



FRUIT LOGISTICA

AÑOS

30
Diario
del Puerto
PUBLICACIONES
2023



Envía alimentos frescos con total seguridad.

Sabemos que es muy importante que tus productos lleguen a tiempo pero también en las condiciones perfectas. Con **Correos Frío** cuentas con una innovadora tecnología y la gran capacidad logística de Correos.

correosfrio.es



Correos Frío

- ✿ Elige entre tres rangos de temperatura.
- ✿ Mantén la temperatura hasta 5 días.
- ✿ Recibe alertas en caso de variación en la cadena de frío.



ÍNDICE - INDEX

4 La logística del frío se reúne en Berlín

LA FERIA

6 Fruit Logistica: todo en UNO

13 Innovación en producto, logística y tecnología

16 La voz de los profesionales

ESTADO DEL SECTOR

26 Transitando (de nuevo) en la incertidumbre

LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN

37 Logística frigorífica: la delicada dependencia de la energía

46 Electrointensivos, atractivos, rentables y dialogantes: retos de futuro

50 A vueltas con el Brexit, dos años después

52 Resiliencia frente al aumento de los costes

56 Caída del precio de los combustibles. ¿Espejismo?

PUERTOS

58 Los puertos españoles: herramientas de competitividad

EMPRESAS SELECCIÓN

92 BEST manipuló en 2022 casi 100.000 contenedores refrigerados

94 El Mosca ampliará su plataforma logística de Murcia y construirá unas nuevas instalaciones en Valencia

96 Correos activa nuevas soluciones de temperatura controlada para la exportación de alimentación

98 Los vehículos de SOR Ibérica serán interconectables con los sistemas de gestión de flotas de las empresas

100 Schmitz Cargo lanza una nueva generación de semirremolques frigoríficos totalmente eléctricos

5 Cold logistics comes together in Berlin

THE FAIR

6 Fruit Logistica: all in ONE

13 Innovations in produce, logistics and technology

16 The voice of the trade

THE STATE OF THE INDUSTRY

26 On the road to uncertainty (again)

THE DISTRIBUTION CHAIN

37 Reefer logistics: a fragile dependence on energy

46 Electro-intensiveness, dialogue, profitability and appeal: challenges for the future

50 Brexit still an issue, two years down the line

52 Resilience in the face of rising costs

56 The fall in fuel prices: A mirage?

PORTS

58 Spanish ports: a key tool for competitiveness

SELECTED COMPANIES

92 BEST handled almost 100,000 reefer containers in 2022

94 El Mosca to expand its logistics platform in Murcia and build new facilities in Valencia

96 Correos plans to launch new temperature-controlled solutions for food exports this year

98 SOR Ibérica's vehicles will be connected to company fleet management systems

100 Schmitz Cargo launches a new generation of fully electric refrigerated semi-trailers

LA LOGÍSTICA DEL FRÍO SE REÚNE EN BERLÍN

LOLI DOLZ

Directora de Diario del Puerto Publicaciones



Fruit Logistica abre hoy sus puertas y lo hace con el convencimiento de que se darán cita en sus pasillos los principales operadores de la industria global de frutas frescas y productos hortofrutícolas del mundo.

Los actores mundiales más importantes de este negocio estarán bajo un mismo techo y España presentará su mejor oferta, por ello, productores, operadores logísticos y puertos ya han confirmado a Diario del Puerto Publicaciones que viajarán a Alemania. Eso sí, lo harán sin olvidar que la incertidumbre sigue lastrando sus planes de futuro.

Está claro que el sector hortofrutícola se enfrenta, por su propia naturaleza, a innumerables condicionantes ajenos a la actividad (como los meteorológicos que pueden acabar con cosechas enteras) pero a estos se suman ahora condicionantes políticos (como la Política Agrícola Común -PAC-, los impuestos a los plásticos o la guerra en Ucrania), energéticos y logísticos con costes inasumibles en los movimientos de materias primas. Y todo ello, dicen desde la FEPEX y otras asociaciones agroalimentarias sin que se puedan repercutir los incrementos de costes a los clientes. Y los costes de todos los inputs de la industria de manipulado de frutas y hortalizas (luz, gasóleo, madera, cartón o plásticos para los envases e incluso salariales) se han disparado en el último año, recuerdan.

Por su parte, la cadena logística también reclama poder repercutir este incremento de los costes y denuncia que los esfuerzos realizados apenas dan para no cerrar. Solo la excepcional capacidad de adaptación del sector, su profesionalidad y la aplicación de tecnologías y métodos de gestión de última generación hacen que la actividad de muchas de las empresas siga activa, subrayan las patronales.

Preguntado por sus previsiones, el sector especializado en la logística del frío queda en silencio. La incertidumbre sigue marcando la agenda. No obstante, desde ATFRIE se apunta que el proceso de fusiones y compras de empresas están generando mercantiles con "más músculo", lo que tendrá un efecto directo sobre el sector ya que se podrá beneficiar de esa fortaleza financiera. Por su parte, ADELFE define la situación como de "estabilidad crítica" y CETM Frigoríficos y FROET señala que 2023 puede ser un año en el que se sigan produciendo macrooperaciones que permitan la unión y aprovechar las sinergias entre empresas para afrontar nuevos retos.

Mientras esperamos a ver por dónde van los tiros, el negocio se moverá en Berlín y allí estará Diario del Puerto que viajará con la delegación española y con este especial bilingüe que tiene usted en sus manos. La publicación aún las previsiones y opiniones de los principales agentes que integran la cadena de valor del agro, los servicios y propuestas de los puertos españoles y las novedades de las "Empresas selección" que han decidido participar con nosotros.

Disfruten de la lectura

COLD LOGISTICS COMES TOGETHER IN BERLIN

LOLI DOLZ

Director Diario del Puerto Publications

Fruit Logistica opens its doors today and it does so safe in the knowledge that the main operators in the global fresh fruit and fruit and vegetable industry will all be represented in Berlin.

The world's leading players in this business will all be together under the same roof in Germany, and Spain will be showcasing the very best it has to offer. Producers, logistics operators and ports have already confirmed to Diario del Puerto Publicaciones that they will be travelling to Germany. However, the weight of uncertainty is still hanging around their necks, impeding them from making plans for the future.

By its very nature, the fruit and vegetable industry has to deal with countless external factors, such as the weather which can wipe out entire harvests. This is now being added to political factors (such as the Common Agricultural Policy, the new plastic tax and the war in the Ukraine), and energy and logistics factors with unacceptable costs in transporting raw materials. According to FEPEX and other agri-food associations, the worst thing is that these cost increases cannot be passed on to clients. They point out that input costs in the fruit and vegetable handling industry (electricity, diesel, wood, cardboard and plastic for packaging and even wages) have shot up in the last year.

Meanwhile, the logistics chain is also insisting that it needs to pass on this increase in costs and is complaining that the efforts being made are barely enough to avoid closure. Only the sector's exceptional ability to adapt, its professionalism and the application of state-of-the-art technologies and management methods keep many companies in business, the employers' organisations point out.

When asked about forecasts, the cold logistics sector remains silent. Uncertainty continues to mark the agenda. However, ATFRIE points out that the process of company mergers and buyouts is creating stronger companies, which will have a direct effect on the sector as it will benefit from a more solid financial position. In turn, ADELFE defines the situation as one of "critical stability" and CETM Frigoríficos and FROET state that 2023 could be a year in which macro-operations continue to take place, enabling companies to join forces and to take advantage of synergies to tackle new challenges.

While we wait to see how things pan out, business will be brisk in Berlin and Diario del Puerto will be there, travelling with the Spanish delegation and with this special bilingual publication you have in your hands. The publication brings together the forecasts and opinions of the main stakeholders that make up the agricultural value chain, the services and projects of Spanish ports and the latest news from the select group of companies who have decided to participate with us.

Happy reading!



➔
Fruit Logistica celebró el pasado
mes de abril una edición de
transición tras la pandemia. Foto J.P.

Fruit Logistica held a transitional
event last April after the pandemic.
Foto J.P



FRUIT LOGISTICA: TODO EN UNO

FRUIT LOGISTICA: ALL IN ONE



JAIME PINEDO

JAIME PINEDO

El eslogan de Fruit Logistica, la feria líder en el comercio mundial de frutas, que tendrá lugar del 8 al 10 de febrero de 2023 en Berlín, refleja fielmente el carácter multidisciplinar de un evento que concede un especial protagonismo a la logística como actividad que hace posible el intercambio comercial de estos productos alrededor del mundo.

Por ello, el encuentro de la industria global de frutas frescas y productos hortofrutícolas en Berlín llevará en esta ocasión el lema "All in ONE", por cuanto las empresas que participen en la feria se beneficiarán del hecho de que Fruit Logistica reúne a los actores mundiales más importantes de este negocio bajo un mismo techo, estando representada toda la cadena de valor de las frutas y hortalizas frescas, desde el productor hasta el punto de venta.

The slogan of Fruit Logistica, the leading global fresh produce trade fair, scheduled to take place from 8 to 10 February 2023 in Berlin, faithfully reflects the multidisciplinary nature of an event that gives special prominence to logistics as an industry that drives the trade exchanges of fresh produce around the world.

This is why this year's meeting of the world's fresh fruit and vegetable industry in Berlin has chosen the slogan "All in ONE", given that companies participating in the trade fair benefit from the fact that Fruit Logistica brings together the world's most important players in this business under one roof, representing the entire fresh produce value chain, from the grower to the point of sale.



Fruit Logistica reunirá a casi 2.400 expositores estos días en Berlín. Foto J.P. 

Fruit Logistica set to bring together almost 2,400 exhibitors over the next few days in Berlin. Foto J.P.



Tras su exitoso regreso en 2022 tras la pandemia, la mayor feria comercial hortofrutícola del mundo volverá a reunir al sector en Berlín Messe durante del 8 al 10 de febrero

Tras su exitoso regreso en 2022, después de la suspensión de la edición de 2021 por causa de la pandemia de COVID-19, la feria comercial de frutas y hortalizas más grande del mundo acogerá el mayor encuentro de compradores y visitantes profesionales de la industria en Berlín Messe durante tres intensas jornadas, del 8 al 10 de febrero.

El pasado mes de abril, el evento se sobrepuso a las restricciones de la pandemia, atrayendo a más de 40.000 compradores y visitantes profesionales de alrededor 130 países, así como a casi 2.000 expositores de 87 países. Casi el 90% de los visitantes profesionales expresaron su intención de asistir nuevamente. Además, el hecho de que el 79% de ellos ocupara cargos directivos y el 85% proviniera del extranjero, convirtió al evento en el mejor lugar para conocer cara a cara a un público global, clave en la toma de decisiones.

EDICIÓN DE TRANSICIÓN EN 2022

La de 2022 se trató de una edición de transición, ya que cabe recordar que en la última Fruit Logistica celebrada antes de la pandemia, más de 3.300 expositores procedentes de 91 países presentaron sus productos, servicios y soluciones técnicas ante alrededor de 73.000 compradores y visitantes profesionales de más de 135 países.



After its successful return in 2022 in the wake of the pandemic, the world's largest fruit and vegetable trade fair is once again bringing the sector together at the Berlin Messe from 8 to 10 February.

After its successful return in 2022, following the cancellation of the 2021 event due to the COVID-19 pandemic, the world's largest fruit and vegetable trade fair will be hosting the industry's largest gathering of buyers and trade visitors at Berlin Messe over three action-packed days from 8-10 February.

Last April, the event weathered the restrictions of the pandemic, attracting over 40,000 buyers and trade visitors from around 130 countries, as well as almost 2,000 exhibitors from 87 countries. Nearly 90% of trade visitors stated their intention to attend the event again. In addition, the fact that 79% of them were from senior management positions and 85% came from abroad made the event the ideal place to meet face-to-face with a global audience that is key to decision-making.

TRANSITION EVENT IN 2022

The 2022 event was a transitional fair, given that at the last Fruit Logistica held before the pandemic, over 3,300 exhibitors from 91 countries showcased their products, services and technical solutions to around 73,000 buyers and trade visitors from over 135 countries.

El conflicto de Ucrania volverá a estar presente este año en Berlín.

The Ukrainian conflict will be on the agenda once again this year in Berlin. 



Somos parte del cambio.

Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

EL ANTECEDENTE: FRUIT LOGISTICA 2022

LAST YEAR'S FACTS AND FIGURES: FRUIT LOGISTICA 2022

ÁREA TOTAL
TOTAL
EXHIBITION
AREA

112.000m²

NÚMERO
DE VISITANTES
NUMBER
OF VISITORS
40.661



NÚMERO TOTAL
DE EXPOSITORES
TOTAL NUMBER
OF EXHIBITORS

1.994

EXPOSITORES
EXTRANJEROS
FOREIGN
EXHIBITORS

1.849

PAÍSES
EXPOSITORES
COUNTRIES
EXHIBITING

87

COSTE DE UN
STAND VACÍO
COST OF
BASIC STAND

206 (€/m²)

VISITANTES
EXTRANJEROS
FOREIGN
VISITORS

84,1%

PAÍSES DE
LOS VISITANTES
COUNTRIES
VISITORS

132



En todo caso, los resultados de la encuesta de expositores y visitantes profesionales de 2022 muestran la gran importancia de Fruit Logistica para el sector. Dicha encuesta evidencia, entre otras cosas, que el 85% de las empresas expositoras valoran positivamente el éxito comercial de su participación en la feria y que alrededor del 80% de los visitantes profesionales ocupan puestos directivos en su empresa. Estas son dos de las razones más importantes por las que la participación en Fruit Logistica es tan relevante para el éxito económico de muchas empresas en el sector hortofrutícola.

EL VALOR DE LA CONFIANZA

En opinión de Kai Mangelberger, director de Fruit Logistica, la feria "no solo pone en contacto a las empresas participantes con los más importantes responsables en la toma de decisiones, sino que también permite esos encuentros personales tan fundamentales en un negocio basado significativamente en la confianza, como es el de las frutas y hortalizas frescas.



El programa de contenidos de Fruit Logistica recoge las problemáticas del sector y brinda consejos útiles sobre cómo abordar estos y otros importantes desafíos, por medio de un extenso panel de conferencias

In any case, the results of the 2022 exhibitor and trade visitor survey illustrated the importance of Fruit Logistica for the industry. Among other things, it revealed that 85% of the exhibiting firms rated the business success of their participation in the trade fair positively, and that around 80% of trade visitors held managerial positions in their companies. These are two of the major reasons why participating in Fruit Logistica is so important for the economic success of many companies in the fruit and vegetable sector.

THE VALUE OF TRUST

In the opinion of Kai Mangelberger, Director of Fruit Logistica, the fair "not only brings exhibiting companies together with leading decision-makers, it also enables face-to-face meetings, which in the fresh produce industry, being so dependent on trust, is extremely important. By taking part in only one trade show and taking only one trip you can meet the whole world of fresh produce. In short it is an event that offers 'All in ONE'.



Fruit Logistica includes a comprehensive conference programme with a wide range of talks on industry issues and useful tips on how to tackle these and other major challenges.

Kai Mangelberger, director de Fruit Logistica.
Kai Mangelberger, Director of Fruit Logistica.



En opinión de Kai Mangelberger, director de Fruit Logistica, la feria “también permite esos encuentros personales tan fundamentales en un negocio basado significativamente en la confianza”

Una sola presencia en la feria y un solo viaje le permitirá reunirse con todo el mundo del comercio de las frutas. O dicho de una manera más simple: All in ONE”.

Asimismo, Kai Mangelberger apunta que la demanda de espacio de exhibición en la actual edición del evento ha sido muy fuerte. Así, los expositores habían reservado ya un 25% más de espacio en comparación con el demandado para el evento de 2022, “lo que demuestra que Fruit Logistica no solo es el lugar para aprender sobre innovaciones y estar al corriente de los costes, sino también para exhibirlas al resto de la industria”. “Por ello, en Berlín, los expositores contarán con el mayor y más apropiado público en un solo lugar”, subraya Mangelberger, quien explica que en el actual contexto, muchos productores hortofrutícolas están sometidos a una intensa presión en los que se refiere a los suministros de agua y energía, habiendo incurrido en unos gastos que, unidos a servicios vitales como la

Kai Mangelberger also points out that the demand for exhibition space at this year’s event has been very strong. Exhibitors had already booked 25% more space compared to 2022, “which shows that FRUIT LOGISTICA is not only the place to learn about new, cost-conscious innovations, but also to present them to the rest of the industry. In Berlin, exhibitors can reach as many people as possible and the right people in one place”, underlined Mangelberger, who explained that in the current context, many in the business, water and energy supplies are under intense pressure.



According to Kai Mangelberger, Director of Fruit Logistica, the trade show “also enables face-to-face meetings, which in the fresh produce industry, being so dependent on trust, is extremely important”



logística y el embalaje, se han incrementado dramáticamente en los últimos meses, aunque los expositores de Fruit Logistica 2023 tiene respuestas para todos estos desafíos”.

Por otra parte, el director de Fruit Logistica reconoce que los preparativos para la edición de 2022 de la feria, celebrada del 5 al 7 de abril, fueron “difíciles”. “Hubo muchos obstáculos, y no solo para nosotros como organizadores de ferias comerciales, por lo que me gustaría dar las gracias a todos los expositores y visitantes profesionales que se reunieron en Berlín. Creo que fueron recompensados con muy buenas transacciones comerciales y a todos aquellos que no pudieron estar presentes el año pasado, les esperamos, con mucho gusto, esta vez”.

ASESORAMIENTO Y SOLUCIONES PRÁCTICAS

Fruit Logistica 2023 ofrecerá asesoramiento especializado y soluciones prácticas para una amplia variedad de casos. El programa de actividades de la feria aportará información y conocimiento sobre cada eslabón de la cadena de valor de la industria hortofrutícola y ayudará a los visitantes profesionales a tomar las mejores decisiones comerciales.

De hecho, la fórmula de Fruit Logistica no consiste tan sólo en una feria comercial de frutas frescas y verduras en la que presentar productos, detectar oportunidades comerciales y establecer redes de contactos profesionales, sino que también incluye completos programas de conferencias especializadas y debates amplios sobre las grandes tendencias de la industria, todo ello de forma completamente gratuita, para los visitantes profesionales.

Esta característica convierte a Fruit Logistica en un evento donde los expertos de la industria pueden ampliar sus conocimientos y experiencias sobre un mercado internacional complejo y conocer las últimas innovaciones importantes.

A medida que el negocio hortofrutícola se recupera de la pandemia, nuevos desafíos como la inflación, la crisis energética, la guerra en Ucrania o el cambio climático representan una seria amenaza. El programa de contenidos de Fruit Logistica recoge estas problemáticas y brinda consejos útiles sobre cómo abordar estos y otros importantes desafíos, por medio de un extenso y cualificado panel de conferencias en el que expertos ponentes compartirán sus conocimientos especializados a través de las diferentes sesiones.

And the costs of those inputs, as well as vital services like logistics and packaging, have increased dramatically over the past few months. But exhibitors at Fruit Logistica 2023 have answers to those challenges.”

In addition, the Director of Fruit Logistica acknowledges that the preparations for the 2022 trade show, held from 5 to 7 April, were “intense”. “And we, the organisers, weren't the only ones facing obstacles. This is why I would like to thank all exhibitors and trade visitors who made the trip to Berlin. They were rewarded with very good business deals. And everyone who could not make it is welcome to come by next year.”

ADVICE AND PRACTICAL SOLUTIONS

Fruit Logistica 2023 will be offering expert advice and practical solutions for a wide variety of scenarios. The trade fair's programme of activities provides information and knowledge about every link in the value chain of the fruit and vegetable industry to help trade visitors make the best business decisions.

In fact, the Fruit Logistica formula is not just a fresh produce trade fair at which to showcase products, identify business opportunities and establish professional networks, it also includes a comprehensive programme of specialist conferences and discussions on major industry trends, all completely free of charge for trade visitors.

This makes Fruit Logistica an event where industry experts can broaden their knowledge and experience of a complex international market and learn about the latest innovations.

As the fresh produce business recovers from the pandemic, new challenges such as inflation, the energy crisis, the war in Ukraine and climate change pose a serious threat. Fruit Logistica's content programme takes up these issues and provides useful advice on how to tackle these and other major challenges, through an extensive and qualified conference line-up in which expert speakers share their specialised knowledge in the different sessions.



Logistics Hub analiza la situación global en la logística de productos frescos. 

Logistics Hub analyses the global situation in fresh produce logistics.

INNOVACIÓN EN PRODUCTO, LOGÍSTICA Y TECNOLOGÍA

JAIME PINEDO

El apartado expositivo de Fruit Logistica, que reúne la más extensa oferta de productos del mercado hortofrutícola global, constituye, sin duda alguna, el plato fuerte del evento, aunque en los pasillos de Berlin Messe, junto a los stands, hay tres escenarios que capturan también la atención de expositores y visitantes por igual. Son los programas de conferencias: Fresh Produce Forum, Future Lab, Logistics Hub, Tech Stage y Start-up Stage.

INNOVATIONS IN PRODUCE, LOGISTICS AND TECHNOLOGY

JAIME PINEDO

The exhibition area at Fruit Logistica, which brings together a broad range of produce from the global fresh fruit and vegetable market, is undoubtedly the hub of the event. However, in the halls of the Berlin Messe, alongside the stands, there are three stages that also capture the attention of exhibitors and visitors alike. These are the scenarios for the Fresh Produce Forum, Future Lab, Logistics Hub, Tech Stage and Start-up Stage conference programmes.

Un lugar para discutir los temas más importantes que afectan a todos los participantes en el negocio de productos frescos, desde la sostenibilidad medioambiental hasta la seguridad en la cadena de suministro; desde la escasez de mano de obra hasta la inestabilidad monetaria; desde las fuentes de energía hasta el gasto de los consumidores. Expertos ponentes ofrecen en Fresh Produce Forum consejos prácticos sobre cómo trazar una buena ruta a través de estas complejas variables y poder alcanzar la rentabilidad.

Fresh Produce Forum

This is a place to discuss the most important issues affecting all participants in the fresh produce business, from environmental sustainability to supply chain security; from labour shortages to currency instability; from energy sources to consumer spending. Expert speakers at the Fresh Produce Forum offer practical advice on how to navigate through these complex issues and drive profitability.

El avance del sector hortofrutícola está íntimamente ligado a los logros de la ciencia. En lo referente al negocio de productos frescos, las investigaciones recientes pueden ayudar a superar algunos importantes obstáculos de cara a su crecimiento. Por ello, el programa de conferencias Future Lab pone al descubierto una gran cantidad de innovaciones destacables, incluyendo cítricos resistentes a enfermedades, el primer genoma de patata completamente decodificado y una máquina que puede probar la dulzura de la fruta sin siquiera tocarla.

Future lab

The progress of the fruit and vegetable industry is closely linked to scientific breakthroughs. Recent research in the fresh produce business can help to overcome some of the major growth hurdles. The Future Lab conference programme brings with it a host of remarkable innovations, including disease-resistant citrus fruit, the first fully decoded potato genome and a machine that can taste the sweetness of fruit without even touching it.

La serie de sesiones de Logistics Hub analiza la situación global en la logística de productos frescos. Para ello tiene en cuenta el transporte aéreo, marítimo, por carretera y ferroviario, e incluye información valiosa, así como soluciones basadas en tecnología que pueden ayudar a las empresas a lograr mayor solidez y crecimiento. A medida que aumentan las presiones de costos y capacidad, los profesionales pueden descubrir qué nuevas tendencias logísticas están a punto de surgir. En Logistics Hub, que tiene lugar en el Pabellón 26, que concentra gran parte de la oferta de logística y transporte en Fruit Logística, se dan también a conocer los temas clave de la logística global de la cadena de frío, con nuevas soluciones técnicas que hacen posible una mayor optimización.

Logistics Hub

The Logistics Hub sessions analyse the global situation in fresh produce logistics. They look at air, sea, road, and rail transport and include valuable information as well as technology-based solutions to help companies grow and become more robust. As cost and capacity pressures increase, trade professionals can find out what new logistics trends are on the horizon. The Logistics Hub in Hall 26, which concentrates much of the logistics and transport portfolio at Fruit Logística, also provides insights into the key issues in global cold chain logistics, with new technical optimisation solutions.

Tech Stage

Tech Stage hace posible experimentar hoy la tecnología del mañana. Los desafíos que enfrenta el comercio hortofrutícola son múltiples y, a menudo, imposibles de superar sin soluciones de ingeniería. Gracias a la tecnología de procesamiento y los métodos de cultivo, pasando por la tecnología de invernaderos y los sistemas de riego que tienen un gran impacto en el rendimiento, los desarrollos avanzan rápidamente en todas las áreas. Por lo tanto, es aún más importante para los involucrados en la industria no dejar pasar por alto los procesos críticos y fijar el rumbo para el futuro en el momento adecuado.

Tech Stage hace posible experimentar hoy la tecnología del mañana. Los desafíos que enfrenta el comercio hortofrutícola son múltiples y, a menudo, imposibles de superar sin soluciones de ingeniería. Gracias a la tecnología de procesamiento y los métodos de cultivo, pasando por la tecnología de invernaderos y los sistemas de riego que tienen un gran impacto en el rendimiento, los desarrollos avanzan rápidamente en todas las áreas. Por lo tanto, es aún más importante para los involucrados en la industria no dejar pasar por alto los procesos críticos y fijar el rumbo para el futuro en el momento adecuado.

Start-up Stage

El 10 de febrero, Tech Stage se convertirá en escenario de start-ups y empresas Smart Agri. Las empresas jóvenes e innovadoras del sector Smart Agri presentarán sus modelos de negocio y debatirán sobre nuevas tecnologías, así como de sus visiones para el futuro de la industria. Agricultura digital, robótica móvil autónoma, gestión de la cadena de suministro, la próxima generación de agricultura vertical, tecnología de drones, software de control de calidad de frutas y verduras, son algunos de los temas.

El 10 de febrero, Tech Stage se convertirá en escenario de start-ups y empresas Smart Agri. Las empresas jóvenes e innovadoras del sector Smart Agri presentarán sus modelos de negocio y debatirán sobre nuevas tecnologías, así como de sus visiones para el futuro de la industria. Agricultura digital, robótica móvil autónoma, gestión de la cadena de suministro, la próxima generación de agricultura vertical, tecnología de drones, software de control de calidad de frutas y verduras, son algunos de los temas.





El apartado expositivo de Fruit Logistica, que reúne la más extensa oferta de productos del mercado hortofrutícola global, constituye, el plato fuerte del evento. Foto: Messe Berlin.



The exhibition area at Fruit Logistica, which brings together a broad range of produce from the global fresh fruit and vegetable market, is undoubtedly the hub of the event.

LA VOZ DE LOS
PROFESIONALES

THE VOICE
OF THE TRADE

JAIME PINEDO

A lrededor de 270 expositores españoles se dan cita en una edición de Fruit Logística que acoge un total de 2.398 firmas, lo que supone que uno de cada nueve expositores es español. La historia de Fruit Logística está, por tanto, muy ligada a España, dado su carácter como gran potencia hortofrutícola mundial, por lo que los testimonios sobre el importante papel que juega la feria berlinesa en la competitividad del sector hortofrutícola cuentan con numerosos testimonios directos, tanto entre expositores, como visitantes y expertos independientes.

JAIME PINEDO

A round 270 Spanish exhibitors will be attending this year's Fruit Logística, playing host to a total of 2,398 firms. This means that one out of every nine exhibitors is Spanish. The history of Fruit Logística is closely linked to Spain, given its status as a major world fruit and vegetable power. The leading role played by the Berlin fair in promoting the competitiveness of the fruit and vegetable industry is echoed by numerous direct examples among exhibitors, visitors and independent experts.



STAY COOL AND RELAX

Con MSC puedes llegar a cualquier mercado del mundo. Gracias a décadas de experiencia, podemos cuidar de tu mercancía 24/7, ya sea en puertos, mares, camiones o trenes.

Visítanos en Fruit Logística | Hall 25 / Stand B-03, 8-10 de febrero 2023

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

[msc.com/fruit](https://www.msc.com/fruit)



PACO BORRÁS

Consultor en la industria
agroalimentaria
Agri-food industry
consultant

Consultor agroalimentario y visitante

"FRUIT LOGISTICA SE CONSOLIDÓ MIENTRAS OTRAS FERIAS FRACASARON"

Una de las personas que mejor conoce Fruit Logística y su evolución durante los últimos 30 años es Paco Borrás, ex director comercial y ex director general adjunto de Anecoop y ahora consultor en la industria agroalimentaria, quien considera que, antes del nacimiento de Fruit Logística, "Berlín ya estaba en una posición ideal porque Alemania era y sigue siendo uno de los mercados más importantes de Europa".

Agri-food consultant and visitor

"FRUIT LOGISTICA WENT FROM STRENGTH TO STRENGTH WHILE OTHER TRADE FAIRS FAILED"

One of the people who best knows Fruit Logística and how it has developed over the last 30 years is Paco Borrás, former Sales Director and former Deputy Managing Director of Anecoop, who is now a consultant in the agri-food industry. According to Borrás, "Berlin was already in an ideal position before Fruit Logística came about because Germany was and continues to be one of Europe's largest markets".



La producción estará cada vez más en manos de grandes empresas y los agricultores se volverán cada vez más profesionales en el papel de empresarios

Al mismo tiempo, opina que Berlín fue un trampolín para los nuevos mercados en Europa del Este y mientras otros conceptos feriales fracasaron, Fruit Logistica consolidó su posición. Aunque la feria se ha ramificado en máquinas y embalajes, el comercio de frutas sigue siendo su actividad principal.

"El martes, en la víspera de la feria, es cuando muchos países y asociaciones se reúnen", recuerda Borrás, para quien Fruit Logistica "es claramente el principal lugar de encuentro para el comercio mundial de frutas y verduras". A pesar de haber dejado Anecoop hace cuatro años tras 40 trabajando allí, Borrás vuelve cada año a Berlín como consultor y asesor agroalimentario internacional.

Por lo que se refiere a los retos a los que se enfrentan actualmente los productores en España, Borrás destaca el del coste del fertilizante, que se ha duplicado, así como el encarecimiento de la energía, "por lo que en España se necesita más para almacenamiento que en invernaderos, aunque me cuesta imaginar que España vaya a recortar su producción". "Puedo ver cómo se establecen métodos de cultivo que se las arreglan con menos agua, fertilizantes y pesticidas -detalla Borrás-, y debido a los aumentos de precios, los agricultores pueden avanzar más en ello". "En ese sentido, puede salir algo bueno de la crisis", confía el experto.

En cuanto a los cambios que esperan al sector en los próximos 30 años, Paco Borrás es cauteloso a la hora de hacer predicciones: "Sin embargo, creo que la producción estará cada vez más en manos de grandes empresas y los agricultores se volverán cada vez más profesionales en el papel de empresarios".



Production will increasingly shift into the hands of large companies, and farmers will become more and more professional as businesspeople

He also believes that Berlin was a springboard for new markets in Eastern Europe, and while other trade fair concepts failed, Fruit Logistica went from strength to strength. Although the fair has branched out into machinery and packaging, the fruit and vegetable trade is still its core business.

"Tuesday, on the eve of the fair, is when many countries and associations meet," recalls Borrás, for whom Fruit Logistica "is clearly the main meeting ground for the global fresh produce trade." Despite having left Anecoop four years ago, after working there for 40 years, Borrás returns to Berlin every year as an international agri-food consultant and advisor.

As for the challenges currently facing growers in Spain, Borrás highlights fertilizer costs, which have doubled, as well as rising energy prices, "In Spain we need more energy for storage than for greenhouses, although I find it hard to believe that Spain is going to cut back its production. I can see new crop methods being introduced that use less water, fertilizer and pesticides," says Borrás, "and because of price increases, growers are more likely to take these up. Borrás is confident about one thing "In this sense, something good is going to come out of the crisis".

In terms of the changes that await the sector over the next 30 years, Paco Borrás is cautious when it comes to making predictions: "However, I believe that "production will increasingly shift into the hands of large companies, and farmers will become more and more professional as businesspeople".





Damián Kutnowski (agachado, primero por la izquierda) en su stand de Fruit Logistica 2022. 

Damián Kutnowski (kneeling, first on the left) at the company's stand in Fruit Logistica 2022.

DAMIÁN KUTNOWSKI

Chief Commercial Officer de Martico Reefer Solutions
Chief Commercial Officer at Martico Reefer Solutions

Empresa expositora

**“LO QUE MÁS ESTÁ
AFECTANDO NUESTRO
NEGOCIO DESDE ESPAÑA
ES EL CAMBIO CLIMÁTICO”**

Martico Reefer Solutions regresa a Berlín como expositor tras la positiva experiencia del año pasado y esta vez lo hace con “con un mensaje de cercanía y de consistencia a sus clientes y proveedores”, como expresa Damián Kutnowski, Chief Commercial Officer de la compañía.

Exhibitor at the fair

**“CLIMATE CHANGE IS
HAVING THE GREATEST
IMPACT ON OUR
BUSINESS IN SPAIN”**

Martico Reefer Solutions returns to Berlin as an exhibitor after last year's positive experience and this time it does so with “a message of approachability and reliability for its customers and suppliers”, according to Damian Kutnowski, the company's Chief Commercial Officer.



La situación en el Este de Europa y la irregularidad logística que seguimos arrastrando siguen variando los flujos naturales de envíos

"El mercado y el mundo está pasando por tiempos complicados, un año más, con disrupciones de todo tipo y la excepcionalidad ya se convirtió en la rutina", dice Kutnowski, quien considera que "siempre hay factores externos que nos desafían, pero aquí estamos, para ser un buen partner y complemento a nuestros clientes y proveedores y dar estabilidad y futuro a nuestro equipo humano".

La participación de Martico en Fruit Logistica como expositor reviste una especial significación por cuanto como empresa que cuenta con oficinas propias en 18 países, "la posibilidad de ver a los clientes, a los proveedores y, no menos importante, juntar a gran parte del equipo en un solo lugar, es especialmente ventajosa y provechosa para nuestra compañía, y desde luego mucho mejor como expositor, ya que habrá unas 30 personas del grupo en la feria".

Como profesional que analiza el mercado hortofrutícola en permanente contacto con los clientes, Kutnowski destaca, entre los principales factores que concurren en la cadena de suministro hortofrutícola, la importante incidencia que están teniendo los costes de producción y la inflación sobre los precios y la demanda, respectivamente. "No obstante -precisa-, en la prestación de servicios al sector hortofrutícola, vemos que lo que más está afectando nuestro negocio desde España (siendo que ya llevamos muchos años fuera del mercado ruso) es el cambio climático y su efecto sobre las exportaciones, como por ejemplo está ocurriendo con ciertas variedades de cítricos. "A nivel global, sin duda, la situación en el Este de Europa y la irregularidad logística que seguimos arrastrando siguen variando los flujos naturales de envíos, en cuanto a destinos y volúmenes", observa también el Chief Commercial Officer de Martico.



The situation in Eastern Europe and the ongoing irregular logistics scenario are changing the natural flow of shipments

"The market and the world are living through complicated times, yet again this year, with disruptions of all kinds. Exceptionality has already become routine", says Kutnowski, who considers that "there are always external factors that challenge us, but our aim is to be a reliable partner and complement our customers and suppliers, as well as providing stability and a future for our team".

Martico's participation in Fruit Logistica as an exhibitor is especially significant because as a company with its own offices in 18 countries, "the chance to meet up with customers, suppliers and, last but not least, to bring together a large part of the team in one place, is especially advantageous and profitable for our company, and certainly much better as an exhibitor, since there will be around 30 people from the group at the fair".

As a specialist who analyses the fruit and vegetable market in constant contact with clients, among the main factors affecting the fruit and vegetable supply chain, Kutnowski highlights the significant impact that production costs and inflation are having on prices and demand, respectively. "However," he points out, "in the provision of services to the fruit and vegetable sector, given that we have been out of the Russian market for many years, climate change is having the greatest impact on our business in Spain, for example, the effect it is having on exports, such as what is happening with certain citrus varieties.

"At a global level, the situation in Eastern Europe and the ongoing irregular logistics scenario are changing the natural flow of shipments, in terms of destinations and volumes," says Martico's Chief Commercial Officer.



SILVIA DE JUANES**DIRECTORA REPRESENTANTE OFICIAL
DE MESSE BERLIN EN ESPAÑA****OFFICIAL REPRESENTATIVE
OF MESSE BERLIN IN SPAIN**

Si hace años la logística era una pequeña parte del evento, en los últimos diez años su participación ha crecido tanto que cuenta ya con varios pabellones con un alto porcentaje de empresas de logística



Whereas years ago, logistics was a small part of the event, in the last ten years it has grown so much that it now has several pavilions with a large number of logistics companies



“ES UNA GRAN ALEGRÍA ESCUCHAR HABLAR TANTO ESPAÑOL POR LOS PASILLOS”

La representante oficial de Messe Berlin en España, Andorra y Gibraltar, y directora de Comunicación para España y América Latina de Fruit Logistica, Silvia de Juanes, muestra su satisfacción por celebrar una nueva edición “sin ninguna restricción y ser el lugar de reunión del sector al completo”, según el lema “All in ONE”, que refleja “la participación del sector hortofrutícola desde la producción pasando por métodos de cultivo, postcosecha, transporte y logística hasta el consumidor”.

De Juanes pone en valor “los avances digitales que hemos hecho en los últimos años, con el desarrollo de la herramienta Fruit Logistica online, donde todo visitante puede hacer su propio perfil y contactar con otros visitantes y expositores y tener a su disposición tras la feria todas las conferencias para verlas a demanda”.

En esta edición de 2023, el hilo conductor de muchos de los contenidos, eventos y mesas redondas “se centra en las presentaciones de innovaciones técnicas para conseguir la sostenibilidad, disminuir el desperdicio alimentario y aumentar la rentabilidad”, explica. “A medida que el negocio hortofrutícola se recupera de la pandemia, nuevos desafíos como la inflación, la escasez de energía, la guerra en Ucrania y el cambio climático representan una seria amenaza”, añade. La presencia de las empresas españolas siempre pertenece a una de las cinco más importantes “y en esta edición no podía ser de otra manera”. Así, el importante papel de España en el negocio hortofrutícola se refleja en la cantidad de empresas presentes como expositores y visitantes. “Personalmente es una gran alegría escuchar tanto español por los pasillos y ver cómo tenemos un sector tan internacional y que nuestros productos llegan tan lejos”, dice de Juanes.

Por su parte, si hace años la logística era una pequeña parte del evento, “en los últimos diez años la participación de empresas logísticas y tecnológicas ha crecido tanto que hoy cuenta ya con varios pabellones con un alto porcentaje de empresas de logística”.

Junto al programa Logistics Hub, “todo ello hace de Fruit Logistica la plataforma comercial y de conocimiento más completo y una visita obligada”, concluye Silvia de Juanes.

“IT IS WONDERFUL TO HEAR SO MUCH SPANISH BEING SPOKEN IN THE HALLS”

Silvia de Juanes, the official representative of Messe Berlin in Spain, Andorra and Gibraltar, and the Communication Director for Spain and Latin America for Fruit Logistica, is delighted to be holding a new event “without any restrictions and as the meeting place for the entire sector”, under the slogan “All in ONE”, which reflects “the participation of the fruit and vegetable industry from production, growing methods, post-harvest, transport and logistics through to the consumer”.

De Juanes values “the digital advances we have made in recent years, with the development of Fruit Logistica’s online tool, where visitors can create their own profile, contact other visitors and exhibitors, and watch all the conferences on demand after the fair”.

In the 2023 event, the common thread behind the content, events and round tables” focuses on the presentation of technical innovations to deliver sustainability, reduce food waste and increase profitability,” she explained. “As the fruit and vegetable business recovers from the pandemic, new challenges such as inflation, energy shortages, the war in Ukraine and climate change pose a serious threat,” she added.

The number of Spanish companies represented at the event is always one of the big five “and this year’s show is no exception”. Thus, the leading role played by Spain in the fruit and vegetable business is reflected in the number of companies present as exhibitors and visitors. “Personally, it is wonderful to hear so much Spanish being spoken in the halls and to see just how international our sector is and how far our products have come,” says de Juanes.

In turn, whereas years ago, logistics was a small part of the event, in the last ten years it has grown so much that it now has several pavilions with a large number of logistics companies.”

In addition to the Logistics Hub program, “all this makes Fruit Logistica the most comprehensive business and knowledge platform and an absolute must”, concludes Silvia de Juanes.





Parte de la delegación del Port de Barcelona en la edición 2022 de Fruit Logística. 

Members of the Port of Barcelona delegation at Fruit Logistica 2022.

PORT DE BARCELONA

Expositor

“QUEREMOS ANTICIPARNOS A LAS NECESIDADES DE NUESTROS ACTUALES Y FUTUROS USUARIOS”

Fruit Logistica es una de las citas obligadas entre los actos de promoción del Port de Barcelona en la que participa con stand propio. El sector hortofrutícola y, en general, el segmento de carga refrigerada es un sector con un crecimiento sostenido en los últimos años y en ese contexto, el Port de Barcelona reafirma su presencia en los eventos ligados al segmento de productos frescos “con el objetivo de dar a conocer la oferta de servicios y soluciones que ofrece Barcelona especialmente adaptadas al segmento de la carga refrigerada y en particular para productos hortofrutícolas”.

Exhibitor

“WE AIM TO ANTICIPATE THE SPECIFIC NEEDS OF OUR CURRENT AND FUTURE USERS”

Fruit Logistica is a must on the list of the events that the Port of Barcelona attends to promote its facilities, and it has its own stand at the Berlin fair. The fresh produce industry and the reefer cargo segment in general is a sector that has experienced sustained growth in recent years, and in this context, the Port of Barcelona is strengthening its presence at events linked to the fresh produce segment “to publicize the range of services and solutions that Barcelona offers, especially adapted to the reefer cargo segment and especially for fruit and vegetables”.



El Port de Barcelona espera que el sector hortofrutícola “siga creciendo a medio plazo, a pesar de las dificultades y coyunturas específicas de los últimos tiempos”

La participación en este evento “nos brinda un buen escenario para tomar el pulso al mercado hortofrutícola y poder anticiparnos a las necesidades concretas de nuestros actuales y futuros usuarios”, dice el Port de Barcelona, que desea “potenciar la visibilidad ante los distintos agentes del mercado hortofrutícola, posicionándonos como hub euromediterráneo para los productos alimentarios”, para lo que destaca su excelente ubicación del puerto para este tipo de mercancías, ejerciendo como hub logístico para un mercado de 400 millones de personas accesibles en menos de 48 horas.

Junto a su elevada conectividad marítima, con cerca de 100 líneas regulares que lo unen con 850 puertos, y teniendo en cuenta que gran parte de los productos hortofrutícolas deben viajar a temperatura controlada, el Port de Barcelona en su conjunto ha hecho una importante apuesta por el segmento reefer. Las terminales de contenedores BEST, perteneciente al grupo Hutchison y APM Terminals Barcelona, así como la terminal multipropósito Port Nou, superan las 3.500 conexiones reefer permanentes, y BEST desarrolla nuevas infraestructuras para contenedores reefer, lo que elevará a 4.000 estas conexiones en el Port de Barcelona.

En cuanto a las previsiones de futuro respecto al mercado hortofrutícola, sus expectativas son que el sector “siga creciendo a medio plazo, a pesar de las dificultades y coyunturas específicas de los últimos tiempos que han propiciado una ralentización de este crecimiento en 2022, tanto a nivel económico (inflación, coste de la energía) como geopolítico y logístico (ajustes derivados de la pandemia).



The Port of Barcelona expects the fruit and vegetable sector “to continue to grow in the medium term, despite the difficulties and specific circumstances of recent times”

Participation at this event “gives us a good opportunity to gauge the fruit and vegetable market and to anticipate the specific needs of our current and future users”. The Port wants to “enhance its visibility among the main players in the fruit and vegetable market, positioning itself as a Euro-Mediterranean hub for fresh produce”. The Port of Barcelona underlines its excellent location for this type of goods, acting as a logistics hub for a market of 400 million people that can be reached in less than 48 hours.

Together with its excellent maritime shipping connectivity, with close to 100 regular lines linking it to 850 ports and taking into account that the majority of fresh fruit and vegetables must be shipped at controlled temperatures, the Port of Barcelona has made a specific effort to strengthen the reefer industry. The BEST container terminals, which belong to the Hutchison Group and APM Terminals Barcelona, as well as the Port Nou multipurpose terminal, have more than 3,500 permanent reefer connections, and BEST is working on new facilities for reefer containers, increasing the number of these connections to 4,000 at the Port of Barcelona.

In terms of future forecasts for the fruit and vegetable market, the Port expects the sector “to continue to grow in the medium term, despite the difficulties and specific circumstances of recent times that led to a slowdown in this sector's progression in 2022, from an economic (inflation, energy costs), geopolitical and logistics (adjustments resulting from the pandemic) point of view.



TRANSITANDO (DE NUEVO)
EN LA INCERTIDUMBRE

ON THE ROAD
TO UNCERTAINTY (AGAIN)

JAIME PINEDO



El sector hortofrutícola
está acostumbrado a transitar
en la incertidumbre.

The fruit and vegetable
sector is used to living with
uncertainty.



El sector hortofrutícola se enfrenta, por su propia naturaleza, a innumerables condicionantes, de cuyo mejor o peor comportamiento depende en gran medida su éxito. Los factores que intervienen en el desarrollo de esta actividad son múltiples y diversos. Desde los meteorológicos, tan ligados hoy al cambio climático, que pueden dar al traste con cosechas enteras, a los políticos, como ocurre en el marco de la Unión Europea con la Política Agrícola Común (PAC), pasando por los energéticos, con el actual escenario de carestía, o los logísticos, como se observa a través de la escasez y dificultad de abastecimiento de fertilizantes y otras materias primas para la agricultura debido a la guerra de Ucrania.

Por estas y otras circunstancias, el sector hortofrutícola está acostumbrado a transitar en la incertidumbre y, al comienzo de cada año, al tiempo que hace balance del ejercicio consumido, se enfrenta siempre a un panorama incierto. Cada vez más. Cada año, el negocio hortofrutícola es un melón por abrir, una incógnita.

El sector estrenó el año este 1 de enero de 2023 con la entrada en vigor de la nueva Política Agrícola Común (PAC) que regirá el campo entre 2023 y 2027 y que aporta cambios profundos que afectan a más de 650.000 agricultores y ganaderos en España, tercer país beneficiado, con una asignación superior a los 47.000 millones de euros.



Los costes, la climatología
adversa y la creciente
competencia de países
terceros marcaron la
exportación hortofrutícola
en 2022



Costs, adverse weather
conditions and growing
competition from third
countries marked fruit and
vegetable exports in 2022



JAIME PINEDO

The fruit and vegetable sector, by its very nature, faces countless challenges which largely impact on its success, conditioning how well or badly it performs. These challenges include many different factors, such as the weather, which can wipe out entire harvests and is closely linked today to climate change, political considerations, as in the case of the European Union's Common Agricultural Policy (CAP), energy factors, high food prices, and logistics, as evidenced in the shortage of fertilisers and the difficulty of supplying them and other raw agricultural materials as a consequence of the war in Ukraine.

As a result, the fruit and vegetable sector is used to living with uncertainty and, at the beginning of each year, when it looks ahead, the word uncertainty is always on the table, and it is increasing constantly. Every year, the fruit and vegetable business is a melon waiting to be opened. It is an unknown quantity.

As a result, the fruit and vegetable sector is used to living with uncertainty and, at the beginning of each year, when it takes stock of the year, it is always faced with an uncertain outlook. And this is becoming more and more the case. Every year, the fruit and vegetable business is a melon waiting to be opened. It is an unknown quantity.



VOLUMEN EXPORTACIÓN
HORTOFRUTÍCOLA
DE ESPAÑA EN 2022
(PREVISIÓN):
VOLUME OF SPANISH FRUIT
AND VEGETABLE EXPORTS IN
2022 (FORECAST):

12 MILLONES
TONELADAS
-8%/-10%



VALOR EXPORTACIÓN
HORTOFRUTÍCOLA
DE ESPAÑA EN 2022
(PREVISIÓN):
VALUE OF SPANISH FRUIT
AND VEGETABLE EXPORTS
IN 2022 (FORECAST):

16.200
MILLONES DE EUROS
+3%



UNIÓN EUROPEA
EUROPEAN UNION

80% OF EXPORTS
DE LAS
EXPORTACIONES



El consumo de frutas y verduras sigue cayendo
incluso a niveles previos a la pandemia. 

Fruit and vegetable consumption continues
to fall to pre-pandemic levels.

La Unión Europea (UE) aplicó desde el 1 de enero la que se considera la reforma agraria más ambiciosa de su historia desde el punto de vista ambiental, y la segunda más profunda en cuanto a transformaciones en la gestión de los fondos que llegan de las arcas comunitarias. Esta nueva PAC llega tras un año de transición inédito por la crisis energética y alimentaria que desencadenó la guerra de Ucrania y en un contexto de inflación, especialmente en la cesta de la compra.

COMERCIO CON LA UE

Las ventas de frutas y hortalizas españolas a los 27 Estados miembros de la Unión Europea ascendieron a 10.180 millones de euros, lo que supone el 80% del total, mientras que fuera de la UE totalizó 2.537 millones, según los datos actualizados hasta octubre de 2022 comparados con el mismo periodo de 2021, del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales procesados por FEPEX, la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas.

El valor de la exportación de frutas y hortalizas frescas a la UE creció un 3% en los diez primeros meses del año respecto a los mismos meses de 2021, totalizando 10.180 millones de euros y fuera de la UE creció un 1%, situándose en 2.537 millones de euros.

El primer mercado no comunitario del sector español es Reino Unido, donde las exportaciones españolas han caído un 2%, totalizando 1.672 millones de euros. En volumen las ventas en Reino Unido también cayeron, un 8%, situándose en 1,11 millones de toneladas.

En volumen, las exportaciones hortofrutícolas españolas al mercado comunitario ascendieron a 7,8 millones de toneladas, lo que supone un 9% menos que en el mismo periodo de 2021, mientras que fuera de la UE fueron 1,7 millones de toneladas (-5%).



El valor de las exportaciones mejorará en 2022 en un 3% respecto al año anterior, aunque este crecimiento no permite compensar el incremento de los costes



The value of exports improved by 3% in 2022 compared to the previous year, although this growth did not offset cost increases

The sector began the year on 1 January 2023 with the entry into force of the new Common Agricultural Policy (CAP) that will regulate farming between 2023 and 2027 and brings profound changes affecting over 650,000 Spanish farmers and stockbreeders. Spain is the third largest beneficiary of this policy, with an allocation of more than €47 billion.

Since 1 January, the European Union (EU) has applied what is considered to be the most ambitious agricultural reform in its history from an environmental point of view, and the second most profound in terms of transformations in the management of the funds that come from the EU coffers. This new CAP comes after an unprecedented year of transition due to the energy and food crisis triggered by the war in Ukraine and in a context of inflation, especially in the shopping basket.

TRADE WITH THE EU

Sales of Spanish fruit and vegetables to the 27 EU Member States amounted to €10.18 billion, accounting for 80% of the total, while outside the EU figures totalled €2.54 billion, according to yearly data up to October 2022 compared to the same period in 2021, provided by the Customs and Excise Department and collated by FEPEX, Spanish Federation of Producers and Exporters of Fruit, Vegetables, Flowers and Live Plants.

The value of fresh fruit and vegetable exports to the EU grew by 3% in the first ten months of the year compared to the same period in 2021, to a total of €10.18 billion, and outside the EU it grew by 1%, to €2.54 billion.

mpg FRESH group

DIVISIÓN REEFER

SEGURO INTERNACIONAL

ALMACENES EN ESPAÑA

DESPACHO DE ADUANAS

TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL EUROPA

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

TRANSPORTE AÉREO

QR code and LinkedIn logo at the bottom.

DACHSER
Intelligent Logistics

Soluciones logísticas globales e integradas.
DACHSER Interlocking

DACHSER Spain Air & Sea Logistics S.A.U.
Regional Office Spain
C/ Dr. J.J. Dómine, 15-2 • 46011 Valencia
Tel.: +34 96 316 57 00 • Fax: +34 96 367 76 58
dachser.spain-asl@dachser.com • dachser.es



Jorge Brotons, presidente de la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas Vivas (FEPEX).



Jorge Brotons, Chairman of the Spanish Federation of Producers and Exporters of Fruit, Vegetables, Flowers and Live Plants (FEPEX)

Detrás de Reino Unido, los principales destinos no comunitarios del sector español son del ámbito europeo, Noruega y Suiza; mientras que fuera del continente, destacan Canadá y Brasil. Los envíos a Canadá hasta octubre de 2022 totalizaron 47.619 toneladas (+31%) por un valor de 55,2 millones de euros (+31%) y a Brasil ascendieron a 47.490 toneladas (+19%) y 53 millones de euros (+25%).

LA CLIMATOLOGÍA MARCA LA EXPORTACIÓN

Los costes, la climatología adversa y la creciente competencia de países terceros marcaron la exportación hortofrutícola en 2022 que, según las estimaciones de FEPEX, cerrará con un descenso del volumen de entre el 8% y 10%, debido a la climatología adversa, mientras que el valor aumentará en torno al 3%, superando los 16.200 millones de euros, incremento que no compensa la inflación de costes que ha asumido el sector, en un año en el que las importaciones han seguido creciendo.

El volumen exportado de frutas y hortalizas frescas en 2022 superará ligeramente los 12 millones de toneladas, lo que supone un descenso de entre el 8% y 10% respecto a 2021, según las estimaciones realizadas por FEPEX, basadas en datos del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales hasta el mes de octubre y una previsión de los meses de noviembre y diciembre.

Esta caída se ha debido a la climatología adversa que ha provocado en este año todo tipo de incidencias, como las heladas de la primavera que supusieron la fuerte reducción de la fruta de hueso especialmente en Aragón y Cataluña, o las

The leading non-EU market for the Spanish sector was the United Kingdom, where Spanish exports fell by 2% to €1.67 billion. In terms of volume, exports to the United Kingdom also fell by 8% to 1.11 million tonnes.

Spanish fruit and vegetable exports to the EU market fell to 7.8 million tonnes, which is 9% less than in the same period in 2021, while outside the EU they dropped to 1.7 million tonnes (-5%). Behind the UK, the main non-EU destinations for Spanish produce were Norway and Switzerland, while outside Europe, sales to Canada and Brazil were particularly strong. Exports to Canada up to October 2022 totalled 47,619 tonnes (+31%) and €55.2 million (+31%). The figure for Brazil was 47,490 tonnes (+19%) and €53 million (+25%).

WEATHER CONDITIONS MARKED EXPORTS

Costs, adverse weather conditions and growing competition from third countries marked fruit and vegetable exports in 2022 which, according to FEPEX estimates, closed with a drop in volume of between 8% and 10%, while their value increased by around 3%, to over €16.20 billion, although this increase did not offset the rising costs that the sector had to bear, in a year in which imports continued to grow.

The exported volume of fresh fruit and vegetables in 2022 was slightly over 12 million tonnes, which means a drop of between 8% and 10% compared to 2021, according to estimates drawn up by FEPEX, based on data from the Customs and Excise Department up to the month of October and on a forecast for the months of November and December.

incesantes lluvias durante los meses de abril y mayo en regiones eminentemente hortofrutícolas como Murcia y que convirtieron la primavera de 2022 en esta comunidad autónoma en la más húmeda en 62 años. A lo que se ha sumado también las olas de calor del verano que afectaron también a las producciones hortofrutícolas andaluzas. Por ello, FEPEX requiere medidas específicas para fomentar las inversiones que permitan hacer frente a esta climatología adversa cada vez más presente.

INCREMENTO DE COSTES

El valor de las exportaciones mejorará en 2022 en un 3% respecto al año anterior, superando los 16.200 millones de euros, aunque este crecimiento no permite compensar el incremento de los costes que ha asumido el sector, y que ha sido uno de los factores que más han marcado el año, al igual que la creciente competencia de países terceros.

Hasta octubre del pasado año, las importaciones aumentaron un 7% en volumen y un 14% en valor impulsadas por las desventajas normativas, ya que no están sometidas a los mismos requisitos productivos y comerciales que las producciones comunitarias, haciendo el modelo de la UE cada vez menos competitivo frente al de países terceros. Además, la creciente globalización del mercado de la UE no va acompañada de una apertura real de nuevos mercados para los productores comunitarios.

Según FEPEX, dichos temas serán también los que marquen la evolución del sector en 2023, junto con otros como el descenso del consumo, que sigue cayendo incluso a niveles previos a la pandemia; la incertidumbre en torno a la disponibilidad de recursos hídricos en importantes regiones productoras o los futuros cambios derivados de la normativa comunitaria relacionada con la Estrategia de la Granja a la Mesa, como el proyecto de Reglamento de uso de fitosanitarios, cuya tramitación seguirá en 2023.

En el ámbito nacional, preocupa también el impacto en la competitividad que pueda tener la sobre-regulación de la actividad productiva y comercial provocada por un paquete normativo derivado principalmente de la nueva política agraria y del proceso de transición ecológica que entrará en vigor en 2023.

This decline was due to adverse weather conditions that caused all kinds of incidents during the year, such as the spring frosts that led to a sharp reduction in the amount of stone fruit available, especially in Aragon and Catalonia, and the constant rains during the months of April and May in fruit and vegetable growing regions such as Murcia, which made the spring of 2022 the wettest in this autonomous region in 62 years.

Added to this were the summer heatwaves that also affected fruit and vegetable production in Andalusia. This is why FEPEX is calling for specific measures to encourage investment to deal with these increasingly adverse weather phenomena.

COST INCREASES

The value of exports improved by 3% in 2022 compared to the previous year, to over €16.2 billion, although this growth did not offset the cost increases that the sector has had to bear. This was one of the factors that marked the year, alongside growing competition from third countries.

Up to October last year, imports increased by 7% in volume and 14% in value, driven by regulatory disadvantages, as they are not subject to the same production and trade requirements as EU production, making the European Union model increasingly less competitive with third countries. Moreover, the increasing globalisation of the EU market is not being accompanied by a real opening up of new markets for EU producers.

According to FEPEX, these issues will also mark the evolution of the sector in 2023, together with the decline in consumption, which continued to fall to pre-pandemic levels, the uncertainty surrounding the availability of water resources in major producing regions and future changes arising from EU regulations related to the Farm to Fork Strategy, such as the draft Regulation on the use of plant protection products, which will continue to proceed in 2023.

At national level, there are also concerns about the impact on competitiveness of the over-regulation of production and trade caused by a regulatory package mainly stemming from the new agricultural policy and the ecological transition process that will come into force in 2023.



La nueva PAC llega tras la crisis de la guerra de Ucrania y en un contexto de inflación.

The new CAP comes after the Ukraine war crisis and in a context of inflation.





EL IMPUESTO AL PLÁSTICO PREOCUPA AL SECTOR

El Gobierno rechazó la petición de aplazamiento de la entrada en vigor del impuesto especial de envases de plástico no reutilizable, que finalmente es de aplicación desde el pasado 1 de enero, realizada por las organizaciones de los principales sectores de consumo a las que se sumó FEPEX, y que, aseguran, afectará negativamente a la comercialización hortofrutícola.

“España será el único país europeo que incorporará el impuesto, que no es obligatorio para los estados miembros, y que supondrá añadir sobrecostes a las empresas en un contexto económico internacional tan complicado como el actual, en el que el sector hortofrutícola debe afrontar múltiples desafíos para mantener su sostenibilidad y competitividad, y en un escenario incierto por el incremento de los costes de producción y la fuerte competencia de países terceros”, defiende FEPEX.

Al igual que el resto de las organizaciones de los principales sectores del consumo que firmaron la carta dirigida al Gobierno para solicitar la moratoria del impuesto, FEPEX se ha declarado firmemente comprometida con la reducción de los plásticos de un solo uso, pero considera que el impuesto llega “en el peor momento”.

Las organizaciones firmantes de la petición han manifestado que las empresas españolas “van por delante de la legislación en su compromiso con el medio ambiente y en la gestión del plástico, y que la gran mayoría de empresas ya han adoptado medidas como el rediseño, la reducción de peso o la reutilización para tratar de minimizar la presencia de este material en el packaging”.

Desde FEPEX, preocupa especialmente la incertidumbre creada ante las dudas planteadas en relación con el ámbito de aplicación, las obligaciones formales, así como en la inscripción en el Registro Territorial y la llevanza de la contabilidad y registro de existencias que recoge el impuesto.

La industria hortofrutícola cree que el impuesto especial de envases de plástico no reutilizable “llega en el peor momento”.



The fruit and vegetable industry believes that the excise duty on non-reusable plastic packaging “comes at the worst time”.

.....

España será el único país europeo que incorporará el impuesto, que no es obligatorio para los estados miembros y que supondrá añadir sobrecostes a las empresas

THE PLASTIC TAX WORRIES THE SECTOR

The Government rejected the request made by the main consumer organisations, together with FEPEX, to postpone the entry into force of the special tax on non-reusable plastic packaging, which will finally be applied from 1st January. These organisations claim that this tax will have a negative effect on fruit and vegetable sales.

"Spain is the only European country to introduce the tax, which is not compulsory for member states, and will add extra costs for companies in our difficult international economic context, in which the fruit and vegetable industry is juggling with multiple challenges to maintain its sustainability and competitiveness, in an uncertain scenario as a result of increased production costs and strong competition from third countries", FEPEX argues.

Like the rest of the organisations from the main consumer sectors that signed the petition to the government requesting a moratorium on the tax, FEPEX has declared that it is firmly committed to the reduction of single-use plastic, but considers that the tax comes "at the worst possible time".

The organisations signing the petition stated that Spanish companies "are ahead of legislation in their commitment to the environment and in the management of plastic, and pointed out that the vast majority of companies have already adopted measures such as redesign, weight reduction and reuse to try to minimise the presence of this material in packaging".

FEPEX is particularly concerned about the uncertainty regarding the tax's scope of application, formal obligations, and registration in the Regional Register as well as the accounts and stock records companies have to keep.

• • • • •

Spain is the only European country to introduce the tax, which is not compulsory for member states and will add extra costs for companies



RFL CARGO
TRANSPORTE DE PERECEDEROS

Aduanas 

Aéreo 

Marítimo 



 Av. Antonio Ferrandis, 10 - 1ºD
46013 · Valencia · Spain

+34 97 803 50 35

info@rflcargo.com
www.rflcargo.com

El sector exportador hortofrutícola es uno de los más afectados por un posible paro del transporte.

The fruit and vegetable industry believes that the excise duty on non-reusable plastic packaging "comes at the worst time".



LIBRE TRÁNSITO DE LOS PRODUCTOS PERECEDEROS

Los paros del transporte de mercancías por carretera del pasado año en España tuvieron un importante impacto en la distribución de productos hortofrutícolas. En todas las situaciones, FEPEX ha pedido que se garantice el libre tránsito y el acceso a los mercados ante los anuncios de paro, como el de noviembre, uno de los meses de mayor actividad hortofrutícola, comercializándose unas 600.000 toneladas semanales, por un valor de 700 millones de euros. Ante estas cifras, el anuncio de paro indefinido de Plataforma generó una gran preocupación para todo el sector agrupado en FEPEX, ya que se trata de productos extremadamente perecederos, cuya recolección o comercialización no se puede postponer.

Por otro lado, el camión es el medio de transporte mayoritario para la comercialización de frutas y hortalizas tanto las destinadas al mercado nacional como las dirigidas a la exportación. En concreto, el 94,1% de las frutas y hortalizas exportadas por España se hace por carretera, con el camión como principal medio de transporte.

FEPEX considera que el sector productor y exportador de frutas y hortalizas, que es determinante en la sostenibilidad social y económica de las zonas productoras, se ve gravemente perjudicado y es uno de los más afectados por un posible paro del transporte, por tratarse de productos cuya recolección y comercialización no se puede aplazar, considerando imprescindible, por tanto, que se respete el libre tránsito de los productos perecederos.

NO TRANSIT RESTRICTIONS FOR PERISHABLE GOODS

Last year's road transport stoppages in Spain had a major impact on the distribution of fruit and vegetable products. In all situations, FEPEX has called for no transit restrictions and guaranteed access to markets in the face of stoppage announcements, such as the one in November, one of the busiest months for fruit and vegetable trade, with some 600,000 tonnes a week being sold, worth €700 million.

Accordingly, the announcement of the indefinite transport stoppage generated major concern for the entire sector belonging to FEPEX, given that fruit and vegetables are extremely perishable products whose harvest and sale cannot be put off.

Furthermore, lorries are the main means of transport for distributing fruit and vegetables, both for the domestic market as well as for export. In fact, 94.1% of the fruit and vegetables exported by Spain are transported by road, mainly by lorry.

FEPEX stated that the fruit and vegetable industry, which is a key factor in the social and economic sustainability of productions areas, is seriously affected by transport stoppages, as these are products whose harvest and sale cannot be delayed. Therefore, it is essential to ensure there are no transit restrictions for perishable products.

El sector no es capaz de trasladar a sus precios la escalada en sus costes.

The sector has failed to pass on its cost increases to its prices.



EL SECTOR NECESITA REPERCUTIR EL ALZA DE LOS COSTES

FEPEX y otras asociaciones agroalimentarias de España advierten que la situación con la guerra de Ucrania se ha agravado porque las sanciones a Rusia y la depreciación del rublo han conducido a desviar la producción de Marruecos, Egipto o Turquía hasta saturar el mercado de la Unión Europea.

Los costes de todos los inputs de la industria de manipulado de frutas y hortalizas (luz, gasóleo, madera, cartón o plásticos para los envases e incluso salariales, por la reforma laboral y subidas del SMI) se han disparado en el último año. Su crecimiento se ha acelerado, de hecho, desde comienzos de 2022, meses antes de la guerra de Ucrania. El conflicto bélico, además, ha agravado esta dinámica de aumentos sucesivos en los costes, ha generado ya una situación de sobreoferta y terminado de hundir los precios en la UE.

FEPEX, el Comité de Gestión de Cítricos (CGC) y Cooperativas Agro-alimentarias de España, coinciden en el diagnóstico: el sector sufre un grave problema de competitividad porque no es capaz de trasladar mínimamente a sus precios, ni en España ni en la UE, esta escalada sin precedentes en sus costes.



La guerra de Ucrania ha conducido a desviar la producción de Marruecos, Egipto o Turquía hasta saturar el mercado de la UE

THE INDUSTRY NEEDS TO PASS ON COST INCREASES

FEPEX and other agri-food associations in Spain are warning that the situation with the war in Ukraine has worsened because the sanctions against Russia and the depreciation of the rouble have led to production being diverted from Morocco, Egypt and Turkey to the European Union, saturating the market.

The input costs for the fruit and vegetable handling industry (electricity, diesel, wood, cardboard and plastic for packaging and even wages, due to the labour reform and increases in the minimum wage) have shot up in the last year. In fact, these increases have accelerated since the beginning of 2022, before the war in Ukraine started. Moreover, the war has exacerbated this trend of successive price hikes, has already led to oversupply, and has finally led to a price collapse in the EU.

FEPEX, the Citrus Management Committee (CGC) and the Spanish Agri-food Cooperatives agree on the analysis: the sector is suffering from a serious problem in terms of competitiveness because it has not been able to pass on these unprecedented cost increased to its prices, either in Spain or in the EU.



The war in Ukraine has led to production being diverted from Morocco, Egypt and Turkey to glut the EU market.

El sector del transporte por carretera celebra los acuerdos alcanzados por el Gobierno en 2022.

The haulage sector welcomes the agreements reached by the government in 2022. 





LOGÍSTICA FRIGORÍFICA: LA DELICADA DEPENDENCIA DE LA ENERGÍA

REEFER LOGISTICS: A FRAGILE DEPENDENCE ON ENERGY

FERNANDO VITORIA

En términos generales, 2022 ha sido un año de altibajos para los diferentes colectivos encargados de la logística de la industria hortofrutícola por lo que respecta a la actividad. La incidencia real de determinados factores externos, como puede ser el caso del incremento de los costes de la energía, dejó las posibles buenas perspectivas iniciales en una quimera que no contentó a los operadores.

Un sector que presenta una dependencia tal de la energía, tanto para el transporte como para el almacenaje de la mercancía, ha sufrido en primera persona el incremento de los costes de la energía y los componentes. En muchos casos, además, ha sido imposible repercutir esos incrementos sobre los clientes, por lo que la cuenta de resultados de las empresas se ha visto claramente afectada.

FERNANDO VITORIA

In general terms, 2022 was a year of ups and downs for the different logistics groups in the fruit and vegetable industry in business terms. The real impact of external factors, such as the increase in energy costs, turned the initial good prospects into a mere pipe dream, which did not satisfy the operators.

A sector that is so dependent on energy, both for the transport and storage of goods, suffered first-hand from the increase in energy and component costs. In many cases, it was also impossible to pass these increases on to clients, clearly affecting the companies' bottom lines.





La actividad en 2022 ha sido intensa en los almacenes frigoríficos, pero los costes se han disparado. 

Business was brisk in cold storage warehouses in 2022, though costs soared.

Por si fuera poco, los agentes de la cadena de distribución de la industria hortofrutícola se enfrentan a un nuevo año cargado de incertidumbre, sin duda, la peor de las compañeras si lo que se persigue es estabilidad y un crecimiento sostenido en el tiempo.

Tal y como asegura a Diario del Puerto Publicaciones Marcos Badenes, secretario general de ADELFE (Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España), a la espera de los últimos resultados de la encuesta trimestral de la asociación, "la sensación general es de mucha actividad y mejora de indicadores; condicionados, eso sí, por unos costes disparados que hacen que todo lo que podía ser positivo quede anulado y solo la excepcional capacidad de adaptación del sector, su profesionalidad y la aplicación de

As if this were not enough, the fruit and vegetable industry distribution chain is facing a further year of uncertainty, which is, without doubt, the worst companion when aiming for stability and sustained growth over time.

As Marcos Badenes, General Secretary of ADELFE (Spanish Cold Store, Logistics and Distribution Association), told Diario del Puerto Publicaciones, while awaiting the latest results of the association's quarterly survey, "the general feeling is that there is a lot of business and that indicators have improved, however, these were conditioned by soaring costs that wiped out any positive developments and only the sector's exceptional capacity to adapt, its professionalism and the application of state-of-

• • • • •

Los profesionales confirman que este año ha sido imposible repercutir el incremento de los costes sobre los clientes, por lo que la cuenta de resultados de las empresas se ha visto claramente afectada

• • • • •

The sector has confirmed that in 2022 it was impossible to pass on the increase in costs to clients, clearly affecting companies' bottom lines



“2022 ha sido el año de los avances y de los logros ya que los acuerdos en el Comité Nacional deberían crear un nuevo contexto”

“2022 was a year of progress and achievements. The National Committee's agreements should create a new scenario”.

Manuel Perezcarro

*Secretario general de FROET y CETM Frigoríficos
General Secretary of FROET and CETM Frigoríficos*

tecnologías y métodos de gestión de última generación hacen que, en general, sea una situación de equilibrio inestable”.

Para Badenes, los costes energéticos suponen el 50% de la factura, por lo que su incremento “ha anulado la capacidad de las empresas de obtener beneficios”.

En esta misma línea se ha manifestado José María Arnedo, presidente de ATFRIE, la Asociación Española de Empresarios del Transporte Bajo Temperatura Dirigida, quien asegura que el año ha sido “irregular” debido al cambio de los precios de los componentes, lo que ha generado que

the-art technologies and management methods have led to a situation which has an equilibrium even though this a fragile one”.

According to Badenes, energy prices accounted for 50% of costs, so the increase “has wiped out companies' ability to make a profit”.

Along the same lines, José María Arnedo, Chairman of ATFRIE, the Spanish Association of Controlled Temperature Transport Companies, stated that the year proved to be

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
ALICANTE
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
MADRID
TARRAGONA
VALENCIA



salvatlogística®

www.salvatlogistica.com





Los suministros relacionados con los servicios frigoríficos también han aumentado sus costes. 

Supplies related to refrigerated services also increased their costs.

“algunos hayan empatado y otros hayan perdido”. Con todo, en relación con la actividad, considera que ha sido una campaña “normalita” que no ha cumplido con las expectativas que había sobre ella cuando comenzó el año.

Por su parte, Manuel Perezcarro, secretario general de CETM Frigoríficos y FROET, considera que 2022 ha sido “el año de los avances y de los logros” ya que los acuerdos en el Comité Nacional “deberían crear un nuevo contexto en el que las relaciones entre los transportistas y sus clientes serán más equilibradas”. Con relación al volumen de mercancía transportada y pese a no disponer de cifras cerradas, Perezcarro considera que “resultará algo inferior al año pasado debido, principalmente a que la campaña de invierno ha comenzado muy tarde por las altas temperaturas registradas en Europa”.

PREVISIONES

La incertidumbre es la constante a la hora de poder lanzar unas previsiones para 2023, básicamente debido a la inestabilidad que generan los altos costes energéticos, la inflación y la coyuntura sociopolítica internacional, que acrecienta la sensación de inestabilidad del sistema. El secretario general de CETM, Manuel Perezcarro, cree que de cara a 2023 podría haber un “retraimiento del consumo que afectaría a las cifras en el transporte de mercancías a temperatura controlada”, provocado básicamente por “unos altos niveles de inflación

an “irregular” one due to the change in component prices, which meant that “some firms broke even whilst others made a loss”. All in all, in business terms, he stated that it was an “average” year, which did not meet the expectations from the beginning of the year.

Meanwhile, Manuel Perezcarro, General Secretary of CETM Frigoríficos and FROET, considers that 2022 was a “year of progress and achievements. The National Committee’s agreements should create a new scenario in which relations between hauliers and their clients are more equal”. With regard to the volume of goods transported and despite not having definite figures, Perezcarro considers that “they will be slightly lower than last year, mainly because the winter campaign started very late due to the high temperatures recorded in Europe”.

FORECASTS

Uncertainty is a constant when it comes to making forecasts for 2023, basically due to the instability generated by high energy costs, inflation and the international socio-political situation, which heightens the feeling of instability in the system. The General Secretary of CETM, Manuel Perezcarro, believes that in 2023, we could see a “drop in consumption that could affect temperature-controlled goods transport figures”, basically caused by “high levels of

.....

Marcos Badenes: "Solo la excepcional capacidad de adaptación del sector, su profesionalidad y la aplicación de tecnologías y métodos de gestión de última generación hacen que, en general, sea una situación de equilibrio inestable"

y altos costes energéticos, de los vehículos, intereses financieros y el resto de los costes que conforman la explotación de un vehículo".

Arnedo, sin dejar de estar plenamente pegado a la realidad, hace un llamamiento al optimismo "y pensar que el año en curso vamos a cubrir las expectativas que por desgracia no se han podido cumplir este año, esperemos que nos acompañe tanto el trabajo como la bajada de costes".

.....

Marcos Badenes: "Only the sector's exceptional capacity to adapt, its professionalism and the application of state-of-the-art technologies and management methods have led to a situation which has an equilibrium even though this a fragile one"

inflation and high energy and vehicle costs, higher interest rates as well as the other overheads that make up vehicle running costs".

Arnedo, while remaining fully in tune with reality, calls for optimism. "We have to believe that this year we will be able to meet the expectations that unfortunately could not be reached last year. Let's hope that we will be helped by brisk business and lower costs."



SITUACIÓN DEL SECTOR: LA VISIÓN DE LOS PROFESIONALES

Pero ¿cuál es la situación actual del sector? La visión de los profesionales difiere según su nicho de actividad, pero todos coinciden al señalar las situaciones endémicas.

José María Arnedo, presidente de ATFRIE, por ejemplo, cree que el proceso de fusiones y compras de empresas están generando mercantiles con “más músculo”, lo que tendrá un efecto directo sobre el sector ya que se podrá beneficiar de esa fortaleza financiera.

Marcos Badenes, secretario general de ADELFE, por su parte, define la situación como de “estabilidad crítica”. Es decir, en un contexto en el que los indicadores de funcionamiento “no son malos y dan pie a una estabilidad en materia de creación o destrucción de empresas o en materia laboral”, se da la circunstancia de que otros asuntos como pueden ser las normativas que afectan a la logística, “despiertan la temida incertidumbre y sobre todo lo relativo a los costes energéticos”.

El secretario general de ALDEFE considera que el sector está formado por empresas de larga trayectoria, “conservadoras en lo financiero, avanzadas en la aplicación de nuevas tecnologías y sistemas de gestión, pero, sobre todo, muy apegadas a las necesidades del cliente”. Al tratarse de un servicio muy especializado, exigente y ligado a normativas especialmente restrictivas, “solo la profesionalidad, la puesta al día continua y la mejor predisposición ante el cliente hace que su gestión sea eficaz. La razón es muy sencilla, en un ecosistema de mucha competencia si no eres una empresa con los matices de gestión que he descrito, el mercado te expulsa de forma fulminante y, siendo como son de larga trayectoria, evidentemente cumplen con esta forma de trabajar”.

Al mismo tiempo, Badenes cree que se trata de empresas “muy abiertas a la aplicación de tecnologías y sistemas de gestión. Esto también es aplicable a ampliaciones y nuevos proyectos. De la conexión entre estas características hemos tenido unos años de gran crecimiento en metros cúbicos de las instalaciones de frío, desde ampliaciones, pasando por mejoras de las instalaciones y como no, nuevas instalaciones. Ese espíritu continúa, si bien, amortiguado por la incertidumbre del mercado. Las ampliaciones en marcha no se han paralizado y las que están por ponerse en marcha no se han cancelado, únicamente se han



Las empresas de transporte confían en que se mantenga el diálogo con la Administración. 

Transport companies are confident that talks with the Government will continue.

pospuesto para acompañarlas a las necesidades de los clientes y, por tanto, del mercado. En este sentido hay prudencia y continuidad”.

Manuel Perezcarro, secretario general de CETM Frigoríficos y FROET, valora positivamente la situación del sector en función del número de afiliaciones, sin embargo, mantiene la incertidumbre de cómo será el año 2023. “En un momento de desaceleración económica como el que esperamos se produzca en los próximos meses, el transporte de mercancías también podrá verse afectado en cuanto a creación de empleo, pero no olvidemos que, por ser un sector estratégico, la necesidad de transformación digital del sector y la falta de conductores para solventar el relevo generacional nos hace pensar que podrá seguir siendo una fuente importante de creación de empleo”, asegura.

Asimismo, recuerda que a lo largo de 2022 las empresas han llevado a cabo una política de ampliación de flota muy moderada, “entre otras causas por la falta de vehículos, pero son conscientes que para ser competitivas requieren acometer inversiones de todo tipo”.

Al igual que José María Arnedo, Perezcarro considera que 2023 puede ser un año en el que se sigan produciendo macrooperaciones que permitan la unión y aprovechar las sinergias entre empresas para afrontar nuevos retos.



THE STATE OF THE INDUSTRY: WHAT THE PROFESSIONALS SAY

What is the current state of the industry? Professional views differ according to their specific niche, but they all agree on the endemic issues.

José María Arnedo, Chairman of ATFRIE, for example, believes that "company merger and buy-out operations are creating stronger companies". This will have a direct effect on the sector as it will benefit from a more solid financial position.

Marcos Badenes, General Secretary of ADELFE, defines the situation as one of "critical stability". In other words, in a context in which the operating indicators "are not bad and provide the basis for stability in terms of the creation or destruction of companies or in terms of employment", other issues, such as logistics-related regulations, "stir up uncertainty, especially in relation to energy costs".

The General Secretary of ALDEFE considers that the sector is made up of companies with a long history, which are "financially conservative, advanced in the application of new technologies and management systems, but, above all, very sensitive to the needs of the client". As this is a highly specialised, demanding service with highly restrictive regulations, "only professionalism, continuous upgrading and the best attitude towards the customer can make for effective management. The reason is very simple: in an ecosystem with a lot of competition, if your company doesn't have the management nuances I have described, the market will kick you out immediately and, as the companies have a long track record, they obviously adhere to this way of working".

At the same time, Badenes believes that these companies are "very open to new technologies and management systems. This also applies to expansion and new projects. This has led to several years of major growth in terms of cubic metres of cold storage facilities, from extensions to facility upgrades and, of course, new facilities. This spirit continues, albeit tempered by the uncertainty of the market. The extensions underway have not been brought to a halt and those that are about to start have not been cancelled, they have only been postponed in order to adapt them to customer needs and, therefore, to the market. In this sense, there is caution and continuity".

Manuel Perezcarro, General Secretary of CETM Frigoríficos and FROET, gives a positive assessment of the sector's situation in terms of the number of members. However, he remains uncertain about what 2023 will bring. "At a time of economic slowdown such as the one we expect in the coming months, freight transport may also be affected in terms of job creation, but let us not forget that, as a strategic sector, the need to digitally transform the sector and the lack of drivers to bridge the generational renewal leads us to believe that it can continue to be an important source of job creation," he said.

He also recalls that in 2022 companies pursued a moderate fleet expansion policy, "among other reasons due to the lack of vehicles. However, they are aware that in order to be competitive they need to make all kinds of investments".

Like José María Arnedo, Perezcarro believes that 2023 could be a year in which macro-operations will continue to take place, enabling companies to join forces and take advantage of synergies to tackle new challenges.



Gateway for tropical fruit
in the South of Europe

 Port Tarragona



porttarragona.cat



La guerra en el este de Europa “ha tenido como principal impacto en los almacenes frigoríficos el incremento exponencial y dramático de los costes energéticos.”



The war in Eastern Europe “has had a major impact on cold storage facilities in the shape of dramatic, continuous increases in energy costs.”

LA GUERRA DE UCRANIA, OTRA PIEDRA EN EL CAMINO DE LA RENTABILIDAD

Y ¿cómo está afectado el conflicto bélico en Ucrania al sector? Todos los agentes coinciden al señalar que la principal afección es la derivada del incremento de los precios del combustible y de componentes que ha provocado la guerra, explica José María Arnedo, presidente de ATFRIE, quien también se cuestiona los motivos que provocan unos “precios tan altos”.

Manuel Perezcarro, secretario general de FROET y CETM Frigoríficos, incide en la misma idea asegurando que “mientras continúe el conflicto, el sector se verá resentido por el precio de los costes energéticos y por la desaceleración en el crecimiento económico y tendremos que hacer frente a momentos de incertidumbre”.

Por su parte, Marcos Badenes, secretario general de ADELFE, explica que la guerra en el este de Europa “ha tenido como principal impacto en los almacenes frigoríficos el incremento exponencial y dramático de los costes energéticos, pero no solo la energía, los suministros relacionados con los servicios frigoríficos (plásticos, retractilados, palés, etc.) por efecto arrastre o directamente por una caída en la oferta de productos también han aumentado sus costes”.

Paralelamente y de forma indirecta “los clientes de los almacenes frigoríficos, por efecto directo de la inflación y la consiguiente disminución de la demanda final han tenido dificultades para mover su producto y esto ha repercutido en la capacidad de negociación de los contratos entre la industria frigorífica y sus clientes. Un problema añadido que, poco a poco y en función del perfil del cliente se va encajando. Es un enorme puzle que tendrá su resolución a lo largo del año 2023”, explica el secretario general de ADELFE.

Badenes recuerda que solo la energía “ha supuesto el 50% de los costes ligados al funcionamiento de la instalación frigorífica. Dramático si consideramos que venimos de unos supuestos en los que era entorno al 20-30% dependiendo del tipo de instalación. Además, hay que contabilizar el resto de suministro que se han alineado, como mínimo, al coste del IPC”.

THE WAR IN UKRAINE, ANOTHER STUMBLING BLOCK ON THE ROAD TO PROFITABILITY

How is the war in Ukraine affecting the sector? All the agents agree that the main effect is the increase in fuel and component prices, explained José María Arnedo, Chairman of ATFRIE, who also questioned the reasons behind "such high prices".

Manuel Perezcarro, General Secretary of FROET and CETM Frigoríficos, agreed, stating that "as long as the conflict continues, the sector will be affected by the price of energy costs and the slowdown in economic growth, and we will have to deal with moments of uncertainty."

Meanwhile, Marcos Badenes, General Secretary of ADELFE, explained that the "main impact of the war in Eastern Europe has been the dramatic and continuous increase in energy costs for cold stores, although other supplies related to cold storage services (plastic, shrink-wrapping,

pallets, etc.) have also increased in price due to the knock-on effect or directly due to a slump in the supply of products".

At the same time, and indirectly, "due to the direct effect of inflation and the consequent drop in final demand, cold store customers have found it more difficult to sell their products and this has had a knock-on effect on the ability to negotiate contracts between the cold storage industry and its clients. This is an added problem which, depending on the customer profile, is gradually sorting itself out. It is a huge jigsaw puzzle that will be solved in 2023", explained the General Secretary of ADELFE.

Badenes recalls that energy alone "accounted for 50% of the costs linked to running a cold storage facility. This is dramatic if we consider that we are coming from a situation in which it was around 20-30% depending on the type of facility. In addition, we have to take into account the rest of the supplies that have increased at least in line with inflation".

Las empresas de distribución están en permanente evolución, con grandes inversiones y proyectos de mejora.

Distribution companies are constantly evolving, making major investments and deploying improvement projects 





La dependencia energética para el mantenimiento del frío es absoluta. 

There is absolute energy dependence to maintain cold storage.

ELECTROINTENSIVOS, ATRACTIVOS, RENTABLES Y DIALOGANTES: RETOS DE FUTURO

ELECTRO-INTENSIVENESS, DIALOGUE, PROFITABILITY AND APPEAL: CHALLENGES FOR THE FUTURE

FERNANDO VITORIA

Además de afrontar con firmeza la incertidumbre y los cambios que puedan derivar de la situación sociopolítica, los operadores logísticos vinculados a la cadena de suministro de la industria hortofrutícola se fijan unos retos, básicos pero fundamentales, con los que poder afrontar el año 2023 con ciertas garantías. Electrointensividad, diálogo, rentabilidad o atractivo son las cuatro patas de la mesa sobre la que se apoya el futuro.

FERNANDO VITORIA

In addition to tackling the uncertainty and changes resulting from the socio-political situation head on, logistics operators linked to the fruit and vegetable industry supply chain have set themselves some basic but fundamental objectives to ensure that they can successfully negotiate 2023. Electro-intensiveness, dialogue, profitability, and appeal are the four cornerstones for the future.

Los transportistas, por ejemplo, consideran que uno de los retos fundamentales de 2023 pasa por consolidar los acuerdos alcanzados con la Administración el año anterior, de su puesta en práctica y de estabilizar la relación de los transportistas con sus clientes.

Así lo asegura el secretario general de FROET y CETM Frigoríficos, Manuel Perezcarro, quien además considera que "es necesario que las empresas de transporte se mantengan fuertes y trabajen por hacer cumplir las nuevas reglas de juego".

Manuel Perezcarro también apunta otro reto fundamental como es la necesidad de encontrar soluciones entre todos los agentes a nivel nacional y europeo ante la escasez de conductores a la que se enfrenta el sector.

Asimismo, recuerda que "siguen pendientes temas muy importantes por negociar como la regulación de la subcontratación, las nuevas masas y dimensiones de los vehículos, así como el calendario para su entrada en vigor o el estudio de los tiempos de espera para la carga y descarga que se está realizando para detectar aquellos centros logísticos, de distribución o fabriles donde dichos tiempos son excesivos".

Por su parte, el presidente de FROET, José María Arnedo, además de recordar las mismas reivindicaciones, apunta que otro de los retos será "acomodar las flotas a la demanda que existe en estos momentos", así como mantener el diálogo con la administración. "Esto no lo podemos dejar ahí, porque ya se está pensando en cuándo se pueden quitar los 20 céntimos, y no estamos en la posición de que se nos quiten esa subvención".

RENTABILIDAD Y ELECTROINTENSIVIDAD

En el lado de los almacenistas, el secretario general de ALDEFE, Marcos Badenes, considera que "el principal reto es la rentabilidad". El incremento de los costes no se ha repercutido en los servicios de frío que se prestan a los clientes, por lo que 2023 debe ser el año "de la alineación de costes y tarifas". Poco a poco, los contratos van venciendo y se abre una negociación en la que los costes sobrevenidos (sobre todo energía y suministros) están encima de la mesa. "Hay que mejorar esa relación para que las empresas estén saneadas y puedan afrontar el inicio de



Otro de los caballos de batalla a lo largo de 2023 será el relativo al uso de refrigerantes alternativos a los CFCs sin necesidad de rehacer la totalidad de la instalación frigorífica



The use of alternative refrigerants to CFCs without the need to replace an entire cooling system will also be one of the key issues in 2023

Hauliers, for example, see one of the fundamental challenges for 2023 as consolidating the agreements reached with the Government in 2022, putting them into practice and stabilising the relationship between hauliers and their customers.

This is the opinion of the General Secretary of FROET and CETM Frigoríficos, Manuel Perezcarro, who also believes that "it is necessary for transport companies to remain strong and work to ensure that the new rules of the game are complied with".

Manuel Perezcarro also pointed out another fundamental objective, which is the need to find solutions between all stakeholders at national and European level given the shortage of drivers in the sector.

He also mentioned that "there are still major issues to be negotiated such as the regulation of subcontracting, new vehicle sizes and weight, as well as the timeline for their entry into force and the study of loading and unloading waiting times which is being carried out to find logistics, distribution and manufacturing centres where these times are excessive".

For his part, the Chairman of FROET, José María Arnedo, in addition to reiterating the same demands, pointed out that another of the challenges is "accommodating the fleets to current demand", as well as maintaining dialogue with the Government. "We can't leave it there, because they are already thinking about when they can remove the 20-cent subsidy, and we are not in a position to have that taken away from us".

PROFITABILITY AND ELECTRO-INTENSIVENESS

On the cold storage side, the General Secretary of ALDEFE, Marcos Badenes, stated that "the main challenge is profitability". The increase in costs has not been passed on to the cold storage services provided to customers, so 2023 must be the year "in which costs and prices are aligned". Gradually, contracts are expiring, and a negotiation is opening up in which the costs incurred (especially energy and supplies) are on the table. "We need to improve this relationship so that companies are healthy and can start a new business cycle in the best possible position to help our sector meet the demanding needs of its customers".



un ciclo positivo en la mejor de las posiciones para empujar a nuestro sector hacia el cumplimiento de las exigentes necesidades de sus clientes”.

Respecto a las reivindicaciones que se lanzan desde ADELFE, Badenes pone encima de la mesa el debate de la “electrointensividad” y la imposibilidad de que un sector como el de almacenamiento frigorífico (que depende al 100% de la energía eléctrica) “apague” su funcionamiento para mejorar los costes tal y como han podido hacer otros sectores.

“A las empresas del almacenamiento frigorífico público ser consideradas electrointensivas les permitiría moderar el impacto de los precios del mercado en el funcionamiento de las cámaras frigoríficas con un mejor ajuste de los costes y un alineamiento con las medidas de eficiencia energética y optimización de costes”, asegura Badenes.

Asimismo, apunta a que otro de los caballos de batalla a lo largo de 2023 será el relativo al uso de refrigerantes alternativos a los CFCs sin necesidad de rehacer la totalidad de la instalación frigorífica. “Nuestras empresas saben que tienen que cumplir con la norma que elimina esos gases y quieren cumplir como el que más. El problema radica en que para hacerlo técnicamente se puede implementar nuevos gases respetuosos con el medio ambiente que solo necesitan ajustes

ADELFE’S demands include the debate on “electro-intensity” and the impossibility of the cold storage sector (which is 100% dependent on electrical energy) “switching off” its operations to improve costs, as other sectors have been able to do.

“Being considered electro-intensive would enable public cold storage companies to moderate the impact of market prices on cold storage operations, thus better adjusting costs and aligning them with energy efficiency and cost optimisation measures”, Badenes stated.

He also pointed out that another of the workhorses for 2023 will be the use of alternative refrigerants to CFCs without the need to replace an entire cooling system. “Our companies know that they have to comply with the standard that eliminates these gases, and they want to comply as much as anyone else. The problem is that in order to do this technically, new environmentally friendly gases need to be implemented that only require adjustments to the cooling system, not replacing the entire installation. A compromise for these situations would be the best solution for companies and Government, as well as for environmental protection objectives and the elimination of harmful gases”.

A las empresas del almacenamiento frigorífico público ser consideradas electrointensivas les permitiría moderar el impacto de los precios del mercado.

Being considered electro-intensive would enable public cold storage companies to moderate the impact of market prices.



en la instalación frigorífica y no la sustitución de la totalidad de la misma. Una solución de compromiso para estas situaciones sería lo óptimo para las compañías, para la administración y para los objetivos de protección del medio ambiente y eliminación de gases perjudiciales”.

Finalmente, ADELFE defiende la inclusión del sector dentro de los sectores preferentes en ayuda para la eficiencia energética, la mejora del tratamiento fiscal de las instalaciones frigoríficas tanto a nivel general como a nivel municipal en tasas e impuestos como el IAE. “Son muchos los frentes abiertos, pero confiamos en ir obteniendo respuestas a lo largo de este año. No dejaremos de defender los intereses de las empresas asociadas a ALDEFE y por ende del sector frigorífico que es crítico dentro de la producción agropecuaria de la que nuestro país es líder”, concluye Badenes.



ADELFE defiende la inclusión del sector dentro de los sectores preferentes en ayuda para la eficiencia energética



ADELFE advocates including the sector as one of the priority sectors for energy efficiency subsidies

Finally, ADELFE defends the sector's inclusion as a priority area for energy efficiency subsidies, improved tax arrangements for cold storage facilities both at national and municipal level in terms of rates and levies such as the business tax (IAE). “There are many ongoing issues, but we are confident that we will be getting an answer to them over the course of this year. We will continue to defend the interests of ALDEFE's member companies and therefore of the cold storage sector, which is critical to agricultural production, in which our country is a leader,” concluded Badenes.



Las empresas han dudado en implementar medidas para hacer frente al incremento de los costes.



Companies have been hesitant to implement measures to cope with rising costs.



Aunque han pasado dos años, el Brexit sigue provocando ineficiencias en el transporte. 

Two years down the line, Brexit is still causing transport bottlenecks.

A VUELTAS CON EL BREXIT, DOS AÑOS DESPUÉS

FERNANDO VITORIA

Los integrantes de la cadena de suministro del sector hortofrutícola sufrieron directamente los primeros efectos del Brexit. Después de dos años, es momento de cuestionarse cómo ha sido el proceso y en qué punto se encuentran las relaciones bilaterales en lo que respecta al sector del transporte por carretera.

En términos generales, aunque se ha avanzado, todavía flota en el ambiente una cierta sensación de “descontrol”, con rutinas que no han acabado de cuajar y trabas que ralentizan la

BREXIT STILL AN ISSUE, TWO YEARS DOWN THE LINE

FERNANDO VITORIA

Those involved in the fruit and vegetable supply chain were directly affected by the initial effects of Brexit. Two years down the line, it is time to ask what the process has been like and where bilateral relations stand with regard to the haulage sector.

In general terms, although progress has been made, there is still a certain feeling of “lack of control”, with routines that have not yet settled down and hurdles that slow down operations and, consequently, reduce efficiency and profitability.

operativa y, por consiguiente, le restan eficiencia y rentabilidad.

Manuel Perezcarro, secretario general de FROET y CETM Frigoríficos, considera que tras unos inicios desconcertantes y un "paso atrás" en las relaciones comerciales, "parece que los problemas van disminuyendo y se está produciendo una adaptación importante por parte de las empresas de transporte frigorífico". En todo caso, subraya: "La imposibilidad de regresar de vacío del Reino Unido y poder realizar cabotaje en Francia u otro Estado de la UE, elevando sus costes, así como los retrasos que se producen en el tránsito o los requisitos exigidos a los conductores de terceros países, está perjudicando mucho a las empresas".

Lo que parece evidente que ha provocado el Brexit es "una retirada de empresas de transporte en el mercado inglés. Ahora debemos estar pendientes de la difícil situación económica que está viviendo el Reino Unido que, aunque no difiere mucho del que está viviendo la Unión Europea, sí se está viendo más perjudicado por el Brexit".

Más crítico con la situación es José María Arnedo, presidente de ATFRIE, quien no duda en asegurar que "no hay quien se aclare" pues hay "hay problemas de despachos de aduanas y problemas de toda índole para el Reino Unido". Y explica que los transportistas que están en estos momentos queriendo hacer su transporte entre España y Reino Unido "cada día se han especializado más en cómo hacerlo". Hoy "es impensable que un transportista que no ha trabajado este destino vaya allí, porque va a encontrarse muchas trabas que no va a poder solventar".



"Hoy es impensable que un transportista que no ha trabajado este destino vaya allí, porque va a encontrarse muchas trabas que no va a poder solventar"

"Today it is unthinkable for a haulier who has not worked in the UK to go there, because they are going to come across many obstacles that they can't solve"

José María Arnedo
Presidente de ATFRIE
Chairman of ATFRIE

Manuel Perezcarro, General Secretary of FROET and CETM Frigoríficos, states that after a disconcerting start and a "step backwards" in trade relations, "things are getting better and reefer transport companies have adapted". In any case, he stressed: "the impossibility of returning from the UK without a load and being able to carry out cabotage in France or another EU country, increasing costs, as well as transit delays and the requirements demanded of third-country drivers, is very damaging to companies".

What is clear is that Brexit has caused is "a withdrawal of transport companies from the English market. Now we must keep an eye on the difficult economic situation that the United Kingdom is suffering, which, although it is not very different from what the European Union is going through, is more serious because of Brexit".

José María Arnedo, Chairman of ATFRIE, is more critical of the situation and has no hesitation in assuring that "nobody knows what is going on" as "there are customs clearance complications and problems of all kinds for the United Kingdom". He explained that hauliers who wish to transport goods between Spain and the UK "are becoming more and more specialised in how to do so". Today "it is unthinkable for a haulier who has not worked in the UK to go there, because they are going to come across many obstacles that they can't solve".



Aunque se ha avanzado, todavía flota en el ambiente una cierta sensación de "descontrol", con rutinas que no han acabado de cuajar y trabas que ralentizan la operativa



Although progress has been made, there is still a certain feeling of "lack of control", with routines that have not yet settled down and hurdles that slow down operations



Las empresas han implementado planes de contingencia para hacer frente al incremento de los costes. 

Companies have implemented contingency plans to cope with rising costs.

RESILIENCIA FRENTE AL AUMENTO DE LOS COSTES

FERNANDO VITORIA

El incremento de los costes energéticos es, sin duda, uno de los principales problemas a los que se están enfrentando las empresas logísticas vinculadas a la cadena de distribución del sector hortofrutícola. Afortunadamente, se trata de un colectivo compuesto por mercantiles resilientes, acostumbradas al cambio y con la creatividad necesaria como para afrontar disrupciones.

Marcos Badenes, secretario general de ADELFE, explica que las empresas se adaptan con "sensatez y eficacia". "No vale

RESILIENCE IN THE FACE OF RISING COSTS

FERNANDO VITORIA

Rising energy costs are undoubtedly one of the main problems facing logistics companies linked to the fruit and vegetable distribution chain. Fortunately, this is a group of resilient companies, which are used to change and are creative enough to deal with disruptions.

Marcos Badenes, General Secretary of ADELFE, explains that companies are adapting "sensibly and efficiently". "After the initial shock, which was greater with the cost of gas, companies took strategic decisions

lamentarse, la factura energética sigue creciendo; tras un primer impacto, que fue mayor cuando se reflejó el coste del gas, todas las empresas, sin faltar una, tomaron decisiones estratégicas y pusieron en marcha planes de contingencia para tratar de afrontar la situación", asegura.

El secretario general de ADELFE explica que, en un principio, "se trató de negociar (con éxito desigual) los contratos con las comercializadora de energía y las distribuidoras de zona. Cuando este paso se dio se afrontaron medidas extremas de eficiencia energética (desde la optimización de los desescarches, la apertura mucho más ajustada de puertas de cámara y la modificación de turnos de trabajo para ser más eficientes en la gestión de cargas a las horas menos costosas) para dar paso a inversiones en eficiencia energética que, en muchos casos, estaban previstas para más adelante pero que las circunstancias han obligado a acelerar apareciendo instalaciones fotovoltaicas, programas de gestión energética, sustitución de compresores, cambio de evaporadores y condensadores y diferentes formas de compartir energía que están desarrollándose en lo que se llama 'comunidades energéticas'".

"Se está haciendo todo lo posible y en todos los campos posibles. Es vital controlar el coste energético y las empresas de ALDEFE lo están haciendo", concluye.

Con todo, es previsible que cuando se cierren los números de 2022 serán muy pocas las empresas que arrojen cifras positivas y, si lo hacen, "será algo excepcional y ciertamente no muy cuantioso", asegura. Lo normal es que empaten y, "no en pocos casos, casos tendrán que equilibrar la cuenta de resultados disponiendo de reservas financieras".

Hablar de soluciones globales a un problema tan complejo por la diversidad de empresas, resulta algo arriesgado. No obstante, los operado-



"Es previsible que cuando se cierren los números de 2022 serán muy pocas las empresas que arrojen cifras positivas y, si lo hacen, será algo excepcional y ciertamente no muy cuantioso"

"When the 2022 figures come in, very few companies are likely to report profits and, if they do, they will be exceptional and certainly nothing out of this world"

Marcos Badenes
Secretario general de ADELFE
General Secretary of ADELFE

and implemented contingency plans to try to cope with the situation," he said.

ADELFE's General Secretary explained that, at first, "they tried to negotiate (with mixed success) the contracts with the energy utilities and the regional distributors. After this step, extreme energy efficiency measures were taken (from optimising defrosting, adjusting the opening of store doors and modifying work shifts to increase efficiency in the management of loads at the least costly hours) to make way for energy efficiency investments which, in many cases, had been planned for a longer period of time, but circumstances have forced them to accelerate, with photovoltaic systems, energy management programmes, replacement of compressors, evaporators and condensers, and different forms of energy-sharing being developed in what are called 'energy communities'".

"Everything possible is being done in every area. Controlling energy costs is vital and ALDEFE's member companies are working on this", he concluded.

All in all, "when the 2022 figures come in, very few companies are likely to report profits and, if they do, they will be exceptional and certainly nothing out of this world", he assured us. The norm is that they will break even and, "often, they will have to balance the profit and loss account by drawing on financial reserves".

It is risky to talk about global solutions to such a complex problem because of the diversity of companies. However, operators agree that it will be necessary "to pass on to the customer the cost of the inputs required to provide cold storage services. And there is no doubt that, over the course of 2023, this measure will gradually become effective, contract by contract and customer by customer".



Uno de los principales problemas a los que se están enfrentando las empresas logísticas vinculadas a la cadena de distribución del sector hortofrutícola es el incremento de los costes energéticos

res coinciden que va a ser necesario “repercutir al cliente el coste de los insumos necesarios para la prestación de los servicios de frío. Y no hay duda de que, a lo largo del 2023 esta medida se hará efectiva poco a poco, contrato a contrato y cliente a cliente”.

RENOVABLES Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

Con frecuencia se recurre a las energías renovables como si fueran la solución a todos los males que aquejan al sector y, aunque son una alternativa clave, deben ir acompañadas del resto de “medidas de funcionamiento, de eficiencia energética y de impacto de costes a los clientes”, asegura Badenes.



Con frecuencia se recurre a las energías renovables como si fueran la solución a todos los males que aquejan al sector y, aunque son una alternativa clave, “deben ir acompañadas del resto de medidas de funcionamiento, de eficiencia energética y de impacto de costes a los clientes”

RENEWABLES AND NEW TECHNOLOGIES

Renewables are often touted as the solution to all the woes affecting the industry and, while they are a key alternative, “they need to be accompanied by other operational, energy efficiency and cost impact measures for customers” said Badenes.

“Renewable energy sources are an excellent tool for adjusting consumption at times of peak sunshine and for reducing the burden of the regulated part of the energy bill in terms of power and deviations, but on their own they do not solve the problem because their energy potential cannot provide the total amount of energy needed to power cold stores”.



Renewables are often touted as the solution to all the woes affecting the industry and, while they are a key alternative, “they need to be accompanied by other operational, energy efficiency and cost impact measures for customers”

"Las fuentes renovables son una excelente herramienta para ajustar el consumo en horas de más insolación o para reducir el peso de la parte regulada de la factura energética en materia de potencias y desvíos, pero solas no solucionan el problema porque su potencial energético no puede suponer el total del elevadísimo consumo energético de las cámaras frigoríficas".

Marcos Badenes también se refiere a la implantación de nuevas tecnologías en el sector del frío ya que "cada vez que una tecnología novedosa es aplicable al sector del almacenamiento frigorífico, aumenta su eficiencia, su competitividad y su rentabilidad". El secretario general de ADELFE cree que el sector es muy "abierto y permeable", aunque "lamentablemente, las ayudas que existen en esta materia están muy condicionadas por criterios administrativos y dificultan enormemente que las empresas del sector puedan acudir a ellas directamente".

Badenes destaca, asimismo, que entre el 60% y el 80% de las disponen de instalaciones fotovoltaicas, o están en proceso de instalación, "una cifra que es una muestra muy significativa de la importancia que el sector da a estas medidas".

Marcos Badenes also referred to the implementation of new technologies in the cold storage industry. "Every time a new technology is applied to the sector, it increases its efficiency, competitiveness and profitability". The ADELFE General Secretary believes that the sector is very "open and permeable", although "unfortunately, the subsidies that exist in this area are highly dependent on administrative criteria and this makes it very difficult for companies in the sector to access them directly".

Badenes also pointed out that between 60% and 80% of the companies have photovoltaic installations, or are in the process of installing them, "this is a very significant sign of the importance that the sector gives to these measures".

• • • • •

One of the main problems currently facing logistics companies linked to the fruit and vegetable distribution chain is the increase in energy costs

VIGO

>1.300 Reefer Connections
>90 Maritime Services

Port of Vigo

The FRUIT LOGISTICS HUB in North Spain
efficient • flexible • immediate • intermodal

FRUIT LOGISTICA
8/9/10 FEBRUARY 2023, BERLIN



De mantenerse los precios del combustible al alza, a partir del 30 de junio el Gobierno tendrá que seguir tomando medidas correctoras.



If fuel prices continue to rise, the government will have to continue to take remedial action after 30 June.

CAÍDA DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES. ¿ESPEJISMO?

FERNANDO VITORIA

Durante las últimas semanas de diciembre y principios de enero, el precio de los combustibles descendió notablemente. Evidentemente, es un alivio para el sector del transporte por carretera, pero ¿hasta cuándo se mantendrá esta situación? ¿Son suficientes las ayudas planteadas por el Gobierno?

Manuel Perezcarro, secretario general de FROET y CETM Frigoríficos, asegura que tanto el descenso del precio de los combustibles como el hecho de que se mantengan las ayudas del Gobierno son "buenas noticias", pero cree que además es necesaria "una mayor estabilidad en los precios que permita a las empresas hacer una previsión de gastos sin tener que dejar sus decisiones empresariales en manos de la improvisación".

THE FALL IN FUEL PRICES: A MIRAGE?

FERNANDO VITORIA

Fuel prices fell sharply at the end of December and the beginning of January. This is obviously a relief for hauliers, but how long is this situation going to continue, and are the subsidies proposed by the government sufficient?

Manuel Perezcarro, General Secretary of FROET and CETM Frigoríficos, says that both the drop in fuel prices and the fact that government subsidies are being maintained are "good news", but he also believes that there is a need for "greater stability in fuel prices as this would enable companies to make cost forecasts "instead of having to improvise their business decisions".

"If 2022 was the year of negotiation and agreements, I would say that 2023 will be the year of uncertainty. We are

"Si 2022 fue el año de la negociación y los acuerdos, diría que 2023 será el año de la incertidumbre; todos tenemos la esperanza de que el contexto cambie, pero creo que después de las experiencias vividas debemos ser reservados para el futuro. De mantenerse los precios del combustible al alza, a partir del 30 de junio el Gobierno tendrá que seguir tomando medidas correctoras y, muy especialmente, vigilar el comportamiento de los precios y las políticas comerciales de las grandes petroleras con el fin de que nadie pueda sacar beneficio de estas circunstancias especiales que estamos viviendo", asegura el secretario general de FROET.

Mucho más vehemente, el presidente de ATFRIE, José María Arnedo asegura que "habrá que esperar a ver en qué vía crucis nos encontramos el momento en el que el Gobierno diga que se han acabado las ayudas para exigir que se mantengan y, si hace falta, tomar alguna medida de presión, pues la tendremos que tomar".



Manuel Perezcarro: "Si 2022 fue el año de la negociación y los acuerdos, diría que 2023 será el año de la incertidumbre"

all hopeful that the context will change, but in the light of past experiences I think we need to be cautious about the future. If fuel prices continue to rise, the government will have to continue to take remedial action after 30 June and, in particular, monitor the behaviour of prices and the business policies of the major oil companies to ensure that no one takes advantage of these exceptional circumstances we are experiencing", said the FROET General Secretary.

José María Arnedo, the Chairman of ATFRIE, was much more vehement. "We'll have to wait and see what kind of situation we find ourselves in when the government says that the subsidies have run out, and demand that they be maintained and, if we have to take any kind of action, then we'll have to do so".



Manuel Perezcarro: "If 2022 was the year of negotiation and agreements, I would say that 2023 will be the year of uncertainty"

**HUTCHISON PORTS
BEST**

**THE COOLEST
TERMINAL IN
THE MED**

90.000
Reefer container
moved in 2022

2.200
Reefer plugs
+1.800 "coming soon"

+ 9.000
Reefers moved
by rail



LOS PUERTOS
ESPAÑOLES:
HERRAMIENTAS DE
COMPETITIVIDAD

SPANISH PORTS:
A KEY TOOL FOR
COMPETITIVENESS

Mercabarna es el principal mercado mayorista de alimentos frescos de Europa.

Mercabarna is Europe's leading fresh food wholesale market. 



ARTURO GARCÍA

Los puertos españoles se han convertido en una opción muy competitiva para un sector crucial para el comercio español como es el agroalimentario que busca destacarse en un mercado global. No se puede olvidar que, a pesar de que el transporte por carretera sigue dominando las exportaciones españolas con los países europeos, más del 83%, principalmente con Alemania, Francia y Países Bajos, el transporte marítimo acapara más del 16% de ese mercado, y, lo más importante, que no ha dejado de crecer desde 2019.

EL DATO - FACTS AND FIGURES

85

Los puertos españoles ofrecen más de 85 millones de metros cuadrados de superficie terrestre y áreas de depósito, almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad, más de 300.000 metros lineales de atraque, conexiones con cualquier puerto del mundo, puntos de inspección fronteriza, servicios fitosanitarios, y todo tipo de soluciones logísticas.

Spanish ports offer over 85 million square metres of land surface and storage areas, refrigerated warehouses with a capacity of nearly two million cubic metres, over 300,000 linear metres of berthing, connections with any port in the world, border inspection points, phytosanitary services, and all kinds of logistics solutions.

ARTURO GARCÍA

Spanish ports have become a very competitive option for the agri-food industry, which is a vital sector for Spanish trade which seeks to excel in a global market. Although Spanish exports to European countries continue to be mostly transported by road, accounting for more than 83% of goods, mainly to Germany, France and the Netherlands, shipping accounts for over 16% of this market and, most importantly, has grown steadily since 2019.

Además, las expectativas de crecimiento en los tráficos portuarios siguen intactas, dado el número de conexiones que los puertos españoles tienen con los principales destinos del mundo, así como la diversidad de servicios que se ofrecen.

Por todo ello, los tráficos agroalimentarios son uno de los puntos fuertes de los puertos españoles. Sin duda la ubicación coloca a España como un enclave estratégico para puertos de todo el mundo, por lo que las autoridades portuarias están en un proceso de continuo crecimiento y potenciando el desarrollo de la competitividad desde la mejora de la conectividad y la digitalización de sus actividades.

Otro aspecto que se antoja vital en estos tráficos es la renovación de las infraestructuras, por ello, muchos son los puertos que están actualmente trabajando en potenciar sus Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) y los Puestos de Control Fronterizo e Inspección (PCF/PIF). Las mejoras infraestructurales en las que están trabajando las autoridades portuarias les permitirán aumentar su capacidad de gestión de entrada y salida de mercancías.

Los puertos españoles ofrecen más de 85 millones de metros cuadrados de superficie terrestre y áreas de depósito, almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad, más de 300.000 metros lineales de atraque, conexiones con cualquier puerto del mundo, puntos de inspección fronteriza, servicios fitosanitarios, y todo tipo de soluciones logísticas.

Moreover, the expectations for growth in port traffic remain intact, given the number of connections that Spanish ports have with the world's main destinations, as well as the diversity of services on offer.

This is why agri-food traffic is one of the strengths of Spanish ports. The country's location undoubtedly places Spain as a strategic enclave for ports all over the world, which is why ports are constantly growing and port authorities are promoting competitiveness through improved connectivity and the digital transformation of their operations.

Another vital aspect of this traffic is the updating of infrastructures, which is why many ports are currently working on strengthening their Logistics Activities Areas and Border Control and Inspection Posts. The infrastructure improvements that port authorities are working on will boost their capacity to handle imports and exports.

Spanish ports offer over 85 million square metres of land surface and storage areas, refrigerated warehouses with a capacity of nearly two million cubic metres, over 300,000 linear metres of berthing, connections with any port in the world, border inspection points, phytosanitary services, and all kinds of logistics solutions.

El Puerto de Málaga es uno de los que más ha incrementado su nivel de tráficos de forma proporcional.

The Port of Malaga has registered one of the largest increases in traffic



TRÁFICOS

Aunque todavía no se conocen los datos registrados por los puertos españoles en 2022 segmentados, lo que nos permitiría entrar en el detalle de las toneladas movidas vinculadas a los tráficos hortofrutícolas y de pesca, lo que sí que es evidente es que, poco a poco, la gran mayoría de puertos del país están logrando retroceder en el tiempo hasta alcanzar los niveles de tráficos previos a la pandemia de COVID.

Mientras llegan esos datos, cabe recordar que la dársena del Estrecho es líder del sistema portuario nacional en tráfico hortofrutícola con un 47% de cuota mercado (5,7 millones de toneladas en 2021).

Seguida por los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía que gestionaron más de 200.000 TEUs de import-export de productos agroalimentarios y cárnicos, moviéndose 2,36 millones de toneladas solo en la partida de frutas, hortalizas y legumbres, durante el ejercicio 2021.

Por su parte, el Puerto de Las Palmas avanza sus cifras y confirma que movió en 2022 un total estimado de 1.206.245 toneladas entre los grupos de frutas, hortalizas y legumbres y el de pescados congelados y refrigerados.

El cuarto enclave en el TOP de este tipo de tráficos es el Port de Barcelona. Concretamente, las terminales del Port de Barcelona movieron en 2021 un total de 278.000 TEUs refrigerados, cinco veces más que diez años antes, en 2011, cuando este tráfico fue de 56.000 TEUs. En toneladas, se superaron los 1,5 millones de toneladas en ambas partidas: frutas y pesca.

TRAFFIC

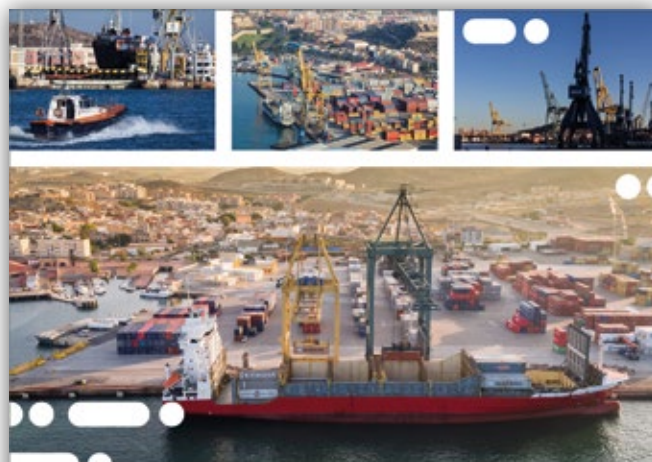
Although the segmented data from Spanish ports in 2022 have not yet been published, which would enable us to go into more detail about fruit, vegetable and fishing throughput, what is clear is that, little by little, the vast majority of the country's ports are gradually returning to the levels of traffic they had prior to the COVID pandemic.

Although the 2022 figures are not in yet, it is worth remembering that Algeciras on the Straits of Gibraltar is the leading port in fruit and vegetable traffic with a 47% market share (5.7 million tonnes in 2021).

This is followed by the port facilities of Valencia, Sagunto and Gandia which imported and exported over 200,000 TEUs of agri-food and meat products, handling 2.36 million tonnes of fruit, vegetables, and pulses alone, during 2021.

The Port of Las Palmas has provided its figures and has confirmed that it handled around 1,206,245 tonnes of fruit, vegetables and pulses and frozen and refrigerated fish in 2022.

The fourth port at the top of the list for this type of traffic is the Port of Barcelona, whose terminals handled a total of 278,000 refrigerated TEUs in 2021, five times more than ten years ago in 2011, when throughput was 56,000 TEUs. Both fruit and fish shipments exceeded 1.5 million tonnes.

CARTAGENA

LOGÍSTICA

Tu empresa es única y sus necesidades de logística también.
Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella.
En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida.


Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

PUERTO DE ALGECIRAS

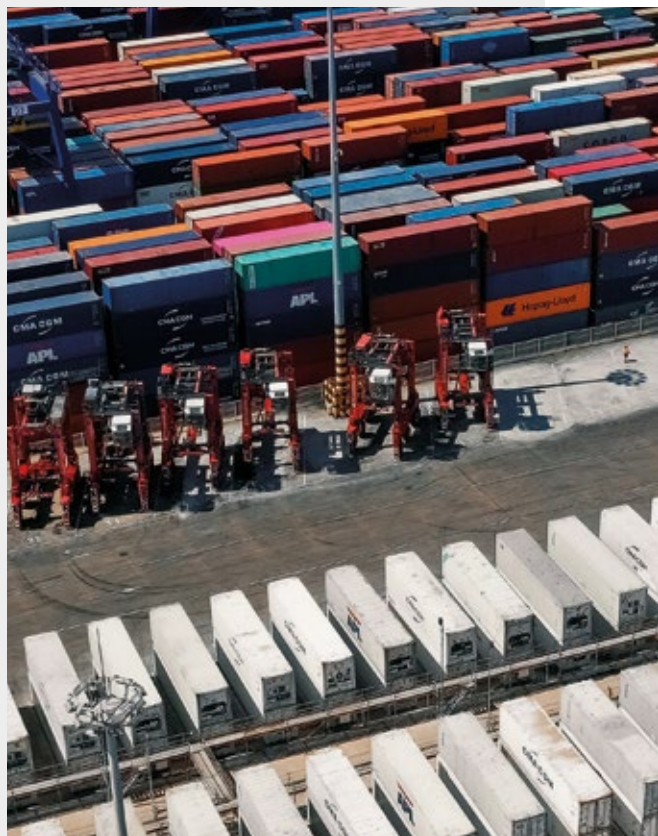
El Puerto de Algeciras estrena año comercial en Fruit Logistica Berlín donde, durante tres días, mostrará al sector hortofrutícola las mejores soluciones logísticas para posicionar en los mercados la producción agrícola de importación y exportación de la mejor forma, en su séptimo año superando los 100 millones de toneladas de mercancías.

CIFRAS

La dársena del Estrecho es líder del sistema portuario nacional en tráfico hortofrutícola con un 47% de cuota mercado (5,7 millones de toneladas en 2021). Respecto al tráfico reefer en contenedor, 2021 cerró con un crecimiento del 16% en contenedores llenos reefer de import-export y, en 2022, el acumulado a noviembre ascendió a 57.000 TEUs llenos. Destacó el tráfico de exportación reefer, con un crecimiento del 12,20% hasta noviembre, principalmente hacia Canadá, Estados Unidos, República Dominicana, Filipinas, Corea del Sur y Malasia. Por partidas destacaron la carne congelada, los cítricos, la fruta de hueso, las cebollas y ajos. Andalucía exporta siete veces más frutas y hortalizas de las que compra al mundo, destacando por orden de facturación: los pimientos, tomates, las fresas, pepinos y pepinillos, dátiles, higos, piñas, aguacates, guayabas, mangos, frambuesas, calabacines, melones, sandías y papayas, cítricos y arándanos, que cada vez más tienen como destino Canadá y EE. UU.

SERVICIOS Y PROYECTOS

En cuanto a la importación para su distribución por Europa, el Puerto de Algeciras oferta mejoras en los tiempos de importación desde países productores como Costa Rica, México, República Dominicana, Colombia o Perú, afianzando su posición como puerta de entrada al Sur de Europa de la mercancía perecedera



con origen Latinoamérica, especialmente para la piña de Costa Rica y el aguacate de Perú, gracias a los servicios directos con Moín (10 días) y Paita (19 días), respectivamente. Otros de los principales socios comerciales son: Nueva York (8 días), Colombia (9 días), Miami (10 días), Montreal (16 días), Ecuador (17 días), Port Klang (22 días), Chile (22 o 23 días) y Busán (30 días). El recinto portuario del Estrecho, que cuenta con una Comunidad Portuaria altamente especializada en mercancía refrigerada, alcanza ya una capacidad de almacenamiento en frío en instalaciones de última generación de 30.300 palés, mientras que las terminales de contenedores disponen de 5.000 conexiones para contenedores frigoríficos.



The Port of Algeciras launches its trading year at Fruit Logistica Berlin where it will be showing the fruit and vegetable sector the best logistics solutions for agricultural imports and exports during the three days of the fair. This is its seventh year registering a throughput of more than 100 million tonnes of cargo.

FACTS AND FIGURES

Algeciras is the leading Spanish port for fruit and vegetable traffic with a 47% market share (5.7 million tonnes in 2021).

Reefer container traffic closed 2021 with a 16% growth in full reefer import-export containers and, in 2022, the cumulative figure up to November was 57,000 full TEUs. Reefer export throughput rose by 12.20% up to November, mainly to Canada, the United States, the Dominican Republic, the Philippines, South Korea, and Malaysia. Frozen meat, citrus fruit, stone fruit, onions, and garlic were the most popular goods shipped. Andalusia exports seven times more fruit and vegetables than it buys from the world, mainly peppers, tomatoes, strawberries, cucumbers, gherkins, dates, figs, pineapples, avocados, guavas, mangoes, raspberries, courgettes, melons, watermelons and papayas, citrus fruit, and blueberries, which are increasingly bound for Canada and the USA.

SERVICES AND PROJECTS

In terms of imports for distribution in Europe, the Port of Algeciras offers improved import times from producing countries such as Costa Rica, Mexico, Dominican Republic, Colombia, and Peru, thus consolidating its position as a gateway to Southern Europe for perishable goods from Latin America, especially for pineapples from Costa Rica and avocados from Peru thanks to the direct services to Moín (10 days) and Paita (19 days), respectively.

Other regular line services run to New York (8 days), Colombia (9 days), Miami (10 days), Montreal (16 days), Ecuador (17 days), Port Klang (22 days), Chile (22 or 23 days) and Busan (30 days).

The Straits of Gibraltar port, whose Port Community is highly specialised in reefer goods, already has a cold storage capacity of 30,300 pallets in state-of-the-art facilities, while its container terminals have 5,000 connections for reefer containers.

PORT OF ALGECIRAS



PUERTO DE ALICANTE

La actividad hortofrutícola es uno de los principales sectores exportadores de la provincia de Alicante. La Vega Baja, como comarca hortofrutícola por excelencia de la provincia, y la actividad agroalimentaria de su hinterland, que abarca la Comunidad Valenciana, Murcia, Castilla la Mancha y Madrid, convierten al Puerto de Alicante en puerto de salida y entrada con el norte de África, Canarias y Baleares. El enclave se abre al resto de Europa también como plataforma intermodal, gracias a su conexión ferroviaria, que permite el transporte de mercancía en contenedor refrigerado, una alternativa sostenible al transporte por carretera. Las excelentes conexiones para cualquier transporte convierten al puerto alicantino en el nodo logístico idóneo para el tráfico hortofrutícola y refrigerado. Además, la flexibilidad y rapidez de sus aduanas y servicios inspectores como PIF, SOIVRE y FITO, dan una garantía de calidad y servicio a la cadena logística.

CIFRAS

El tráfico del Puerto de Alicante vinculado al reefer y hortofrutícola en 2021 fue de 97.000 toneladas, y en 2022 ha tenido un aumento del 1,3%, llegando a rozar las 99.000 toneladas. El 50% de las mercancías movidas por Alicante fueron plátanos y un 20% frutos secos.

SERVICIOS Y PROYECTOS

El Puerto de Alicante tiene 200 conexiones reefer, con 24 horas de monitorización, 8 muelles, Coldtreatment USA, acceso ferroviario a los muelles, conexión directa a la red de autovías y autopistas, Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) con dependencias de sanidad animal, exterior y vegetal, FITO y laboratorio SOIVRE, terminal multipropósito, instalaciones para el reconocimiento aduanero con depósito aduanero (D.A. y D.D.A.) y cámaras frigoríficas.



Actualmente, la Autoridad Portuaria de Alicante se encuentra inmersa en implantar nuevas herramientas (DUE y VUA Port) para operar y gestionar la Ventanilla Única Marítimo-Portuaria. Existe un proyecto futuro para que Alicante se convierta en puerto piloto de la plataforma SIMPLE, impulsada por Puertos del Estado. Desde la División Comercial de la APA se realiza un seguimiento de empresas logísticas y grandes cargadores de la actividad hortofrutícola y de contenedores refrigerantes, para poder seguir ofreciendo las instalaciones de frío que se tienen en la actualidad y poder planificar, dentro del Dominio Público, zonas destinadas a instalar naves frigoríficas, como ya se está llevando a cabo en la actualidad.

PORT OF ALICANTE



Fruit and vegetable production is one of the main export sectors in the province of Alicante. The Vega Baja, as the province's fruit and vegetable growing region par excellence, and the agri-food business in its hinterland, which includes the Valencian Region, Murcia, Castile-La Mancha and Madrid, make the Port of Alicante a gateway to and from North Africa, the Canary Islands and the Balearic Islands. The port also serves as an intermodal platform for the rest of Europe, thanks to its rail connections for transporting goods in reefer containers, as a sustainable

alternative to road transport. Its excellent transport links make the Port of Alicante the ideal logistics hub for fruit and vegetable and refrigerated traffic. In addition, the flexibility and speed of its customs and inspection services such as the BIP, SOIVRE and phytosanitary services guarantee premium quality and service in the logistics chain.

FACTS AND FIGURES

In 2021, reefer and fruit and vegetable traffic stood at 97,000 tonnes in the Port of Alicante. This increased by 1.3% in 2022 to almost 99,000 tonnes. 50% of the goods handled at Alicante were bananas and 20% were dried fruit and nuts.

SERVICES AND PROJECTS

The Port of Alicante has 200 reefer connections, with 24-hour monitoring, eight quays, Coldtreatment USA, rail access to the quays, direct links to the motorway network, a Border Inspection Post (BIP) with animal, foreign and plant health units, phytosanitary facilities and a SOIVRE laboratory, a multipurpose terminal, customs examination facilities with customs warehouse and cold storage facilities. The Port Authority of Alicante is currently implementing new tools (DUE and VUA Port) to operate and manage the "One-Stop Shipping-Port Shop". There is a future project for Alicante to become a pilot port for the SIMPLE platform, promoted by the State-owned Ports Body. The Port's Sales Division ensures logistics companies and large fruit and vegetable and reefer shippers take advantage of the cold storage facilities currently available and is planning to build cold storage warehouses on public port land to set up cold storage warehouses.



PORT DE BARCELONA

Port de Barcelona actúa como hub euromediterráneo para los productos alimentarios. Todo ello construido sobre la excelente ubicación del puerto para este tipo de mercancías, con conexiones directas con los principales puertos del Mediterráneo occidental y acceso a un amplio hinterland, con conexiones viarias y ferroviarias regulares a las principales zonas agrícolas y ganaderas de Cataluña, Aragón y Navarra.

CIFRAS

Los contenedores refrigerados suponen el 8% del tráfico total de contenedores del Port de Barcelona gracias a la apuesta de toda la comunidad portuaria por este segmento. Las terminales del Port de Barcelona movieron en 2021 un total de 278.000 TEUs refrigerados, cinco veces más que diez años antes, en 2011, cuando este tráfico fue de 56.000 TEUs. Este incremento supone un crecimiento anual promedio superior al 17% en un segmento que a nivel global ha experimentado, de media, un aumento del 2,6% anual durante la última década y que con la pandemia solo se redujo un 0,4%. Este importante crecimiento ha supuesto que la cuota de contenedores reefer sobre el total de TEUs en el Port de Barcelona pase del 2,8% en 2011 al 8% en 2021.

SERVICIOS Y PROYECTOS

Las terminales de contenedores -BEST, perteneciente al grupo Hutchison, y APM Terminals Barcelona-, así como la terminal multipropósito Port Nou, superan actualmente las 3.500 conexiones reefer permanentes, lo que sitúa al puerto barcelonés como líder del Mediterráneo para este tráfico. La terminal BEST incorporará una nueva infraestructura para contenedores refrigerados que hará que el Port de Barcelona ofrezca 4.000 conexiones reefer en dos años. Del mismo modo, los operadores logísticos



están incrementando sus servicios para este segmento de tráfico. Tras el éxito del servicio ferroviario exclusivo para carga refrigerada Canal Frío, puesto en marcha en 2016 y que conecta diariamente Zaragoza y Barcelona, se ha puesto en marcha un servicio ferroviario refrigerado con la Terminal Intermodal Monzón, en Huesca, que ofrece cuatro frecuencias semanales, y más recientemente un servicio similar con Noain (Pamplona). La optimización de las infraestructuras ha ido acompañada de mejoras operativas en el Punto de Inspección Fronterizo y de aplicaciones para agilizar al máximo el paso de productos frescos y garantizar su conservación y trazabilidad.



The Port of Barcelona is a Euro-Mediterranean hub for food produce. It has an excellent location for this type of goods, with direct connections to the main ports in the western Mediterranean and access to a vast hinterland, with a good road network and regular rail services to the main agricultural and livestock producing areas in Catalonia, Aragon, and Navarre.

FACTS AND FIGURES

Reefer containers account for 8% of the Port of Barcelona's total container throughput

thanks to the entire port community's commitment to promoting this traffic segment. The Port of Barcelona terminals handled a total of 278,000 refrigerated TEUs in 2021, five times more than ten years ago, in 2011, when throughput was 56,000 TEUs. This increase represents average annual growth of over 17% in a segment that globally has registered a 2.6% rise over the last decade, and which only fell by 0.4% during the pandemic. Accordingly, the share of reefer containers as a percentage of the total number of TEUs at the Port of Barcelona has risen from 2.8% in 2011 to 8% in 2021.

SERVICES AND PROJECTS

The BEST container terminal, belonging to the Hutchison group, and APM Terminals Barcelona, as well as the Port Nou multipurpose terminal, have more than 3,500 permanent reefer connections, which makes the Port of Barcelona the Mediterranean leader for this traffic. BEST is working on new facilities for reefer containers, increasing the number of these connections to 4,000 at the Port of Barcelona. Similarly, logistics operators are increasing their services to cater for this traffic segment. Following the success of the exclusive Canal Frío refrigerated rail freight service, launched in 2016, which connects Zaragoza and Barcelona daily, a new reefer rail was launched to and from the Monzón Intermodal Terminal in Huesca, with four weekly services. A similar service has been launched more recently to and from Noain (Pamplona). The optimisation of infrastructures has been accompanied by operational improvements at the Border Inspection Point and applications to speed up the transit of fresh produce and guarantee its conservation and traceability.

PORT OF BARCELONA



PUERTO DE BILBAO

Bilbao es un puerto ágil, flexible y cercano a sus clientes. Ofrece un gran número de servicios marítimos, sobre todo al norte de Europa e Islas británicas, que le conectan a más de 800 puertos de todo el mundo. Cuenta con unas infraestructuras modernas para todo tipo de tráficos, con calados para grandes buques (hasta 30 metros) y está muy bien conectado, por carretera y ferrocarril, para facilitar el transporte intermodal. La Autoridad Portuaria de Bilbao tiene una alianza con Mercabilbao, el mayor centro de distribución de alimentos perecederos del Norte de la Península Ibérica y el sur de Francia.

CIFRAS

El Puerto de Bilbao mueve más de 100.000 toneladas anuales de frutas y hortalizas, de las cuales aproximadamente el 90% son exportaciones. Entre los mercados, destacan, sobre todo, República de Irlanda y Reino Unido, con los que el Puerto de Bilbao es líder en el transporte marítimo español.

SERVICIOS Y PROYECTOS

La terminal de contenedores dispone de 540 tomas para contenedores reefer y de un acceso automatizado que agiliza y simplifica toda la operativa, incluida la de los transportistas de productos frescos; cuentan con terminales ro-ro y multipropósito; tienen almacenes de perecederos y cámaras de congelación a -25 grados y cámaras de frío positivo; y un moderno Puesto de Control Fronterizo, con 16 bocas y operativo las 24 horas con todo tipo de habilitaciones, facilita la operatividad en el tránsito de las mercancías. Ha implantado procesos y servicios ágiles y sin papeles, a través de aplicaciones telemáticas



para facilitar las operaciones, conocer la trazabilidad de las mercancías y afianzar la seguridad en los accesos al propio recinto. A ello se unen los proyectos para disminuir la huella de carbono, ser líder en sostenibilidad y convertirse en un Green Port. Entre las últimas actuaciones destaca BilbOPS, el proyecto para suministrar electricidad a los buques cuando estén atracados, evitando la emisión de gases de efecto invernadero y las vibraciones y los ruidos, que estará operativo en 2025. Por otro lado, el año pasado en este puerto se firmó un histórico convenio de la estiba, que garantiza la estabilidad operativa del puerto para los próximos seis años.



Bilbao is a flexible, agile port that is in close contact with its customers. It provides numerous shipping services, especially to northern Europe and the United Kingdom, connecting it to more than 800 ports all over the world. It has modern infrastructures for all types of traffic, catering for large ships with draughts of up to 30 metres, and it is very well connected by road and rail which streamlines intermodal transport. The Port Authority of Bilbao has a partnership with Mercabilbao, the

largest distribution centre for perishable foodstuffs in the north of the Iberian Peninsula and the south of France.

FACTS AND FIGURES

The Port of Bilbao handles over 100,000 tonnes of fruit and vegetables a year, of which approximately 90% are exports. The Republic of Ireland and the United Kingdom are its major markets, making the Port of Bilbao the leading Spanish port for these countries.

SERVICES AND PROJECTS

The port's container terminal has 540 connections for reefer containers and automated access that speeds up and simplifies all operations, including those of fresh produce carriers. The Port has Ro-ro and multipurpose terminals; cold storage facilities for perishable goods, freezer stores (-25°C) and cool stores; and a modern Border Inspection Post, with 16 gates operating 24 hours a day and with all types of authorisations, facilitating goods transit operations. It has implemented flexible, paperless processes and services through electronic applications to facilitate operations, provide information about goods traceability and strengthen facility access security. In addition, the Port of Bilbao is working on projects to reduce its carbon footprint, become a sustainable leader and a Green Port. One of the latest initiatives is BilbOPS, a project to supply electricity to berthed ships, preventing the emission of greenhouse gases, vibrations, and noise, which will be operational in 2025. In addition, last year, a historic stevedoring agreement was signed in this port, guaranteeing the operational stability of the port for the next six years.

PORT OF BILBAO



PUERTO DE CARTAGENA

El Puerto de Cartagena ofrece desde su Terminal Hortofrutícola un servicio inmejorable para la mercancía general y, muy especialmente, para los productos perecederos como un hub logístico eficiente adaptado a las demandas del sector hortofrutícola español. La Terminal Hortofrutícola del Puerto de Cartagena también desempeña una función complementaria en la cadena logística en verano, cuando no hay producción en Murcia, ya que sirve de punto de entrada para los cítricos importados por las empresas murcianas desde el hemisferio sur para, posteriormente, enviarlos a toda Europa a través de sus propias redes de distribución.

CIFRAS

En 2022, el Puerto movió más de 46.000 toneladas de fruta, hortalizas y legumbres. Desde Cartagena se ofrecen para la exportación e importación de mercancías sus líneas marítimas directa a Reino Unido, sur de Francia, norte de África y a Canarias, como alternativa al transporte por carretera.

SERVICIOS Y PROYECTOS

La Terminal Hortofrutícola del Puerto de Cartagena cuenta con modernas infraestructuras: muelle de 405 metros de longitud de atraque y 11,25 metros de calado, grúas de capacidad entre 6 y 30 toneladas y atraque ro-ro para tráfico rodado. Los productos refrigerados llegan al puerto en forma de mercancía paletizada, para lo cual se dispone de una capacidad de almacenaje en cámaras frigoríficas de 10.000 pallets, o bien dentro de contenedores frigoríficos, existiendo en la terminal instalaciones con 358 tomas de enchufe especiales para estos contenedores. La Autoridad Portuaria estudia ampliar nuevas líneas marítimas con Oriente Medio para contribuir a que la Región siga



creciendo a través de la innovación y dando soluciones logísticas ágiles, eficientes y respetuosas con el medio ambiente. Y el futuro del Puerto pasa por Barlomar, la Terminal Polivalente que permitirá atender al 80% del transporte mundial que pasa frente a Cartagena y multiplicar por diez la capacidad de contenedores. Además, están a punto de comenzar las obras para el Nuevo Puesto de Control Fronterizo (PIF) que incrementará la competitividad y responderá a las peticiones europeas de un mayor control fronterizo. Con una inversión de más de 6 millones de euros, el edificio se construirá en el muelle de Santa Lucía con una superficie de 3.209,46 metros cuadrados en dos alturas.



The Port of Cartagena offers an unbeatable service from its Fruit and Vegetable Terminal for general cargo and, in particular, for perishable products, as an efficient logistics hub adapted to the demands of the Spanish fruit and vegetable industry. The Port of Cartagena Fruit and Vegetable Terminal also has an additional role in the logistics chain in summer, when there is no production in Murcia, as it serves as an entry point for citrus fruit imported

by companies in Murcia from the southern hemisphere, which is then dispatched throughout Europe via these firms' distribution networks.

FACTS AND FIGURES

In 2022, the Port handled over 46,000 tonnes of fruit, vegetables, and pulses. Cartagena has direct shipping lines for exports and imports to and from the United Kingdom, the south of France, North Africa, and the Canary Islands, using them as an alternative to road transport.

SERVICES AND PROJECTS

The Fruit and Vegetable Terminal at the Port of Cartagena has modern infrastructures: a quay with a 405-metre-long berth and a depth of 11.25 metres, cranes with a capacity of between 6 and 30 tonnes and a Ro-ro berth for wheeled traffic. Refrigerated products arrive at the port as palletised goods. It has a storage capacity of 10,000 pallets in cold stores, or in reefer containers, and the terminal has 358 reefer connections. The Port Authority is considering adding new shipping lines with the Middle East to sustain the Region's growth through innovation and by providing agile, efficient and environmentally friendly logistics solutions. The future of the Port lies in Barlomar, a Multipurpose Terminal which will be able to handle 80% of the world's ships calling at Cartagena and will increase container capacity tenfold. In addition, work is about to begin on the new Border Inspection Post (BIP) which will increase competitiveness and respond to European requests for greater border control. The building, with an investment of over €6 million, will be built on the Santa Lucía quay with a surface area of 3,209.46 square metres on two levels.



PUERTO DE CASTELLÓN

El Puerto de Castellón se encuentra en el este de España, cerca de las principales rutas de tráfico marítimo del Mediterráneo occidental. Gracias a una notable gestión de sus recursos y capacidades, el Puerto de Castellón ha aumentado significativamente su eficiencia en los últimos años, habiendo realizado importantes inversiones que permiten mejorar la competitividad del puerto. Las cifras lo sitúan en el podio del crecimiento del Sistema Portuario español, creciendo por encima de la media. Se encuentra entre los diez primeros de los 46 puertos de interés general españoles y es la palanca para el crecimiento de la economía y el empleo en Castellón. Su perfecto engranaje logístico está al servicio de los sectores productivos de la provincia. El Puerto de Castellón ocupa una ubicación estratégica, por lo que es la puerta de entrada al Mediterráneo, África, Oriente Medio y el Mar Negro. Además, ofrece otras líneas de servicio que conectan este puerto con más de 101 países de todo el mundo. Es un puerto con tráficos diversificados, con la mejora continua en sostenibilidad, digitalización y competitividad como hoja de ruta. El desarrollo de una plataforma logística de cuatro millones de metros cuadrados, la ampliación de la Dársena Sur y la construcción de una estación intermodal en el entorno le configuran como uno de los puertos con mayor atractivo inversor.

CIFRAS

Durante el año 2022, se han movido un total de 19.000 toneladas del sector hortofrutícola, casi doblando el total alcanzado en el año 2021 (11.791 toneladas).



SERVICIOS Y PROYECTOS

PortCastelló es la plataforma logística perfecta para la manipulación de productos perecederos. Cuenta con las infraestructuras adecuadas para ofrecer una atención eficiente y de calidad. Entre ellos, muelles y terminales dedicadas, conexiones reefer, almacenes frigoríficos y todos los servicios que esta mercancía requiere, incluyendo conexión ferroviaria. Este será un año de inversiones en el que se avanzará en infraestructuras productivas en materia de conectividad y se intensificará la política de bonificaciones y rebaja de tasas para ganar en competitividad. Como pueda ser la bonificación de la tasa a la mercancía de los cítricos con un 40% y de las patatas con un 25% desde la primera tonelada, en ambos casos.



The Port of Castellon is located in the east of Spain, close to the main western Mediterranean shipping routes. Thanks to outstanding management of its resources and facilities, it has become significantly more efficient in recent years, thanks to major investments that have enabled it to improve the port's competitiveness. It is in the top ten of Spanish ports in terms of growth. It is the driving force behind the economy and for boosting employment in Castellon.

Its perfect logistics machinery serves the province's manufacturing industry. The Port of Castellon occupies a strategic location, making it a gateway to the Mediterranean, Africa, the Middle East, and the Black Sea. It also has other shipping lines that connect it to over 101 countries all over the world. It has diversified traffic, and its roadmap is based on continuous improvement in sustainability, digital transformation, and competitiveness. The development of a four million square metre logistics platform, the extension of the South Dock and the construction of an intermodal station in the surrounding area have made it an attractive port for investment.

FACTS AND FIGURES

In 2022, a total of 19,000 tonnes of fruit and vegetables were handled, almost doubling the total reached in 2021 (11,791 tonnes).

SERVICES AND PROJECTS

PortCastelló is the perfect logistics platform for handling perishable products. It has excellent facilities to offer an efficient, high-quality service. These include dedicated quays and terminals, reefer connections, cold stores and all the services required for these goods, including rail links. 2023 will be a year of investment, moving forward in terms of connectivity-related infrastructure. Its policy of rebates and charge reductions will be stepped up to increase competitiveness. These include a 40% tax rebate on citrus fruit and a 25% rebate on potatoes from the first tonne, in both cases.

PORT OF CASTELLON



PUERTO DE HUELVA

Situado en el arco suratlántico de Europa, el Puerto de Huelva es uno de los grandes nodos logístico-industriales del suroeste de Europa, que apuesta decididamente por la intermodalidad y el desarrollo y optimización de la cadena de suministro de mercancías a temperatura controlada.

El Puerto de Huelva, integrado en las Redes de Transporte Transeuropeas a través del Corredor Atlántico, cuenta con una excelente conectividad viaria y ferroviaria regular con Sevilla, Madrid, Burgos, Extremadura y Portugal, así como una conectividad marítima con las Islas Canarias, África Occidental, norte de Europa e Iberoamérica, por lo que lo convierte en un agente de gran relevancia en las cadenas logísticas globales de mercancía a temperatura controlada. Todo ello con el objetivo final de ofrecer unos servicios basados en la innovación, sostenibilidad ambiental y eficiencia operacional, que aporten valor a los agentes que confluyen en el espacio portuario onubense.

CIFRAS

El Puerto de Huelva ha experimentado en los últimos años un importante aumento tráficos de mercancía general con un crecimiento del 65% en los últimos cinco años. Especial relevancia tiene la mercancía rodada, que ha experimentado un aumento del 254% en los últimos cuatro y un 27% en 2022, lo que se traduce en más de 30.000 UTIS operadas en el último año y un ritmo de operación de más de 2.500 unidades mensuales, destacando la partida de frutas, hortalizas y legumbres, la cual, ha aumentado un 23% en el último ejercicio.

SERVICIOS Y PROYECTOS

El Muelle Sur es una dársena con una excelente conectividad y un importante



despliegue de inversiones realizadas en infraestructuras y equipamientos para dar servicio a los tráficos de mercancía general, contando en toda su extensión, con diversas instalaciones específicas y especializadas en cada uno de los eslabones que componen la cadena logística del frío. El Puerto de Huelva está comprometido con el sector pesquero y los exportadores de pescados y mariscos para la comercialización de los productos pesqueros de la zona, como la prestigiosa gamba blanca de Huelva, entre otros. Por ello, ha puesto en marcha dos modernas instalaciones como son la nueva Lonja y la Ciudad del Marisco.



The Port of Huelva, located in the South Atlantic area of Europe, is one of the major logistics-industrial hubs in southwest Europe. It is firmly committed to intermodality and the development and optimisation of the supply chain for temperature-controlled goods. The Port of Huelva, which is on the Atlantic Corridor of the Trans-European Transport Network, has excellent

road and regular rail connectivity with Seville, Madrid, Burgos, Extremadura, and Portugal, as well as shipping links with the Canary Islands, West Africa, Northern Europe and Latin America, making it a highly relevant player in the global logistics chains of temperature-controlled goods. The goal is to offer services based on innovation, environmental sustainability and operational efficiency, which add value to the agents that operate in the Huelva port area.

FACTS AND FIGURES

The Port of Huelva has experienced a significant increase in general cargo traffic in recent years, with a 65% growth rate in the last five years. Ro-ro cargo is particularly significant, increasing by 254% in the last four years and by 27% in 2022, which means that over 30,000 ITUs were handled last year, i.e., over 2,500 units per month, with a 23% increase in fruit, vegetables, and pulses.

SERVICES AND PROJECTS

The South Quay has excellent connectivity and has received significant investment in infrastructures and equipment to provide services to general cargo traffic, with various specific and specialised facilities for each of the links that make up the cold logistics chain. The Port of Huelva is committed to the fishing sector and fish and seafood exporters for marketing the area's fish products, such as the prestigious Huelva white shrimp. Therefore, it has set up two modern facilities such as the new fish market and the Ciudad del Marisco (Seafood City).

PORT OF HUELVA



PUERTO DE LAS PALMAS

El Puerto de Las Palmas se configura como hub preferente para las mercancías procedentes de África y Latinoamérica, al ser el mayor puerto del Atlántico Medio. Su posición geográfica en la ruta norte-sur, tanto hacia Sudáfrica como hacia Sudamérica, y una carta de servicios portuarios muy amplia, lo han convertido a lo largo de los siglos en un puerto de referencia.

CIFRAS

El Puerto de Las Palmas movió en 2022 un total (estimado) de 1.206.245 toneladas entre los grupos de frutas, hortalizas y legumbres y el de pescados congelados y refrigerados, siendo el primero el de mayor peso en cuanto al movimiento de mercancías refrigeradas. Respecto al primer grupo, el Puerto movió (estimado) 923.639 toneladas. En relación con el tráfico total de pescado congelado y refrigerado, el Puerto registró (estimado) 282.606 toneladas.

SERVICIOS Y PROYECTOS

En 2023, el Puerto de Las Palmas ha recuperado una de sus actividades históricas, la descarga de pesca fresca. Mediante un acuerdo con la Cooperativa de Pescadores de San Cristóbal, la instalación de pantalanes, rampa de descarga y la nueva fábrica de hielo de Frisu, la veintena de embarcaciones artesanales que forma su flota duerme y descarga desde el tradicional muelle Pesquero del Puerto de Las Palmas. La logística del frío en el Puerto de Las Palmas está especializada en el almacenamiento a granel. Es el caso, por ejemplo, de Frioluz Coldstore, una sociedad que nace en 2020 de la unión de los dos frigoríficos más importantes del Puerto de Las Palmas: Frigoluz y Spanish Pelagic. Este complejo dispone de una parcela de 14.000 metros cuadrados y 66.000 metros cúbicos de almacenamiento



frigorífico a pie de dique, donde se dedica, prioritariamente, al alquiler de frío industrial, almacenando mercancía congelada, refrigerada y convencional, y efectuando su logística. La logística del frío en el Puerto de Las Palmas está experimentando un auge gracias a varios proyectos, como la concesión de 2.960 metros cuadrados para almacén frigorífico tanto de congelación como refrigeración de todo tipo de productos alimenticios y también de cámaras para la pesca, fábrica de hielo para el suministro a pesqueros y alquiler de oficinas para empresas que realicen actividades portuarias o complementarias a estas.

PORT OF LAS PALMAS



The Port of Las Palmas is a privileged hub for goods from Africa and Latin America, as it is the largest port in the Mid Atlantic. Its geographical position on the north-south route, both to South Africa and South America, and a comprehensive range of port services, have made it a benchmark port over the centuries.

FACTS AND FIGURES

In 2022, the Port of Las Palmas handled an estimated total of 1,206,245 tonnes

in the categories of fruit, vegetables and pulses, and frozen and refrigerated fish, with the first category accounting for the greatest volume of refrigerated goods. The Port handled 923,639 tonnes of fruit, vegetables, and pulses and around 282,606 tonnes of frozen and refrigerated fish.

SERVICES AND PROJECTS

In 2023, the Port of Las Palmas has recovered one of its traditional activities, the unloading of fresh fish. Through an agreement with the San Cristóbal Fishermen's Cooperative, the installation of jetties, an unloading ramp and the new Frisu ice factory, the twenty or so small craft that make up its fleet can now dock and unload their catches at the traditional fishing quay in the Port of Las Palmas. Cold logistics in the Port of Las Palmas specialise in bulk storage. This is the case, for example, of Frioluz Coldstore, a company created in 2020 as a result of the merger of the two most important cold storage firms in the Port of Las Palmas: Frigoluz and Spanish Pelagic. This complex is built on a 14,000 square-metre plot and has 66,000 cubic metres of cold storage at the edge of the breakwater, where it primarily rents out industrial cold storage facilities, storing frozen, refrigerated and conventional goods, and carrying out their logistics. Cold logistics is booming in the Port of Las Palmas thanks to several projects such as the concession of 2,960 square metres for cold storage, both for freezing and refrigeration of all types of food products and also cold stores for fish, an ice factory for supplying fishing vessels and the rental of offices for companies working in the port or in other related activities.

PUERTO DE MÁLAGA

El Puerto de Málaga es el segundo puerto Deep Sea más cercano a Madrid. La terminal de Noatum lleva operativa en tráfico de contenedores, entre otros, desde 2004. El hinterland de esta terminal malagueña conecta a nivel terrestre y ferroviario con los principales hortofrutícolas. La terminal nunca ha tenido que ser cerrada por condiciones meteorológicas adversas. Además, tiene una gran capacidad de crecimiento en base a las instalaciones existentes pese a su tamaño. Un tamaño no excesivo del puerto que permite una buena atención sobre el cliente y una rápida adaptación a sus necesidades, proporcionando servicios personalizados.

CIFRAS

El incremento del año 2021 al 2022 es de un 92,2% pasando de 1.034 unidades refrigeradas a 1.988 unidades. Un dato significativo, y más todavía si se tienen en cuenta los años anteriores, ya que en 2020 fueron 250 unidades y, en 2019, tan solo 5 unidades, lo que supone un enorme crecimiento superior al 800% en tres años.

SERVICIOS Y PROYECTOS

La terminal cuenta con 648 tomas refrigeradas con capacidad de transformadores para incrementar hasta 1.200 tomas si fuera necesario. El Puesto de Control Fronterizo (PCF) cuenta actualmente con cinco áreas de inspección refrigeradas y nueve secos. Se trabaja con una empresa externa de cámaras frigoríficas y capacidad de 2.800 palés y 15 muelles de carga en MercaMalaga. Además, el puerto malagueño tiene servicio directo semanal con Perú, Ecuador, Colombia y Puerto Limón (Costa Rica) y la autorización oficial para el pesaje de bananas.



Se lleva a cabo una política de promoción y comercial en equipo entre todas las partes integrantes: terminal, autoridad portuaria, naviera, operadores... para poder aumentar las operativas en Málaga. Hay grandes posibilidades en el entorno, con empresas productoras (también importadoras) de productos como aguacate o mango. Para 2023 se tiene programada la licitación y comienzo de construcción del nuevo PCF, que aumentará la capacidad de gestión de entrada y salida de mercancía cuando esté finalizado, gracias a que contará con 6 muelles refrigerados adicionales y 4 para secos.

PORT OF MALAGA



The Port of Malaga is the second closest deep-sea port to Madrid. The Noatum terminal has been handling container traffic, among other goods, since 2004. The hinterland of the Malaga terminal is connected by land and rail to the main fruit and vegetable producers. The terminal has never had to be closed due to adverse weather conditions. Moreover, there is major potential for growth in its existing facilities, despite their

size. The compact size of the port ensures good customer service and rapid adaptation to customer needs, providing personalised services.

FACTS AND FIGURES

The number of reefer units increased by 92.2% between 2021 and 2022, from 1,034 to 1,988 units. This is a significant figure, and even more so when taking into account previous years: in 2020 there were 250 units and in 2019 only five units, which represents massive growth of over 800% in three years.

SERVICES AND PROJECTS

The terminal has 648 refrigerated connections and transformers which can increase capacity to 1,200 connections if necessary. The Border Inspection Post (BIP) currently has five refrigerated and nine dry inspection areas.

An external company provides cold storage and a capacity of 2,800 pallets and 15 loading bays at MercaMalaga.

In addition, the Port of Malaga has a direct weekly service to and from Peru, Ecuador, Colombia, and Puerto Limon (Costa Rica) and official authorisation to weigh bananas.

A team promotion and sales campaign is being carried between the terminals, port authority, shipping company, and operators to boost operations in Malaga. There is enormous potential in the surrounding area, with companies producing (and also importing) products such as avocados and mangoes.

The tender and start of construction of the new Border Inspection Post is scheduled for 2023, which will increase the capacity to manage incoming and outgoing goods when it is completed, as it will have six additional refrigerated quays and four for dry goods.



PUERTO DE MOTRIL

El Puerto de Motril se acerca un año más a la Fruit Logística, la mayor feria de frutas y hortalizas del mundo que se celebra en Berlín. La participación de la dársena granadina servirá para apoyar a las empresas productoras en la comercialización y distribución de sus productos, además de presentar su potencial logístico en el marco de la colaboración que mantiene con la Asociación de Cooperativas de Andalucía (FAECA). El Puerto de Motril también quiere poner en valor su privilegiada posición respecto al norte de África y el centro de España y Europa para el tráfico de mercancías.

SERVICIOS Y PROYECTOS

Las instalaciones de inspección del Puerto de Motril permiten la inspección de Productos de Origen No Animal para Consumo No Humano (P.O.N.A.C.N.H.), Productos de Origen No Animal para Consumo Humano (P.O.N.A.C.H.) y Productos de Sometidos a Especiales Medidas de Protección (P.S.E.M.P.). Tienen la categoría de PIF Fito, Recinto Aduanero Habilitado (R.A.H.) y Punto Designado de Importación (P.D.I.).

Las instalaciones se encuentran en un solar dentro del recinto portuario, en la Zona de Actividades Logísticas. El edificio se sitúa paralelo al viario principal para facilitar la circulación de los camiones. El edificio tiene dos funciones básicas: la propia de las Instalaciones de Control Sanitario de Productos de Origen No Animal (PIF Fito, R.A.H. y P.D.I.) y otras funciones administrativas ajenas a la inspección de los productos. Sin embargo, la función principal y la que determina la organización del edificio es la función de las Instalaciones de Control Sanitario de Productos de Origen No Animal.





The Port of Motril is once again attending Fruit Logistica, the largest fruit and vegetable fair in the world, held in Berlin. The participation of the Granada port will serve to support producers in the marketing and distribution of their products, as well as presenting its logistics potential within the framework of its partnership with the Andalusian Cooperative Association (FAECA). The Port of Motril also wishes to highlight its privileged position near North Africa and the centre of Spain and Europe for goods traffic.

SERVICES AND PROJECTS

The Port of Motril's inspection facilities are used to check products of animal origin not destined to human consumption, products of non-animal origin destined to human consumption and products subject to special protection measures. These are known as phytosanitary border inspection post, authorised customs area and designated point of import. The facilities are located on a site in the Logistics Activities Area. The building is located parallel to the main road to facilitate the movement of lorries. The building's main function is for health control of products of non-animal origin, although it also has other administrative functions unrelated to product inspection.

PORT OF MOTRIL



PUERTO DE SANTANDER

El Puerto de Santander es un puerto multipropósito de alta especialización, localizado en la fachada atlántica de la península Ibérica, sobre las riberas norte y oeste de la mayor bahía de la costa norte española. Esta infraestructura ocupa una superficie próxima a los 3.000.000 metros cuadrados. Su privilegiado emplazamiento le permite atender las necesidades de un amplio entorno territorial, articulado a través de un “nudo de comunicaciones” en el que confluyen autovías, ferrocarril, puerto y aeropuerto. Así, el acceso directo a la red de autopistas desde el Puerto, la sofisticada infraestructura ferroviaria que supone, en los últimos años, una media superior al 15% de las entradas y salidas efectuadas por ferrocarril y un aeropuerto internacional a sólo 10 minutos con varios vuelos diarios convierten al Puerto de Santander en un nudo logístico que facilita y actúa como elemento catalizador de su entorno económico. Su hinterland se extiende principalmente a Castilla y León, pero también a Madrid y Valle del Ebro. Esta excelente posición posibilita la integración del Puerto en las principales redes del comercio y transporte marítimo internacional, y le convierte en una magnífica plataforma para la importación y exportación de mercancías. Los intercambios con los países de la Unión Europea representan, aproximadamente el 43% del tráfico total del puerto.

CIFRAS

En 2021, el Puerto de Santander logró su récord de tráfico de mercancías al superar las 6.736.000 toneladas. 2022



finalizará también con un buen registro, superando las 6.600.000 toneladas, en parte, gracias a la sólida tendencia ascendente de la mercancía general.

SERVICIOS Y PROYECTOS

En este momento, el Puerto de Santander cuenta con 12 tomas reefer explotadas por CLdN, ampliables a las necesidades de cada momento, y el transporte de camiones refrigerados a través de Brittany Ferries. A partir de abril de 2023, Santander contará con una terminal de contenedores del Grupo Boluda con 144 reefer preparados para frutas y hortalizas.



The Port of Santander is a highly specialised multipurpose port, located on the Atlantic coast of the Iberian Peninsula, on the northern and western shores of the largest bay on Spain's northern coast. This facility has a surface area of almost 3,000,000 square metres. Its privileged location means it can cater for the needs of a wide hinterland, organised through a "communications hub" in which motorways, railways, the port, and the airport converge.

Thus, there is direct access to the motorway network from the Port. It has a sophisticated railway infrastructure which, in recent years, has transported over 15% of inbound and outbound freight by rail. It also has an international airport just 10 minutes away with several daily flights, making the Port of Santander a logistics hub which acts as a catalyst for its surrounding area. Its hinterland extends mainly to Castile and Leon, but also to Madrid and the Ebro Valley. Its excellent location facilitates the integration of the Port in the main international trade and shipping networks and makes it a magnificent platform for the import and export of goods. Trade with European Union countries represents approximately 43% of the port's total throughput.

FACTS AND FIGURES

In 2021, the Port of Santander recorded its highest ever goods throughput, exceeding 6,736,000 tonnes. 2022 also ended on a high note, exceeding 6,600,000 tonnes, partly thanks to the solid upward trend in general cargo throughput.

SERVICES AND PROJECTS

The Port of Santander currently has 12 reefer connections operated by CLdN, which can be expanded as required, according to the transport of reefer lorries on Brittany Ferries. From April 2023, Santander will have a Boluda Group container terminal with capacity for 144 reefers equipped for fruit and vegetable produce.

PORT OF SANTANDER



PUERTO DE SEVILLA

El Puerto de Sevilla es el único puerto marítimo de interior de España. Está situado en una de las principales áreas metropolitanas del país y en el centro generador de carga del sur peninsular. Es un puerto multimodal con conexiones marítima y terrestre y, a lo largo de sus 850 hectáreas, dispone de una amplia superficie para el desarrollo logístico e industrial. Es un enclave estratégico para la Unión Europea, junto a la vía navegable del Guadalquivir, y cuenta con seis terminales portuarias y tres muelles públicos, más de 4.000 metros de línea de atraque, un millón de metros cuadrados de almacenes, una ZAL a plena ocupación y desarrollo, y una Zona Franca.

CIFRAS

En el año 2021 el Puerto de Sevilla movió 67.125 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, y en el acumulado de 2022 hasta el mes de noviembre manipuló 47.196 toneladas. Este tráfico se desarrolló, fundamentalmente, con las Islas Canarias, ya que Sevilla es uno de los principales puertos de España de aprovisionamiento o salida para sus mercancías. En total, hasta noviembre de 2022, los tráficos agroalimentarios desde el Puerto de Sevilla han superado 1,2 millones de toneladas de mercancía general, graneles sólidos y líquidos.

SERVICIOS Y PROYECTOS

El Puerto de Sevilla cuenta con una plataforma en la ZAL, que ocupa unos 6.000 metros cuadrados, donde se ha construido una nave frigorífica de última generación gestionada por Carbó Collbatallé. El polo de frío almacena y transporta frutas y verduras a temperatura controlada. Por la ubicación estratégica, la distribución se realiza hacia el sur de



la Península con posibilidad de conexión con las Islas Canarias y el norte de África.

La Terminal Marítima del Guadalquivir dispone de un área para contenedores refrigerados con 78 tomas de corriente eléctrica para reefer. La terminal de contenedores tiene una capacidad de 300.000 TEUs, una terminal ferroviaria, una rampa ro-ro y dos grúas tipo Gantry. La Autoridad Portuaria de Sevilla promueve el desarrollo de una segunda Zona de Actividades Logísticas dentro del dominio público portuario que impulse este tipo de tráficos y dote con mayor capacidad las instalaciones portuarias dedicadas al sector de productos a temperatura controlada.

PORT OF SEVILLE



The Port of Seville is the only inland seaport in Spain. It is located in one of Spain's main cities and is the freight centre in the south of the peninsula. It is a multimodal port with maritime and land connections and its 850 hectares offer plenty of space for logistics and industrial development. It is a strategic enclave for the European Union, next to the navigable Guadalquivir waterway. It has six port

terminals and three public quays, over 4,000 metres of berthing line, one million square metres of warehouses, a full, developed Logistics Activities Area (ZAL), and a free trade zone.

FACTS AND FIGURES

In 2021, the Port of Seville handled 67,125 tonnes of fruit, vegetables, and pulses, and in 2022 up to November, it handled a cumulative total of 47,196 tonnes. This traffic was mainly with the Canary Islands, as Seville is one of the main ports in Spain for inbound and outbound goods to these islands. In total, up to November 2022, agri-food traffic out of the Port of Seville exceeded 1.2 million tonnes of general cargo, bulk solids and liquids.

SERVICES AND PROJECTS

The Port of Seville has a 6,000 square metre platform in the ZAL, where a state-of-the-art cold store has been built, managed by Carbó Collbatallé. This facility stores and transports fruit and vegetables at controlled temperatures. This strategic location provides distribution to the south of the Iberian Peninsula as well as to the Canary Islands and North Africa. The Guadalquivir Shipping Terminal has an area for reefer containers with 78 electrical connections. The container terminal has a capacity of 300,000 TEUs, a rail terminal, a Ro-ro ramp and two gantry cranes. The Port Authority of Seville is promoting the development of a second Logistics Activities Area on public port land to boost this type of traffic and increase the capacity of port facilities dealing in the temperature-controlled produce sector.



PORT DE TARRAGONA

El Port de Tarragona cuenta con conexiones marítimas con los principales países exportadores de fruta como son República Dominicana, Costa Rica, Colombia y Nueva Zelanda, convirtiéndose en puerta de entrada y salida de frutas y hortalizas de la península Ibérica y el sur de Europa gracias a su situación en un enclave estratégico ideal. La terminal de fruta del Port de Tarragona cuenta, en total, con 100 conexiones para contenedores reefer con sus tomas de corriente correspondientes y almacenes refrigerados a tan solo 25 metros del muelle. Con una longitud de atraque de 350 metros y 10 metros de calado, la terminal de fruta cuenta con servicios de valor añadido como picking, consolidación, controles de calidad, etiquetado o sistemas de seguimiento RFID. Las diferentes terminales especializadas instaladas en el Port de Tarragona disponen actualmente de 20.000 metros cuadrados con capacidad para 17.000 palés para la carga y descarga de fruta y hortalizas.

CIFRAS

El Port de Tarragona mueve por sus muelles más de 200.000 toneladas de mercancías de este tipo, que supone un aumento cercano al 50% en los últimos cinco años, debido a que Tarragona es el punto de entrada a la Península del 90% del kiwi procedente de Nueva Zelanda, el que más se consume en España y Portugal.

SERVICIOS Y PROYECTOS

Entre las infraestructuras que está desarrollando Port Tarragona se encuentra la Zona de Actividades Logísticas, con una inversión de más de 30 millones de euros en los próximos años, para urbanizar un



espacio portuario de cerca de un millón de metros cuadrados preparado para albergar inversiones privadas para la implementación de actividades logísticas con alto valor añadido. En paralelo, el Port está realizando una inversión de 15 millones de euros para la construcción de una nueva terminal intermodal en Guadalajara-Marchamalo, a tan sólo 60 km de Madrid, y directamente conectada con la terminal intermodal del Port (La Boella), que contribuirá al crecimiento del tráfico de mercancía general y al transporte por ferrocarril. La estrategia Horizonte 2023 impulsada por el Port de Tarragona abre una nueva ventana de oportunidad que se sumará a la llegada del ancho europeo ferroviario a Tarragona previsto para finales del próximo año.



The Port of Tarragona has shipping links with the main fruit exporting countries such as the Dominican Republic, Costa Rica, Colombia, and New Zealand, making it a gateway for fruit and vegetables to and from the Iberian Peninsula and southern Europe thanks to its strategic location. The Port of Tarragona fruit terminal has a total of 100 connections for reefer containers with their corresponding power outlets and cold stores just 25 metres from the quay. The fruit

terminal has a 350-metre-long berth with a depth of 10 metres and provides value-added services such as picking, consolidation, quality control, labelling and RFID tracking and tracing systems. The specialist terminals at the Port of Tarragona have a surface area of 20,000 square metres with a capacity for 17,000 pallets for loading and unloading fruit and vegetables.

FACTS AND FIGURES

The Port of Tarragona has a throughput of more than 200,000 tonnes of this type of goods, which represents an increase of almost 50% in the last five years. Tarragona is the point of entry to the Iberian Peninsula for 90% of the kiwifruit that comes from New Zealand, which is the most popular kiwifruit consumed in Spain and Portugal.

SERVICES AND PROJECTS

The Port of Tarragona is currently working on a Logistics Activities Area, involving an investment of over €30 million over the next few years to develop an area of almost one million square metres ready to accommodate private investment for the provision of high added-value logistics services. In parallel, the Port is investing €15 million in the construction of a new intermodal terminal in Guadalajara-Marchamalo, just 60 km from Madrid, directly connected to the Port's intermodal terminal (La Boella), thus boosting the growth of general goods traffic and rail freight. The Horizon 2023 strategy promoted by the Port of Tarragona opens a new window of opportunity that will be joined by the European gauge railway to Tarragona scheduled for the end of next year.

PORT OF TARRAGONA



PUERTO DE VALENCIA

Valenciaport apuesta por su papel de actuar como hub logístico al servicio de las empresas de productos reefer, gracias al centenar de servicios regulares con todo el mundo para el tráfico perecedero, lo que posibilita el acceso a muchos más mercados, la reducción de costes y la mejora de competitividad para estas empresas. El Puerto de Valencia disfruta de una posición estratégica en el Mediterráneo, ocupando la posición 20 entre los puertos mejor conectados del mundo, el cuarto de Europa y el primero de España, un aspecto vital que potencia la participación de las empresas de su hinterland en el comercio internacional.

CIFRAS

En 2021, los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía gestionaron más de 200.000 TEUs de import-export de productos agroalimentarios y cárnicos. Por el Puerto de Valencia se exporta principalmente carne de cerdo, legumbres, carne de bovino o cítricos. China, Estados Unidos, Brasil, Emiratos Árabes, Canadá y Arabia Saudí son los principales destinos de los productos agroalimentarios valencianos y españoles.

SERVICIOS Y PROYECTOS

El Puerto de Valencia dispone de 3.250 conexiones para contenedores refrigerados, en concreto, la terminal CSP Iberian Valencia Terminal (COSCO) cuenta con 1.500 conexiones reefer, APM Terminals Valencia (Maersk) dispone de 750, mientras que MSC Terminal Valencia tiene 1.000 contenedores dedicados a estos productos. Valenciaport está potenciando toda la logística dirigida al tráfico de productos refrigerados, un sector clave para muchas industrias españolas que utilizan los muelles



del recinto valenciano para llevar o traer sus mercancías. Por ello, el área de Comercial y Desarrollo de Negocio de la Autoridad Portuaria de València (APV) está promocionando en los principales certámenes los servicios y la operatividad que ofrece Valenciaport a los exportadores e importadores. En concreto, la APV ha estado presente en Cool Logistics, certamen donde se dan cita los principales agentes de la escena logística de carga perecedera. También ha presentado su oferta en Fruit Attraction, la feria más importante de la industria hortofrutícola o en Conxemar, certamen centrado en la pesca y la acuicultura.

PORT OF VALENCIA



Valenciaport is committed to its role as a logistics hub for companies in the reefer industry, thanks to the hundred or so regular services it offers around the world for perishable goods traffic, facilitating access to many more markets, reducing costs and making these companies more competitive. The Port of Valencia enjoys a strategic position in the Mediterranean, ranking 20th on the list of the world's best

connected ports, 4th in Europe and 1st in Spain. This is a vital aspect that facilitates international trade for the companies in its hinterland.

FACTS AND FIGURES

In 2021, the port facilities of Valencia, Sagunto and Gandia imported and exported over 200,000 TEUs of agri-food and meat products. The Port of Valencia mainly exports pork, vegetables, beef, and citrus fruit. China, the United States, Brazil, the United Arab Emirates, Canada, and Saudi Arabia are the main destinations for Valencian and Spanish agri-food products.

SERVICES AND PROJECTS

The Port of Valencia has a total of 3,250 reefer connections. The CSP Iberian Valencia Terminal (COSCO) has 1,500 reefer connections, APM Terminals Valencia (Maersk) has 750, while MSC Terminal Valencia has 1,000 connections for refrigerated cargo. Valenciaport is promoting refrigerated goods traffic, as it is a key sector for many Spanish companies that use the Valencian port facilities to import and export their goods. The Port Authority of Valencia's (PAV) Sales and Business Development department showcases the services and operations offered by Valenciaport to exporters and importers at the main trade fairs. The PAV attends Cool Logistics, an event that brings together the main players in the perishable cargo logistics industry. It also showcases its services at Fruit Attraction, the most important trade fair for the fruit and vegetable industry, and at Conxemar, an event focused on fishing and aquaculture.



PUERTO DE VIGO

El Puerto de Vigo es un puerto natural, versátil y altamente especializado en tráficos de mercancía general (más del 90%) de alto valor. Los tráficos principales del Puerto de Vigo son: la automoción, la pesca fresca y congelada, el granito, los metales, el cemento la madera y la fruta. La oferta de servicios marítimos directos y feeder con Sudamérica, Centroamérica y Norteamérica y toda la costa occidental africana, refuerzan el papel del Puerto de Vigo como entrada Atlántica de pesca congelada y fruta para España y Europa.

CIFRAS

El tráfico de fruta es predominantemente de importación (91%, en 2021) y está concentrado en importaciones provenientes de Costa Rica, Brasil y Colombia, que acaparan el 86% del tráfico. Las principales frutas comercializadas son la banana, la piña y el melón, además del tráfico de cítricos procedentes de Sudáfrica destinado mayoritariamente al mercado portugués. En cuanto al tráfico de pesca congelada, también eminentemente de entrada en Vigo (81% del tráfico, en 2021), destacan Malvinas, Namibia y Argentina como principales países de origen.

El año 2022 se cerró con 170.000 toneladas de tráfico de fruta en contenedor (unos 15.000 TEUs) y acompañado de un incipiente tráfico en convencional que empieza a crecer de forma significativa. En cuanto a otros tráficos reefer, destaca el de pesca congelada, que en 2022 volvió a superar las 600.000 toneladas.

SERVICIOS Y PROYECTOS

Su terminal de contenedores TERMAVI lidera el tráfico reefer en el norte del país y cuenta con la ventaja de disponer de unas renovadas instalaciones de inspección física y tramitación



aduanera y sanitaria anexas a la terminal. Este aspecto se refleja en la especialización de su terminal de contenedores, con más de 1.300 conexiones reefer, y se multiplica a través de sus dos terminales de fruta, DART Vigo y Progeco Vigo Fresh Port.

A corto plazo se trabaja en la construcción del nuevo Puesto de Control Fronterizo, previsto para 2023, que contribuirá a agilizar todos los trámites de gestión sanitaria y aduanera. También se trabaja en la construcción de un apartadero ferroviario que conecte el puerto de Vigo con su plataforma logística, PLISAN, situada a solo 35 kilómetros del puerto.



The Port of Vigo is a versatile, natural port, which is highly specialised in high-added value general cargo (over 90%). The main types of traffic handled at the Port of Vigo are cars, fresh and frozen fish, granite, metals, cement, wood and fruit. The Port offers direct and feeder services to South America, Central and North America and the entire West African

coast, strengthening the Port of Vigo's role as an Atlantic gateway for frozen fish and fruit for Spain and Europe.

FACTS AND FIGURES

Fruit traffic is predominantly imported (91%, in 2021), mainly from Costa Rica, Brazil and Colombia, which account for 86% of throughput. The main types of fruit are bananas, pineapples, and melons, as well as citrus fruit from South Africa, mainly for the Portuguese market. The majority of frozen fish traffic is imports (81% of traffic in 2021) mainly from the Falklands, Namibia and Argentina. A total of 170,000 tonnes of containerised fruit traffic (around 15,000 TEUs) was recorded in 2022, alongside emerging conventional traffic that is beginning to grow significantly. In terms of other reefer traffic, frozen fish throughput was particularly significant in 2022, again exceeding 600,000 tonnes.

SERVICES AND PROJECTS

Its TERMAVI container terminal leads reefer traffic in the north of the country and has modern facilities for physical inspections, customs, and health formalities next to the Port. The terminal has more than 1,300 reefer connections, and its two fruit terminals, DART Vigo and Progeco Vigo Fresh Port, reflect this specialisation. Work is currently underway on the construction of the new Border Inspection Post, scheduled for 2023, which will help to streamline all health and customs management procedures. A railway siding is also being built to connect the Port of Vigo to its logistics platform, PLISAN, located just 35 kilometres from the port.

PORT OF VIGO

BEST quiere consolidar su posición de liderazgo en el Mediterráneo.

BEST seeks to consolidate its leading position in the Mediterranean.



BEST MANIPULÓ EN 2022 CASI 100.000 CONTENEDORES REFRIGERADOS

REDACCIÓN

La apuesta de BEST por la logística del frío es una decisión estratégica, y va mucho más allá de la carga y descarga de contenedores. "Estamos viendo una demanda al alza del mercado, y queremos consolidar nuestra posición de liderazgo en el Mediterráneo", afirma a Diario del Puerto Publicaciones, Hutchison Ports BEST.

Para cumplir con este objetivo, la compañía dispone de una estrategia enfocada en una apuesta potente y diferenciadora en la logística del frío. Además, contamos con todos los condicionantes para llevar a cabo esta estrategia: tecnología, servicio, eficiencia, flexibilidad, etc.

Actualmente, la terminal cuenta con 2.200 puntos fijos de conexión para contenedores frigoríficos. Con la nueva fase de ampliación de BEST, esta capacidad aumentará "y en un plazo de 2 a 3 años pasaremos a tener casi 4.000 conexiones", confirma la empresa.

En 2022, manipularon casi 100.000 contenedores refrigerados. Del tráfico local manipulado en 2022, destacan desde BEST que la gran mayoría corresponde a exportaciones,

BEST HANDLED ALMOST 100,000 REEFER CONTAINERS IN 2022

REDACCIÓN

BEST's commitment to refrigerated logistics is a strategic decision and goes way beyond loading and unloading containers. "We are seeing growing demand from the market, and we seek to consolidate our leading position in the Mediterranean," stated Hutchison Ports BEST.

To meet this objective, the company's strategy focuses on a high-performance, differentiated approach to cold logistics. In addition, Hutchison Ports BEST is well equipped to pursue this strategy based on technology, excellent service, efficiency and flexibility.

The terminal currently has 2,200 fixed connection points for reefer containers. This capacity will increase when the new expansion phase is finished, "and within two to three years we will have almost 4,000 connections," the company confirmed.

In 2022, they handled almost 100,000 reefer containers. Most of the traffic handled in 2022 was for export, while imports represent an opportunity for growth in this market in Barcelona.

EMPRESAS SELECCIÓN SELECTED COMPANIES



“Nuestra oferta de servicios en la terminal es completa e integrada, abarcando todos los aspectos vinculados con el mundo del frío”

mientras que las importaciones representaron una oportunidad de crecimiento de este mercado en Barcelona.

SERVICIOS

“Nuestra oferta de servicios en la terminal es completa e integrada, abarcando todos los aspectos vinculados con el mundo del frío, y dando un approach de full service Desde la preparación previa del contenedor, que incluye PTI (Pre Trip Inspection), lavado, ajuste de temperatura, etc., hasta la reparación en caso de necesidad. Sin olvidar, por supuesto, el servicio de manipulación, tanto marítima como terrestre, la conexión y desconexión, la monitorización de las temperaturas y la asistencia en terminal en el caso de algún tipo de avería en un contenedor lleno. Además, ofrecemos también servicio de asistencia en buque, en caso necesario”, detalla la compañía.

Poder ofrecer todos estos servicios dentro de la terminal contribuye significativamente al ahorro de traslados de contenedores a los depósitos, lo que impacta directamente en la sostenibilidad y a la eficiencia, gracias a la reducción de emisiones de CO2.

VALORES EXTRA

Últimamente en BEST “nos hemos especializado” en algunos tipos de tráficos especiales de contenedores frigoríficos.

Como apunta la empresa, uno de los parámetros que se tiene en cuenta a la hora de acordar condiciones operativas con sus clientes es el tiempo de desconexión. Existen cierto tipo de contenedores, sobre todo aquellos de atmósfera controlada o los ventilados y/o refrigerados, cuyos rangos de temperatura concreto requieren de unos tiempos mínimos de desconexión muy exigentes. “Para estos casos, y tras el acuerdo de las condiciones específicas con cada cliente, ofrecemos una operativa adaptada que permite cumplir con todos los requisitos de estos tipos de carga”, concluyen desde la terminal.



“We offer a comprehensive range of services at the terminal, for the entire world of cold storage”

SERVICES

“We offer a comprehensive range of services at the terminal, for the entire world of cold storage, providing a full-service approach, from pre-preparing the container, including PTI (Pre-trip inspection), washing, temperature adjustment, etc., through to repairs, if necessary. Not forgetting, of course, shipping and land handling, connection and disconnection, temperature monitoring and assistance at the terminal in the event of a breakdown in a full container. In addition, we also offer ship assistance, if required,” the company explained.

The ability to offer all these services at the terminal contributes significantly to reducing the number of container transfers to the depots, which has a positive impact on sustainability and efficiency, thanks to the reduction of CO2 emissions.

ADDED VALUE

Lately at BEST “we have specialised” in certain types of reefer container traffic.

As the company pointed out, one of the parameters taken into account when agreeing operating conditions with its customers is disconnection times. There are certain types of containers, especially those with controlled atmosphere or ventilated and/or refrigerated containers, whose specific temperature ranges require absolutely minimum disconnection times. “For these cases, and after agreeing the specific conditions with each customer, we adapt our operations to comply with all the requirements of this type of cargo”, the terminal concluded.



El Mosca nace hace más de 80 años como una empresa de transporte terrestre de productos agroalimentarios.

El Mosca was founded over 80 years ago as a haulage company for agri-food products.



EL MOSCA AMPLIARÁ SU PLATAFORMA LOGÍSTICA DE MURCIA Y CONSTRUIRÁ UNAS NUEVAS INSTALACIONES EN VALENCIA

LOLI DOLZ

Especialista en logística y transporte, El Mosca regresa a Fruit Logistica para presentar sus servicios y soluciones logísticas pensadas para la aportar competitividad al sector hortofrutícola.

"Podemos ofrecer todo tipo de soluciones para asegurar la distribución de los productos de nuestros clientes atendiendo todas sus necesidades", explica la compañía a Diario del Puerto Publicaciones.

Para garantizar una perfecta entrega de los productos, desde y a cualquier origen o destino, "contamos con una plantilla especializada en cada uno de los servicios necesarios para garantizar una logística global, una importante flota, almacenes frigoríficos propios, servicios de depósito aduanero y no aduanero, instalaciones y equipo especializado en el aeropuerto Adolfo Suárez - Barajas como principal hub de transporte aéreo de producto perecedero y certificaciones de calidad ISO, IFS y GDP", detallan desde El Mosca.

EL MOSCA TO EXPAND ITS LOGISTICS PLATFORM IN MURCIA AND BUILD NEW FACILITIES IN VALENCIA

LOLI DOLZ

El Mosca, a specialist in logistics and transport, is returning to Fruit Logistica to showcase its logistics services and solutions geared towards making the fruit and vegetable industry more competitive. "We have all kinds of solutions to distribute our clients' products and meet all their needs", the company explained to Diario del Puerto Publicaciones.

To ensure flawless delivery of produce to and from any origin or destination, "our staff is specialised in all the services required to guarantee global logistics. We have a large fleet, our own cold stores, customs and non-customs warehousing services, facilities and specialised equipment in Adolfo Suárez-Barajas airport as the main hub for air freight of perishable produce as well as ISO, IFS and GDP quality certifications", El Mosca explained.

EMPRESAS SELECCIÓN SELECTED COMPANIES



“Somos especialistas en logística y transporte en toda su extensión. Si tuviéramos que destacar algún campo, sería el transporte frigorífico de bienes perecederos garantizando la trazabilidad en el control de la temperatura y, por tanto, garantizando la perfecta conservación del producto”

SERVICIOS

El Mosca nace hace más de 80 años como una empresa de transporte terrestre de productos agroalimentarios, que son los principales expositores de la feria, recuerda la compañía. Además, ofrece todos los servicios necesarios para cubrir la totalidad de la cadena logística, incluyendo cualquier sistema de transporte, cualquier destino y cualquier sector y requisito del producto. “Somos especialistas en logística y transporte en toda su extensión. Si tuviéramos que destacar algún campo, sería el transporte frigorífico de bienes perecederos garantizando la trazabilidad en el control de la temperatura y por tanto garantizando la perfecta conservación del producto”, subrayan desde la compañía.

EL FUTURO ES VERDE

Por otro lado, la compañía prevé un ejercicio complicado por la incertidumbre existente y las amenazas de recesión de la economía por los acontecimientos que se siguen dando en el mundo, pero a pesar de ello El Mosca mantendrá su línea de crecimiento reforzando todas las líneas de negocio.

“El nuevo proyecto a la vista es la puesta en marcha de la ampliación de la nueva plataforma logística de Murcia con una nueva zona de servicios anexa a las naves y también la construcción de unas nuevas instalaciones en nuestra delegación de Valencia”, avanza la empresa.

Asimismo, si se habla de presente y futuro, el operador destaca como su valor añadido frente a su competencia “la globalidad de los servicios prestados con medios propios” y la apuesta “sin fisuras” por la logística verde.

“Este año vamos a incorporar más camiones eléctricos. Además, a final del año pasado recibimos la certificación GDP para el transporte de productos farmacéuticos”, concluyen las mismas fuentes.



“We specialise in logistics and transport in their entirety. If we had to highlight one field, it would be refrigerated transport of perishable goods, guaranteeing temperature control traceability and, therefore, ensuring products arrive in perfect condition”

SERVICES

El Mosca was founded over 80 years ago as a haulage company for agri-food products, which are the main exhibitors at this trade show. In addition, it offers all the services necessary to cover the entire logistics chain, including any transport system, any destination and any sector and product requirement. “We specialise in logistics and transport in their entirety. If we had to highlight one field, it would be refrigerated transport of perishable goods, guaranteeing temperature control traceability and, therefore, ensuring products arrive in perfect condition”, the company stated.

THE FUTURE IS GREEN

However, the company expects a difficult year ahead given the existing uncertainty and the threat of economic recession as a result of the events going on in the world, but in spite of this, El Mosca maintains its growth strategy by strengthening all its lines of business.

“Our latest new project is to expand our logistics platform in Murcia with a new service area next to the warehouses as well as to build new facilities in Valencia”, the company announced.

Likewise, the operator highlights the added value it brings to its clients compared to its competitors as “the global nature of the services provided with our own resources” and the “unwavering” commitment to green logistics.

“This year we are going to be using more electric trucks. In addition, at the end of last year we received GDP certification to transport pharmaceutical products”, concluded the same sources.



CORREOS ACTIVA NUEVAS SOLUCIONES DE TEMPERATURA CONTROLADA PARA LA EXPORTACIÓN DE ALIMENTACIÓN

LOLI DOLZ

Correos, como especialistas en soluciones de transporte a temperatura controlada para la distribución de producto alimentario, tanto de producto perecedero como no perecedero, asistirá a Fruit Logistica para presentar sus servicios y proyectos de 2023. "En Correos contamos con los últimos avances en soluciones de mantenimiento de la cadena de frío y nos integramos con nuestros clientes para aumentar su propuesta de valor", explican a Diario del Puerto Publicaciones desde Correos.

En este sentido, el operador subraya que se considera "el partner ideal" ya que dispone de los medios técnicos y humanos necesarios para la realización de estos servicios. "En Correos hay a más de 30.000 trabajadores propios que han sido formados en



Correos se presenta en Fruit Logistica como especialista en soluciones de transporte a temperatura controlada para la distribución de producto alimentario.



The Spanish postal service Correos' calling card at Fruit Logistica is as a specialist in temperature-controlled transport solutions for food distribution.

CORREOS PLANS TO LAUNCH NEW TEMPERATURE-CONTROLLED SOLUTIONS FOR FOOD EXPORTS THIS YEAR

LOLI DOLZ

Correos, as specialists in temperature-controlled transport solutions for the distribution of perishable and non-perishable food products, will be attending Fruit Logistica to showcase its services and projects for 2023. "Correos uses the latest advances in cold-chain solutions, partnering with our clients to increase their value proposition", the firm explained to Diario del Puerto Publicaciones.

EMPRESAS SELECCIÓN SELECTED COMPANIES

operaciones de transporte a temperatura controlada y de producto de alimentación, y tanto los vehículos como los elementos destinados a estos servicios, disponen de las certificaciones y validaciones pertinentes dentro del sector”, añade la empresa.

Asimismo, la compañía destaca su capilaridad como valor diferencial, “ya que estamos presentes en toda la geografía española y llegamos a cualquier rincón del país diariamente, y las diferentes alternativas que ofrecemos en cuanto a servicios nos convierten en el socio perfecto para iniciar, desarrollar o hacer crecer el negocio de nuestros clientes con total garantía de cobertura y calidad en el servicio”.

SERVICIOS

Correos Frío cuenta con los últimos avances en frío pasivo y una flota de vehículos frigoríficos para realizar reparto capilar. Sus servicios de transporte a temperatura controlada se centran, principalmente, en dos tipologías.

Por un lado, una solución de frío pasivo mediante el uso de cajas isotérmicas reutilizables que está muy orientada a la distribución capilar de clientes e-commerce que venden sus productos en toda España “y permite a nuestros clientes la realización de un transporte tanto a temperatura ambiente, como refrigerado (2-8°C) y congelado (-20°C), a través de Correos”.

Y, por otro lado, una solución de frío activo mediante la utilización de vehículos isotermos o frigoríficos destinada, principalmente, a las entregas de última milla.

Todo ello, además, bajo la premisa de un servicio de calidad garantizando la no rotura de la cadena de frío con sistemas de trazabilidad que les permiten controlar la operación a tiempo real y ser transparentes con sus clientes.

PROYECTOS

Tras un 2022 de consolidación e implementación de un nuevo sistema de calidad y de formación a nivel interno, en el que también iniciaron sus operaciones con los primeros clientes del sector, Correos se prepara para un 2023 que servirá tanto para consolidar la posición de Correos Frío en el sector de la alimentación como para continuar con las inversiones en activos y tecnología para mejorar el posicionamiento y solución que dan a sus clientes.

“Como proyectos principales, tenemos la implementación de mejoras operativas y tecnológicas, y el desarrollo de nuevas soluciones como la implantación de soluciones de temperatura controlada para la exportación de productos de alimentación o la incorporación de soluciones específicas para la gran distribución organizada (GDO) y las grandes empresas cargadoras”, subrayan desde Correos. Su plan de inversiones también prevé la ampliación de la flota de vehículos, la incorporación de nuevas instalaciones dedicadas y la obtención de nuevas certificaciones.

“Correos has over 30,000 of its own employees who have been trained in temperature-controlled transport operations and food products, and both the vehicles and the equipment used for these services are certified and validated within the industry,” the company added.

Likewise, the company highlighted its extensive network as a differential value, “as we are present throughout Spain and reach every corner of the country on a daily basis, the different alternatives we offer in terms of services make us the perfect partner to start, develop and grow our clients’ businesses with our guaranteed network and quality of service”.

SERVICES

Correos Frío uses the latest advances in passive cooling and a fleet of refrigerated vehicles for delivering goods to every corner of the country. It provides two main types of temperature-controlled transport services.

Firstly, passive cold solutions using reusable cool boxes that are ideal for door-to-door distribution for our e-commerce clients who sell their products throughout Spain”. Thus, we can offer our clients ambient temperature, refrigerated (2-8°C) and frozen (-20°C) transport services”.

Secondly, active cooling solutions through the use of insulated and refrigerated vehicles, mainly for last-mile deliveries.

Moreover, the company is committed to providing a quality service, ensuring that the cold chain is never broken, with transparent, traceability systems to monitor operations in real time.

PROJECTS

In 2022, Correos consolidated and implemented a new in-house quality and training system and began operations with its first food industry customers. It is now preparing for 2023, which will serve both to consolidate Correos Frío's position in the food industry and to continue to invest in assets and technology to improve the positioning and solutions it provides to its customers.

“Our main projects include rolling out operational and technological improvements, and the development of new programmes such as temperature-controlled solutions for the export of food products and specific services for retail distribution and large freight companies”, Correos pointed out. Its investment plan also envisages the expansion of its vehicle fleet, the creation of new specialist facilities and obtaining new certifications.



El buque insignia de SOR Ibérica sigue siendo la personalización de los vehículos que fabrica.

SOR Ibérica's trademark continues to be the customisation of the vehicles it manufactures.



LOS VEHÍCULOS DE SOR IBÉRICA SERÁN INTERCONECTABLES CON LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE FLOTAS DE LAS EMPRESAS

LOLI DOLZ

SOR Ibérica regresa a Fruit Logistica con un nuevo proyecto que estará activo este 2023. "Este año nuestros vehículos serán interconectables con los sistemas de gestión de flotas de las empresas de transporte", avanzan desde la compañía a Diario del Puerto Publicaciones.

Especializados exclusivamente en la fabricación de vehículos frigoríficos, en toda su gama de productos, dimensiones y adaptaciones a las necesidades del cliente, SOR Ibérica es capaz de ofrecer "casi cualquier solución de transporte a temperatura controlada que las flotas necesitan y los servicios asociados a la utilización de estos vehículos", asevera la compañía.

Preguntados por qué son un aliado para las empresas pre-

SOR IBÉRICA'S VEHICLES WILL BE CONNECTED TO COMPANY FLEET MANAGEMENT SYSTEMS

LOLI DOLZ

SOR Ibérica is returning to Fruit Logistica with a new project that will be up and running in 2023. "This year will see our vehicles being connected to company fleet management systems", the firm told Diario del Puerto Publicaciones.

SOR Ibérica specialises exclusively in the manufacture of all types and sizes of refrigerated vehicles, adapted to suit customer needs, and can provide "almost any temperature-controlled transport solution required by fleets as well as the services associated with the use of these vehicles", the company stated.

When asked why they are a special ally for companies participating in Berlin, the answer was clear: "Because we manufacture completely customised products. This means that we can design vehicles with specific characteristics for each type of product that needs to be transported. Inte-

EMPRESAS SELECCIÓN SELECTED COMPANIES



SOR Ibérica presentará novedades en los paquetes de conectividad de sus vehículos y en las modalidades de financiación

sentes estos días en Berlín, la firma es clara: "Porque fabricamos productos a medida completamente personalizados, así que somos capaces de diseñar vehículos con las características específicas para cada tipo de producto a transportar. Dimensiones interiores y exteriores que se adapten a palés, carros, bandejas, dobles pisos, multi temperatura, transporte farmacéutico, refuerzos específicos para la logística intensa, etc. De esta forma ayudamos a nuestros clientes a aumentar la eficiencia de sus actividades y por ende su competitividad".

2022 ha sido un año bastante atípico para SOR Ibérica. Iniciaron el año postpandemia con restricciones, con un incremento de precio sin precedentes en temas logísticos (sobre todo de fletes), desabastecimiento de componentes e incrementos de costes en las materias primas, "afortunadamente fuimos capaces de explicar a nuestros clientes la situación y hemos de agradecer sinceramente su ayuda y la confianza que han depositado en SOR", confirma la empresa.

Por otro lado, el pasado año también sirvió para que profundizaran en nuevos proyectos de sostenibilidad y nuevas formas de transporte más respetuosas con el medio ambiente, "en los que nos hemos involucrado y en los que vamos a seguir trabajando y desarrollando en 2023".

Por otro lado, "2023 será el año en el que nuestros vehículos serán interconectables con los sistemas de gestión de flotas de las empresas de transporte", añaden fuentes de SOR Ibérica.

CALIDAD

SOR Ibérica cuenta con un equipo técnico y fabril muy motivado, altamente cualificado y muy experimentado "que estamos completando con gente joven".

La mejora de la organización productiva y la continua dotación de más y mejores medios técnicos es una constante "que seguimos manteniendo para garantizar la seguridad, calidad y competitividad de nuestros productos sin perder la flexibilidad". Este año seguirán abordando inversiones de mejora en el área fabril y técnica, reforzarán su departamento comercial, tanto en nacional como en exportación, con nuevas incorporaciones y lanzarán novedades tanto en los paquetes de conectividad de sus vehículos, como en modalidades alternativas de financiación de los mismos. "Todo con el objetivo de seguir siendo un referente en vehículos frigoríficos en España y en el exterior", concluyen desde SOR Ibérica.



SOR Ibérica will be unveiling new vehicle connectivity packages and new financing options

rior and exterior dimensions that adapt to pallets, trolleys, trays, double-deckers, multi-temperature, pharma transport, specific reinforcements for intensive logistics, etc. This helps our customers to make their operations more efficient and therefore more competitive".

2022 was a rather atypical year for SOR Ibérica. They started the post-pandemic year with restrictions, with unprecedented price increases in logistics (especially freight), part shortages and cost increases in raw materials, "fortunately we were able to explain the situation to our customers and we are extremely grateful for their help and the trust they have shown in SOR", confirmed the company.

Moreover, the firm was also able to ramp up its work on new sustainability projects and new forms of transport that are more environmentally friendly last year. "We became heavily involved in these projects, and we will continue to work on and develop them in 2023".

In addition, "2023 will be the year in which our vehicles will be connected to transport company fleet management systems", added sources at SOR Ibérica.

QUALITY

SOR Ibérica has a motivated, highly qualified, experienced technical and manufacturing team "which we are strengthening by hiring young people".

Improvements in production organisation and the continuous provision of better technical resources is a constant "that we intend to maintain to ensure the safety, quality and competitiveness of our products without sacrificing flexibility". This year SOR Ibérica will continue to make improvements in its manufacturing and technical areas, strengthen its Sales Department, both at home and abroad, hire new recruits and launch new developments in the connectivity packages of its vehicles, as well as alternative ways of financing them. "The bottom line is to continue to be a benchmark for refrigerated vehicles in Spain and abroad", SOR Ibérica concluded.



SCHMITZ CARGO LANZA UNA NUEVA GENERACIÓN DE SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS TOTALMENTE ELÉCTRICOS

LOLI DOLZ

Schmitz Cargobull visita Fruit Logística como experto en la fabricación de semirremolques, remolques y carrocerías para camión rígido para mercancías refrigeradas, carga general y material a granel. Además, ofrece servicios asociados como son la telemática, financiación, mantenimiento o disponibilidad de vehículo usado.

"Empezamos a fabricar semirremolques frigoríficos en 1950. La experiencia adquirida, la constante innovación junto a la aceptación del mercado nos ha posicionado como uno de los mejores fabricantes de frigos en Europa y España", explica a Diario del Puerto Publicaciones, Miguel Iglesias, director comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.

Su producto estrella es el semirremolque frigorífico S.KO Cool Smart con Pack Executive. "Es un vehículo muy completo, ya que integra las últimas innovaciones de la marca, además de estar completamente sensorizado. Lleva equipo de frío Schmitz Cargobull, la telemática TrailerConnect®, de serie, asociada a los vehículos para una gestión de flota más eficiente y todos los servicios: financiación, etc. Todo ello se puede adquirir en renting. Además, lanzamos al mercado en el 2023 la nueva generación de semirremolques frigoríficos totalmente eléctricos con nuestra máquina de frío S.CUe, y generador instalado en el eje para la recuperación de la energía", avanza Iglesias.

EXPERIENCIA

La empresa familiar, que se fundó en 1892 en Alemania, se considera una gran aliada del sector presente estos días en Berlín. "La continúa apuesta en innovación y desarrollo nos ha llevado a

SCHMITZ CARGO LAUNCHES A NEW GENERATION OF FULLY ELECTRIC REFRIGERATED SEMI-TRAILERS

LOLI DOLZ

Schmitz Cargobull visits Fruit Logística as an expert in the manufacture of semi-trailers, trailers and rigid truck bodies for refrigerated goods, general cargo and bulk items. It also offers related services such as telematics, financing, maintenance and a pool of used vehicles.

"We started manufacturing refrigerated semi-trailers in 1950. The experience we have gained, ongoing innovation and market acclaim have made us one of the best manufacturers of refrigerated trailers in Europe and Spain", explained Miguel Iglesias, Sales Director of Schmitz Cargobull Ibérica to "Diario del Puerto Publicaciones".

Its flagship product is the SKO Cool Smart refrigerated semi-trailer with its Executive Package. "It is a very versatile vehicle, include the brand's latest innovations, and is fully equipped with sensors. It has Schmitz Cargobull cooling units, TrailerConnect® telematics as standard, is linked to vehicles for more efficient fleet management, and comes with other services such as financing. All of this can be acquired through lease agreements. In addition, we are launching a new generation of fully electric refrigerated semi-trailers on the market in 2023, with our S.CUe cooling unit and a electricity generator installed on the axle to recover energy", Iglesias added.

EXPERIENCE

This family-owned company, which was founded in 1892 in Germany, sees itself as a major ally of the industry attending the Berlin trade fair. "Our ongoing commitment to innovation and development has enabled us to manufacture not only semi-trai-



Miguel Iglesias, director comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.

Miguel Iglesias, Sales Director, Schmitz Cargobull Ibérica.



30 AÑOS **Diario** del Puerto

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com

Líderes en información logística





Iglesias: La experiencia adquirida, la constante innovación junto a la aceptación del mercado nos ha posicionado como uno de los mejores fabricantes de frigos en Europa"

fabricar no solo semirremolques sino también sus componentes, y hemos integrado toda una serie de servicios asociados al tráiler", asevera el directivo.

De hecho, siguen invirtiendo en la digitalización y la conectividad del transporte para aportar soluciones técnicamente avanzadas y que ofrecen una mayor transparencia, eficiencia y control de flota de sus clientes, que, a su vez, trasladan a sus clientes finales. Según Iglesias, "el sistema telemático de propia marca TrailerConnect® y nuestra central CTU de última generación, son claros ejemplos de nuestra aportación al sector".

Por otro lado, la amplia red internacional de servicios posventa formada y auditada cada año y la bolsa de vehículo usado, "nos convierte en un socio estratégico perfecto que permite a nuestros clientes crecer con todas las garantías y coberturas necesarias demandas por el mercado".

Con una nueva planta de fabricación recientemente inaugurada en Figueruelas (Zaragoza) han aumentado su capacidad hasta los 60 vehículos/día, lo que demuestra la firme apuesta por Schmitz Cargobull hacia el mercado español.

BALANCE

Para Schmitz Cargobull, el año 2022 ha sido positivo. El grupo ha alcanzado unas cifras que están por encima del plan de negocio, con unas ventas aproximadas de 2.4 billones de euros y 62.000 vehículos previstos de entrega.

Asimismo, para el presente ejercicio, la firma presenta novedades como la máquina de frío eléctrica SCUe y el semirremolque frigorífico SKOe COOL SMART con eje eléctrico, ambos en fase de pruebas, que ofrecerán un sistema más sostenible para un concepto ecológico y optimizado para el sector del transporte y la logística.

En este sentido, trabajan para reducir la tara de toda su gama de vehículos, fabricar semirremolques más respetuosos con el medio ambiente y la fabricación de una nueva generación de bañeras y basculantes, tanto en acero como en aluminio, con taras reducidas y mayor resistencia gracias a sus chasis de alta resistencia. En breve, "también ampliaremos servicios asociados al tráiler", concluye Iglesias.



Iglesias: The experience we have gained, ongoing innovation and market acclaim have made us one of the best refrigerated semi-trailers manufacturers in Europe"

lers but also their parts, as well as a whole range of trailer-related services," said Iglesias.

In fact, they continue to invest in the digital transformation and connectivity of transport to provide technically advanced solutions that offer greater transparency, efficiency and fleet control for their customers, which, in turn, they pass on to their end customers. According to Iglesias, "our own-brand TrailerConnect® telematics system and our latest-generation CTU control centre are clear examples of our contribution to the industry".

In addition, the firm's extensive international after-sales service network, which is trained and audited every year, and the pool of used vehicles, "make us a perfect strategic partner thus enabling our customers to grow with all the necessary safeguards required by the market".

Schmitz Cargobull has recently opened a new manufacturing plant in Figueruelas (Zaragoza), which has increased its capacity to 60 vehicles/day, demonstrating its firm commitment to the Spanish market.

TAKING STOCK

2022 was a good year for Schmitz Cargobull. The group posted figures that exceed business plan targets, with sales of approximately €2.4 billion and 62,000 vehicles scheduled for delivery.

For the current financial year, the company is also presenting new products such as the SCUe electric cooling unit and the SKOe COOL SMART refrigerated semi-trailer with an electric axle, both of which are currently in the testing phase. This environmentally friendly alternative drive system will make an important contribution to optimised ecological transport and logistics concepts.

In this sense, the company is working to reduce the tare weight of its entire range of vehicles, manufacture more environmentally friendly semi-trailers and produce a new generation of steel and aluminium bathtubs and tippers, with reduced tare weight and greater resistance thanks to their high-strength chassis. In the near future, "we will also be expanding our trailer-related services", Iglesias concluded.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com

EL MOSCA

GO
GLOBAL

**ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE
REFRIGERADO Y CONGELADO DE TODO
TIPO DE MERCANCÍAS PERECEDERAS**

Contenedores
frigoríficos



Control
térmico

Vehículos
isotérmicos



Productos
frescos

968 389 111

elmosca@elmosca.com

elmosca.es