBA, Gerardo Landaluce, el Puerto de Algeciras se ha constituido como la principal plataforma logística de distribución para que importadores y exportadores puedan ofertar aguacates y frutas exóticas (como mango, papaya, pitaya...) de calidad los 365 días del año.

"Detrás de nuestra cesta de la compra hay un enorme esfuerzo logístico y de investigación para que productos, como el aguacate, que ya son tan comunes en nuestra dieta, lleguen a los diferentes puntos de venta en perfectas condiciones", ha señalado Landaluce.
Todo ello se abordará el 19 de octubre con ponencias técnicas de alto nivel que pondrán el foco en los procesos de sostenibilidad a lo largo de toda la cadena logística, los recursos y estrategias para el control del fruto en postcosecha, los mercados de origen y destino, el impacto de la nutrición del cultivo en la calidad final del aguacate y las novedades en la polinización del aguacate.
Además, se desarrollarán mesas redondas donde participarán expertos en calidad e inocuidad alimentarias, así como representantes de las navieras Maersk, CMA CGM y Marfret, quienes expondrán los retos en términos de innovación y sostenibilidad del sector.

CITA. La cita se celebrará en el Hotel Guadacorte Park y reunirá a más de 200 profesionales relacionados con el sector de las frutas tropicales: productores, exportadores e importadores, distribuidores, operadores logísticos y gran distribución. El Puerto de Algeciras es el líder nacional en exportación e importación de frutas y hortalizas, gestionando el 50 por ciento del total de toneladas registradas en el país en el año 2022, moviendo más de 5,4 millones de toneladas de los 11,1 millones registrados por el conjunto de los puertos españoles.
Por su parte, AGQ Labs es un centro tecnológico presente en casi 30 países de América, Europa y África que tiene como objetivo producir de manera más eficiente, más sostenible y con un máximo aprovechamiento de los recursos naturales. AGQ Labs cuenta con una experiencia de 30 años en el sector agroalimentario, tanto en asesoría en nutrición vegetal y postcosecha, como en la analítica asociada a la calidad e inocuidad de los alimentos.

—VOLVO—

Pone en marcha la fabricación en serie de camiones eléctricos en Gante

Volvo Trucks aumenta los volúmenes de camiones eléctricos e inicia la producción en serie de estos vehículos con batería para transporte pesado en la fábrica de Gante, Bélgica. Esto significa que los camiones eléctricos Volvo ahora se producen en cuatro fábricas, tres en Europa y una en EE.UU.

En Gante se fabricarán tres modelos eléctricos diferentes: el Volvo FH, el Volvo FM y el Volvo FMX Electric. Estos camiones pueden operar con un peso total de 44 toneladas y se pueden adaptar a una amplia gama de necesidades de transporte.

"Nuestros camiones son muy apreciados por su excelente calidad, seguridad, diseño y comodidad para el conductor. Me alegra mucho que nuestros clientes puedan disfrutar de todos estos beneficios y, al mismo tiempo, transportar mercancías sin emitir CO_2", comenta Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

La fábrica de Gante es la planta de producción más grande de Volvo Trucks, con una capacidad anual de alrededor de 45.000 camiones. Los camiones eléctricos se montan en la misma plataforma y línea que los diésel y de gas, con una configuración de producción que proporciona a la fábrica una gran flexibilidad a la hora de abordar diferentes variantes. Los paquetes de baterías provienen de la planta de montaje recientemente inaugurada en Gante, situada al lado de la línea de producción. Hasta ahora, Volvo Trucks ha recibido pedidos, incluidas cartas de intención de compra, de unos 6.000 camiones eléctricos en 42 países.

30 AÑOS. Además recientemente se cumplen 30 años desde que Volvo Trucks presentó el Volvo FH, el camión más vendido de la compañía. Desde sus inicios, el modelo insignia de Volvo se ha caracterizado por su distintivo diseño exterior e interior, excelente comodidad para el conductor y soluciones de eficiencia y seguridad técnicamente avanzadas.

Fabrica en Gante de Volvo Trucks.

→ PUERTO DE BARCELONA

Mueve 2,17 millones de TEUs en los primeros ocho meses de 2023

Port de Barcelona ha tenido durante los ocho primeros meses de 2023 un tráfico total de 42,8 millones de toneladas y 2,17 millones de TEUs, con un descenso del 12,2% y del 11,3% respectivamente.

El tráfico de contenedores y el tráfico total están lastrados por la caída de los tránsitos y reflejan la actual coyuntura económica y comercial mundial, que está generando descensos en muchos puertos del Estado y del continente.

Los tráficos con los principales 'forelands' del Port de Barcelona también reflejan la inestabilidad comercial mundial. China, el primer mercado del Port, ha reducido las importaciones en un 15,4 por ciento y las exportaciones en un 4,2 por ciento. Destaca el crecimiento de los intercambios con la India (1,6 por ciento) y Vietnam (31 por ciento).

Por otro lado, 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.

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.