

Diario del Puerto
PUBLICACIONES
2022

logística del **RÍO**





Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria.
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.



ÍNDICE

- 4** Un futuro marcado por los retos

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA

- 6** Con buena salud, a pesar de todo
- 16** Un escenario complejo para los cargadores
- 22** Logística de Puerto a Puerta

LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN DE LA INDUSTRIA HORTOFRUTÍCOLA

- 28** Una cadena logística congelada en busca de algo de luz
- 30** Cuando el coste energético no deja crecer
- 38** Enric Ticó, Presidente de FETEIA-OLTRA:
“Los productos nacionales están perdiendo competitividad por el lado del precio”
- 42** Circulando por terrenos resbaladizos
- 48** Ser puntuales, el mayor reto de las navieras

FERIAS: FRUIT ATTRACTION

- 54** María José Sánchez, directora de Fruit Attraction:
“Nuestro reto es seguir siendo capaces de ofrecer una herramienta comercial rentable”
- 58** Fresh Food Logistics: un espacio único en Europa
- 61** Fruit Attraction, toda una experiencia

FERIAS: CONXEMAR

- 63** Eloy García, presidente de Conxemar:
“Conxemar se ha erigido como punto neurálgico de encuentro del sector de productos del mar congelados”

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Bárbara Cordero, Leila Escrihuela, Loli Dolz, Jaime Pinedo,
Raúl Tárrega y Alba Tejera

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Leila Escrihuela, Alba Tejera, Jaime Pinedo,
Miguel Jiménez, Bárbara Cordero, Loli Dolz, Raúl Tárrega

DIRECTORA COMERCIAL

Eva Monrós

SECRETARÍA COMERCIAL

Bárbara Manzanera

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Mavi Guirao, Juan Manuel Barba, Juan Carlos Sarmentero

ADMINISTRACIÓN

Lola García

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Enrique Cervera, Antonio Leal, Rafael Sancho, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:

sas@grupodiario.com

Es un producto de



DIRECTOR GENERAL
Paco Prado

DISEÑO:



FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA

Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

DIRECCIÓN

Rocío Álvarez

EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL

Raquel Rocaful

DISEÑO

Raúl Molina

EDITA:



DIRECTOR GENERAL

Fernando Vitoria

DIRECTORA GENERAL EDITORIAL

Magda Tatay

DIRECTOR DE DIARIO DEL PUERTO

Miguel Jiménez

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

IMPRIME:



DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS

Héctor Das

PREIMPRESIÓN

José Antonio Sánchez, José Carlos García

IMPRESIÓN

Luis Mateo, Fermín Leal

Ronda del Port, 519, Edificio TERSACO, 2ª pl., Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona
Tel. 93 289 67 07 - barcelona@grupodiario.com

Colón de Larreategui, 26, 4ª A
48009 Bilbao
Tel. 94 425 72 48 - bilbao@grupodiario.com

Calle Vargas, 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 91 536 21 17 - madrid@grupodiario.com

Calderers, 40, Pol. Ind. Camí de La Mar
46120 Alboraya - Valencia
Tel. 96 330 18 32 - redaccion@grupodiario.com

Queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, su tratamiento informático o su transmisión por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros métodos, sin permiso previo y por escrito de la empresa editora. La empresa editora no comparte necesariamente las opiniones recogidas en los artículos y entrevistas firmados.

DEPÓSITO LEGAL: V-1807-2021

UN FUTURO MARCADO POR LOS RETOS

LOLI DOLZ

Directora de Diario del Puerto Publicaciones



La cadena de distribución de las mercancías que requieren de una temperatura controlada, como son los productos hortofrutícolas, farmacéuticos, alimentarios frescos o congelados, se enfrenta, en estos momentos, a un escenario complejo en el que la escasa capacidad de carga en los buques, los elevados costes energéticos, la falta de conductores o las roturas de stocks de las materias primas se han convertido en algo habitual. Así lo denuncian los cargadores españoles quienes insisten en que es cada vez más difícil gestionar el transporte de mercancías de manera eficiente y competitiva en la coyuntura actual.

Según señalan los cargadores a los problemas que están impactando en cualquier cadena de suministro (a saber: el encarecimiento de materias primas y energía), se suman, en el caso de los perecederos, unas necesidades específicas que implican un mayor consumo -y coste- en partidas indispensables como son el almacenamiento, el transporte y la distribución.

En este escenario, los cargadores lo tienen claro: resulta fundamental abordar nuevas medidas de reducción del precio de la energía para estas industrias, una reducción adicional del precio del combustible para vehículos a temperatura controlada y mayores ayudas a la renovación de flotas. La Administración trabaja con otros tiempos.

Los proveedores, la cadena logística, se enfrentan a la situación como pueden. Por un lado, el sector de las explotaciones y plataformas logísticas especializadas en temperatura controlada asumen el golpe con elegancia gracias a una “envidiable salud financiera” fruto de que, “tras la gran crisis de los 90, amortizó préstamos y aprendió a no endeudarse más allá de lo imprescindible”, explican desde ALDEFE.

Por otro, los transitarios inciden en el peligro que existe de desvío de mercancías a otros despachos aduaneros europeos debido al auge de los controles sanitarios en España, en comparación con otros estados miembros, y en el aumento de los costes de producción que “nos hace perder competitividad en el exterior”. Y las asociaciones de transporte frigorífico recuerdan que el transporte de mercancías por carretera en España está atravesando una época compleja, en el que cada empresa lo vive a su manera, aunque el gran coste al que tienen que hacer frente sigue siendo el mismo: el combustible.

Así las cosas, las propuestas lanzadas por las ferias sectoriales de Fruit Attraction y Conxemar, que tienen lugar estos días en Madrid y Vigo, se presentan como los escenarios ideales para el networking, la búsqueda activa de clientes y el descubrimiento de las últimas novedades que faciliten la reducción de costes vía innovación eficiente y sostenible. Veremos qué tal les va.

Mientras, con el objetivo de compilar la última hora de este sector estratégico de la economía española, Diario del Puerto Publicaciones ha lanzado una nueva edición de su libro Logística del Frío- Fruit Attraction y Conxemar. El monográfico reúne las opiniones de los principales agentes de la cadena de distribución. Cargadores, puertos, navieras, logísticos, almacenistas y transportistas analizan el hoy de la actividad y nos hablan del futuro. Además, el libro también cuenta con un espacio en el que las principales ferias españolas del sector detallan sus retos y propuestas. Disfruten de la lectura.



Correos Frío

El servicio con el que podrás enviar tus productos a temperatura controlada con total seguridad gracias a una innovadora tecnología y a la gran capacidad logística de Correos.

correosfrio.es





CON BUENA SALUD, A PESAR DE TODO



España es el primer productor de la Unión Europea de frutas y hortalizas con más del 22% de la producción europea y el quinto a nivel mundial. ↓

JAIME PINEDO

España es el primer productor de la Unión Europea de frutas y hortalizas con más del 22% de la producción europea y el quinto a nivel mundial, lo que da una idea de la importancia de la actividad asociada a la distribución de estos productos, tanto en exportación como en importación, lo que da lugar a una logística especializada que garantiza su consumo en cualquier lugar, en cualquier momento del año.

El sector hortofrutícola en España constituye una actividad económica con un fuerte peso en la producción, exportación y el empleo agrario. La

EL DATO

94

El 94% de la exportación hortofrutícola española en 2021 se dirigió a la UE de 27 más Reino Unido, con 11,1 millones de toneladas y 1,5 millones, respectivamente

La exportación española de frutas y hortalizas frescas en 2021 experimentó un crecimiento interanual del 2,6% en volumen y del 7,4% en valor

producción de frutas y hortalizas destinadas al mercado fresco se estima en unos 17 millones de toneladas y la exportación supone aproximadamente dos tercios de la facturación del sector.

Según los datos publicados por FEPEX, la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas, la exportación española de frutas y hortalizas frescas en 2021 experimentó un crecimiento interanual del 2,6% en volumen y



UNA DÉCADA DE CRECIMIENTO SOSTENIDO

El comercio exterior del grupo "Hortalizas frescas o secas" presenta un carácter marcadamente exportador a lo largo del período 2012-2021. En este periodo, se produjo un incremento de las exportaciones en todos los años salvo en 2014. Las exportaciones del año 2021 alcanzaron un valor récord de 7.461 millones de euros. Las importaciones, que son significativamente menores que las exportaciones, durante el periodo analizado siguieron una tendencia creciente, descendiendo únicamente en 2014, 2020 y 2021. Así en este último año el valor importado fue de 1.329 millones de euros.

Si se analizan los resultados con respecto al año 2012, las exportaciones han crecido un 68,8% mientras que las importaciones lo han hecho un 34,2%. Esta diferencia ha hecho que el saldo sea superior en 2021, alcanzando los 6.131 millones de euros, frente a los 3.429 millones de euros de 2012.

El principal destino de las exportaciones de hortalizas son los países de la UE-27, con 5.761 millones de euros, lo que supone el 77,2% del total. Por su parte, las importaciones están más equilibradas entre países de la UE-27 y países terceros, así de países terceros provienen 705 millones de euros (53,1%) y de la UE-27 provienen 623 millones de euros (46,9%). Este grupo es el tercero, dentro del ámbito del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), por detrás de las Carnes y las Frutas, que mayor aportación realiza al saldo positivo del comercio exterior agroalimentario.

FRUTAS CON SABOR EXPORTADOR

El grupo "Frutas y frutos frescos o secos" es un grupo de carácter exportador, al igual que las Hortalizas. En el período 2012-2021, el valor de las exportaciones fue incrementándose de manera continua. El aumento en este periodo fue del 58,6%, puesto que en 2012 se exportó un valor de 6.408 millones de euros y en 2021 uno de 10.162 millones de euros.

Por su parte, las importaciones también se incrementaron de manera continua en este intervalo, así en 2012 se importó un valor de 1.579 millones de euros y en 2021 uno de 3.386 millones de euros.

El saldo pasó de 4.828 millones de euros en 2012 a los 6.775 en 2021, con una subida del 40,3% durante todo el período, siendo 2021 el año con mejor saldo del periodo analizado.

En el año 2021 el principal destino de las exportaciones de frutas fueron los países de la UE-27, con 8.323 millones de euros, que representan el 81,9% de las mismas. Por el contrario, las importaciones proceden en su mayoría de países terceros con 2.502 millones de euros, que representan el 73,9% del total. Este hecho resulta lógico por el tipo de productos importados, en gran parte tropicales o de contraestación, que no se pueden producir internamente.

← El grupo "Frutas y frutos frescos o secos" es un grupo de carácter exportador, al igual que las Hortalizas.

del 7,4% en valor, totalizando 13,4 millones de toneladas y 15.680 millones de euros respectivamente, según datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

En concreto, la exportación de hortalizas en 2021 aumentó, respecto a 2020, un 1,6% en volumen, totalizando 5,7 millones de toneladas y un 9% en valor, totalizando 6.576 millones de euros, siendo el pimiento la hortaliza más vendida al exterior, con 853.582 toneladas (+1%) y 1.270 millones de euros (+9,5%), seguido de la lechuga, con 811.703 toneladas (+6%) y 827 millones de euros (+18%), reforzándose la importancia de estos dos productos en la producción hortofrutícola nacional, frente al retroceso del tomate, con un 6% menos exportado en 2021, totalizando 662.497 toneladas, aunque en valor creció un 4%, con 976 millones de euros.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Por su parte, la exportación de frutas creció un 3% en volumen y un 6% en valor, totalizando 7,6 millones de toneladas y 9.104 millones de euros, destacando el crecimiento de la fresa con 721 millones de euros (+23%) o la fruta de hueso, con melocotón y nectarina a la cabeza y unas exportaciones



Por comunidades autónomas, Andalucía se mantiene como primera exportadora en 2021, con 4,5 millones de toneladas, un 1% más que el año anterior



Instalaciones con capacidad superior a 64.000 m³



10 Muelles de recepción / expedición de mercancías
con 925 m² de superficie



Instalación frigorífica de NH₃
con una capacidad de 1.000 kW
(1MW) de producción de frío
a -20°C

Los servicios que ofrecemos son:

Almacenamiento Congelado a temperatura controlada: -20°C / -18°C

Almacenamiento Refrigerado a temperatura controlada: +4°C / +7°C

Carga y descarga de contenedores

Preparación de pedidos

Cross-docking

Consolidados

Depósito Aduanero



FRÍO VALENCIA

**DONDE EL FRÍO
ES TRATADO CON CALOR**

FRÍO VALENCIA 2.016, S.L.
P.I. La Coma, Sector Suzi 1- Parcela 41
46220 Picassent (Valencia)
Teléfono: 963.687.302
www.friovalencia.com



La importación de frutas y hortalizas frescas en 2021 mantuvo la tendencia al alza de años anteriores. 

de 442 millones de euros (+11%) y 490 millones de euros (+9%), respectivamente. Por el contrario, bajaron las ventas de manzana en un 8%, situándose en 90 millones de euros.

Por comunidades autónomas, Andalucía se mantiene como primera exportadora, con 4,5 millones de toneladas, un 1% más que el año anterior,

por un valor de 6.052 millones de euros (+7%), seguida de la Comunidad Valenciana, con 3,9 millones de toneladas (+1%) y 4.253 millones de euros (+7%), Murcia, con 2,7 millones de toneladas (+5%) y 2.992 millones de euros (+5%) y Cataluña, con 1 millón de toneladas (+5%) y 1.120 millones de euros (+13%).

En cuanto a los destinos, el 94% de la exportación española se dirigió a la UE de 27 más Reino Unido. La exportación a la UE ascendió a 11,1 millones de toneladas (+4%) y 12.534 millones de euros (+8%) y la dirigida a Reino Unido retrocedió ligeramente en volumen, un 2%, totalizando 1,5 millones de toneladas y creció un 11% en valor con 2.104 millones de euros. Fuera de Europa, la exportación cayó un 10% en volumen, totalizando y 439.798 toneladas y 520 millones de euros (-9%).

LA IMPORTACIÓN SIGUE AL ALZA

La importación de frutas y hortalizas frescas en 2021 mantuvo la tendencia al alza de años anteriores, con un crecimiento interanual del 5,5% en volumen y del 4,5% en valor, ascendiendo a 3,6 millones de toneladas y 3.258 millones de euros.

La importación de hortalizas se sitúa en 1,5 millones de toneladas (+1%) y 887 millones de euros (-1%). Se mantiene la patata como la hortaliza



 Los cítricos que tenían por destino el mercado ruso están siendo reorientados hacia Europa



ESTE ANUNCIO PESA 2.100.000 TONELADAS

Mercabarna, el gran mercado internacional

Más de 2 millones de toneladas de más de 400 variedades de frutas y hortalizas se comercializaron el año pasado en **Mercabarna**. Pero detrás de estas cifras hay mucho más: **la situación estratégica y las infraestructuras logísticas de Barcelona**, inmejorables para exportar a cualquier lugar del mundo; más de **200 empresas** que ofrecen la mejor relación calidad-precio y la máxima **seguridad alimentaria**.

Por eso somos el gran Hub alimentario del Mediterráneo-Barcelona®



PRINCIPALES PAÍSES DEL GRUPO HORTALIZAS. AÑO 2021

Principales Destinos Exportación (año 2021)	M€	Principales Orígenes Importación (año 2021)	M€
Alemania	1.976,64	Marruecos	317,89
Francia	1.192,78	Francia	276,31
Reino Unido	1.132,82	Países Bajos	119,70
Países Bajos	606,91	Portugal	98,53
Italia	378,06	Peru	79,99
Polonia	284,59	Belgica	58,77
Belgica	222,07	Argentina	46,26
Portugal	222,03	China	31,22
Suecia	167,39	Estados Unidos De America	28,61
Suiza	149,72	Mexico	27,31

Subtotal 10 países 6.333,02
TOTAL HORTALIZAS Y LEGUMBRES (07) 7.461,01

Subtotal 10 países 1.084,59
TOTAL HORTALIZAS Y LEGUMBRES (07) 1.329,52

Fuente: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. ↑

más importada, con 878.123 toneladas y 225 millones de euros, aunque mostró un retroceso respecto a 2020 del 4% en volumen y del 14% en valor. La judía verde también es de las hortalizas más importadas, con 118.264 toneladas y 135 millones de euros, aunque también retrocedió un 10% en volumen y un 5% en valor respecto a 2020.

Por el contrario, la importación de tomate creció fuertemente en 2021, con un 8% más en volumen y un 3% en valor, totalizando 178.161 toneladas y 156 millones de euros. Es la hortaliza cuyas importaciones crecieron más en 2021.

Respecto a las frutas, la importación en 2021 se elevó a 2 millones de

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR
GRUPO HORTALIZAS Y LEGUMBRES. AÑOS 2012 A 2021

Fuente: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. ↑

Air Logistics Group
 NUESTRO EQUIPO MARCA LA DIFERENCIA

BCN * 902 299 512. MAD * 902 399 512
www.airlogisticsgroup.com

PRINCIPALES PAÍSES DEL GRUPO FRUTAS. AÑO 2021.

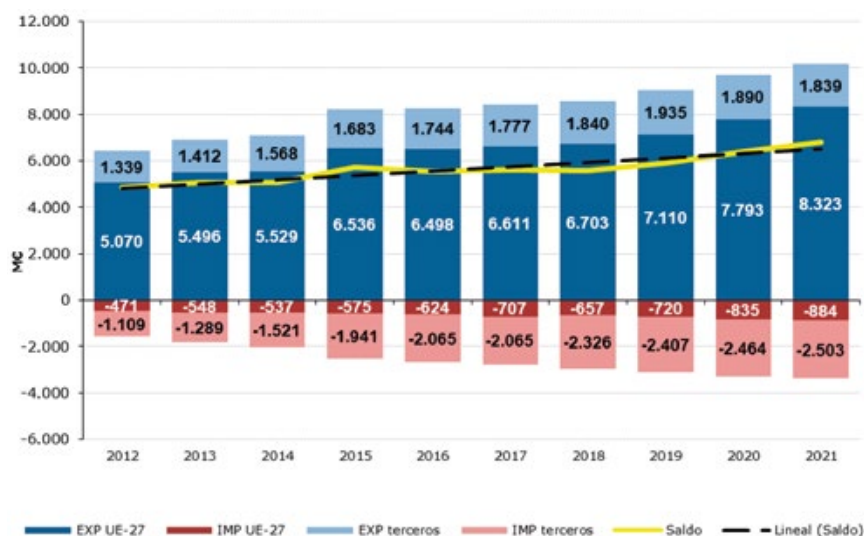
Principales Destinos Exportación (año 2021)	M€	Principales Orígenes Importación (año 2021)	M€
Alemania	2.875,48	Estados Unidos De America	529,25
Francia	1.934,26	Marruecos	477,27
Reino Unido	1.079,19	Peru	286,59
Italia	737,09	Portugal	237,57
Países Bajos	599,47	Costa Rica	186,90
Portugal	420,05	Italia	165,01
Polonia	399,16	Brasil	149,93
Belgica	276,69	Países Bajos	137,68
Suiza	201,79	Chile	133,58
Suecia	170,82	Francia	104,18
Subtotal 10 países	8.694,00	Subtotal 10 países	2.407,94
TOTAL FRUTAS (08)	10.162,33	TOTAL FRUTAS (08)	3.386,35

Fuente: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 

toneladas (+9%) y 2.372 millones de euros (+6,7%), destacando el fuerte crecimiento del aguacate con un 22% más en volumen y un 20% más en valor, ascendiendo a 214.202 toneladas y 412 millones de euros.

De igual modo, aumentaron fuertemente en 2021 las importaciones de plátano, con 368.770 toneladas (+14%) y 201 millones de euros (+12,5%); de kiwi, con 158.323 toneladas (+15%) y 263 millones de euros (+12,5%) y de piña con 170.379 toneladas (+12,5%) y 116 millones de euros (+8%).

Resalta también la manzana, ya que, aunque con crecimientos menores, del 3% en volumen y valor, es una de las frutas más compradas al exterior con 184.631 toneladas y 156 millones de euros.

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR
GRUPO FRUTAS. AÑOS 2012 A 2021Fuente: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 

AÉREO, TERRESTRE Y MARÍTIMO
CONTENEDORES COMPLETOS
GRUPAJES
ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN
ADUANAS

INTERNATIONAL LOGISTICS
VALENCIA

Part of the Share Logistics Family

www.asthoncargo.es

VALENCIA
Pl. de la Semana Santa Marinera, 1, 8º - 46011 Valencia
Tel. +34 96 324 56 65 · Fax +34 96 324 56 64
valencia@asthoncargo.net

ALGECIRAS
Tel. +34 956 688 307 Ext.: 5053
algeciras@asthoncargo.es

BARCELONA
Tel. +34 933 297 397
asthonicn@asthoncargo.cat

BILBAO
Tel. +34 94 661 22 93
bilbao@asthoncargo.es



La caída en el volumen exportado en el primer semestre de 2022 es imputable, tanto a la inflación de costes como a la meteorología adversa.

LA INFLACIÓN Y SU EFECTO EN EL INCREMENTO DE VALOR EN 2022

La exportación de frutas y hortalizas frescas ha totalizado 9.242 millones de euros en el primer semestre del año y crece un 4,15% por el efecto inflación, mientras el volumen se sitúa en 6,8 millones de toneladas y retrocede un 5,36%. La caída en el volumen exportado se observa tanto en hortalizas con 3,10 millones de toneladas (-4.67%) como en frutas con 3,61 millones de toneladas (-5.96%) y es imputable, tanto a la inflación de costes, como a la meteorología adversa, con un impacto muy diferente por productos.

Para FEPEX el comportamiento de la exportación evidencia que mejorar la productividad con medidas específicas de financiación de inversiones en el sector hortofrutícola, y controlar la inflación de costes, son los grandes retos del sector.

RETROCEDE EL CONSUMO

Asimismo, según los datos del Panel del Consumo Alimentario del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), procesados por FEPEX, el consumo de frutas y hortalizas frescas en los hogares hasta junio de este año retrocedió un 14% respecto al mismo periodo del año pasado, situándose en 3.442 millones de kilos.

La contracción del consumo se eleva hasta un 21% respecto al mismo periodo de 2020, año de la pandemia, e incluso se sitúa un 9,6% con relación al mismo periodo de 2019.

En cuanto al consumo de frutas frescas en los hogares de enero a junio de 2022, se ha situado en 1.834 millones de kilos, lo que supone un 13,6% menos que en el mismo periodo de 2021 y un 10% menos con relación a 2019, antes de la pandemia. Para FEPEX, los datos muestran que la apuesta por el consumo de frutas y hortalizas frescas que se hizo en los hogares durante los confinamientos de 2020 consecuencia de la COVID, no se ha mantenido en el tiempo, volviendo a la tendencia decreciente o de estancamiento de la demanda de la mayoría de las frutas y hortalizas de los años anteriores a la pandemia.

EXPORTACIÓN FRUTAS Y HORTALIZAS ENERO-JUNIO 2022

VOLUMEN

6,8
MILLONES DE
TONELADAS (-5,36%)

VALOR

9.242
M € (+4,15%)

La sequía e inflación, junto a la crisis energética, golpean al sector hortofrutícola español. 



SEQUÍA, PRECIOS AL ALZA Y LA CRISIS ENERGÉTICA

El sector productor exportador de frutas y hortalizas representado en FEPEX ha planteado un conjunto de medidas urgentes y extraordinarias para reducir los costes de producción tales como energía, combustibles, fertilizantes, plásticos o envases, que se han descontrolado en los últimos meses y amenazan la viabilidad de las explotaciones, empeorando la situación por las consecuencias de la guerra, que también ha provocado una caída de la demanda en Europa.

El crecimiento de los costes se está produciendo en todos los insumos necesarios para la producción y comercialización hortofrutícola destacando el precio de la energía, con un inasumible 134% más respecto al año pasado, los fertilizantes (+48%) y los plásticos agrícolas (+30%). Pero también se han producido fuertes aumentos en insumos con un gran peso ponderado en los costes totales de la producción en origen, como los envases y embalajes (+30%), la mano de obra (+10%) o el agua de riego (+30%).

PROPUESTAS AL GOBIERNO

Ante esta situación, FEPEX propone medidas que incidan directamente en la reducción de los costes de producción, ya previstas en algunos casos, pero pendientes de implementación como la bonificación del gasóleo, así como la bonificación de plásticos y fertilizantes utilizados por las centrales hortofrutícolas y las explotaciones en un 15%.

Respecto a los inasumibles costes de la energía se propone la puesta en marcha de un modelo de contratación adaptado a las especiales características del sector, que permita la doble tarificación eléctrica a lo largo del año, prevista en la Ley 16/2021, discriminando por épocas de riego y no riego en las explotaciones y por campañas de actividad en los almacenes de manipulación. Se propone también reducir los costes energéticos que conlleva la desalación, y que son soportados por los regantes, subvencionando los costes energéticos de las desaladoras para situarlas al mismo nivel que las tarifas de las instalaciones de titularidad de la Administración General del Estado.

En el ámbito de las organizaciones de productores de frutas y hortalizas se propone mejorar y profundizar las medidas de gestión de crisis de mercado especialmente la retirada de producto, con destino a la distribución gratuita y a la alimentación animal.

Y DESPUÉS... UCRANIA

La situación del sector hortofrutícola, tanto en el mercado doméstico como más aún en el europeo, se ha agravado con el estallido de la guerra en Ucrania. Las sanciones aplicadas por Occidente al régimen ruso, el veto a entidades bancarias y la cancelación del sistema Swift de pagos para algunas de ellas, han provocado una enorme depreciación del rublo, situación que cuestiona cualquier transacción con el país.

Así, desde comienzos de marzo se sufre en la UE una sobreoferta cada vez más evidente. Las frutas y hortalizas y los cítricos que tenían por destino el mercado ruso, ante las dificultades de cobro y las evidentes complicaciones logísticas, por ejemplo, en el Mar Negro, están siendo reorientadas en masa hacia Europa. Rusia importó 1,7 millones de Tm de cítricos en 2021 y otros 3,9 millones de plátanos, manzanas, fruta de hueso, uva de mesa... Buena parte de ese tonelaje, exportado a aquel destino fundamentalmente por Turquía, Egipto, Marruecos, Grecia o Israel podría acabar, está acabando ahora, en el viejo continente.

INCREMENTO DE PRECIOS

"Es evidente que ni la gran distribución española ni la europea están aplicado a sus precios el histórico aumento de costes sufrido por el sector de manipulado y comercialización de frutas, hortalizas y cítricos. Somos sus mayores y más seguros proveedores, los que mejor servicio garantizan, el más ajustado, no ya a la regulación europea sino a las certificaciones privadas de esas grandes cadenas, por lo que en una situación tan complicada como ésta, sólo pedimos mayor sensibilidad. Unos céntimos de euro más en el precio de venta de las frutas, las hortalizas o los cítricos no dispararán la inflación y sí servirán para salvar miles de puestos de trabajo", coinciden en señalar tanto el director de FEPEX, José María Pozanco, como la presidenta del Comité de Gestión de Cítricos (CGC), Inmaculada Sanfeliu, y el presidente del sector de frutas y hortalizas de Cooperativas Agroalimentarias de España, José Antonio González.



Los productos perecederos están sufriendo la falta de capacidad de carga existente y los elevados costes. [↑](#)

UN ESCENARIO COMPLEJO PARA LOS CARGADORES

JAIME PINEDO

Los productos hortofrutícolas no son en absoluto ajenos a la convulsa situación que vive actualmente la cadena de suministro mundial, especialmente por el elevado volumen de frutas y hortalizas que se exportan o importan por vía marítima, bien en contenedores convencionales o bien en equipos refrigerados, como en el caso de productos perecederos, que están sufriendo la falta de capacidad de carga existente y los elevados costes.

• • • • •

Los cargadores recuerdan que el papel de la Administración en el refuerzo de la competitividad de la logística de perecederos es vital porque es un sector que asegura el suministro de productos esenciales, como los productos alimentarios frescos o los productos farmacéuticos

A todo lo anterior, que ya de por sí es más que suficiente para impedir una correcta gestión de la cadena de suministro, se han juntado otros factores relacionados con el transporte terrestre y aéreo que también han impactado en las operaciones. Entre estos factores se encuentra la alarmante falta de conductores de camión, justo en una situación en la que se necesita dar salida rápidamente a los contenedores que llegan al puerto, si no se quiere evitar que se produzca un cuello de botella.

La realidad es que las empresas cargadoras están encontrando gran-



des dificultades para gestionar el transporte de mercancías de manera eficiente y competitiva. Así lo confirma Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores Españoles (ACE), quien valora la situación actual del sector de la logística de perecederos como "compleja, con dificultades para ser eficiente y competitiva en la coyuntura actual, y con grandes retos a los que deberá enfrentarse en un futuro próximo".

INCREMENTO DE LOS COSTES

En este sentido, Lacaci apunta que a los problemas que están impactando en cualquier cadena de suministro, como es el caso del encarecimiento de materias primas y energía, o la falta de conductores, entre otros, se suman, en el caso de los perecederos, unas necesidades específicas que implican un mayor consumo de energía y combus-

tibles en almacenamiento, transporte y distribución.

Para ello, pone el ejemplo del incremento del gasóleo, que ha llegado a incrementarse hasta el 50%, ha penalizado a todo el transporte, pero, en especial, a los camiones y semirremolques frigoríficos, que llevan incorporados equipos de producción de frío.

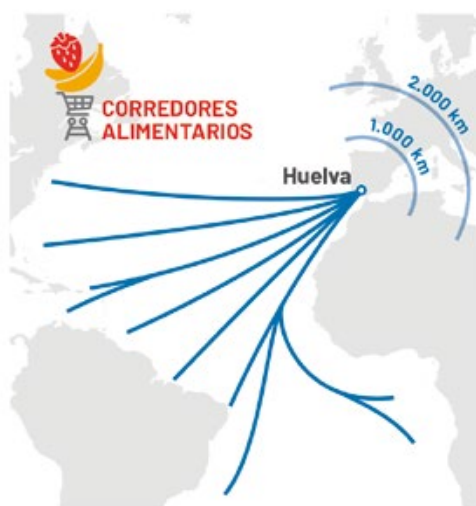
Para Lacaci, el incremento de los precios de los alimentos perecederos tiene una explicación en el incremento de los fletes marítimos durante el segundo semestre de 2021 y el primer semestre de 2022, que ha supuesto 1,5 puntos porcentuales en la inflación de 2022.

"Esta repercusión en la inflación, que mide la bolsa de la compra, se detecta en la economía un año después, lo que quiere decir que, en el ejercicio 2023, se reflejará el incremento de precios del transporte por carretera que



Puerto de Huelva

Al servicio de las cadenas logísticas reefer globales



RUTA 1400
Huelva - Canarias

ARMAS
Transportes Armados

FRED. OLSEN
Express
BALEARIA



CONTAINERSHIPS



ORIENTADO AL CLIENTE | INTERMODAL | SOSTENIBLE | DIGITAL



La actual crisis de la cadena de suministro global está teniendo una mayor afección sobre el cargador, en opinión de **Nuria Lacaci, secretaria general de ACE.** 

se está dando en la actualidad”, apunta la secretaria general de ACE, quien precisa cómo estamos asistiendo a aumentos del transporte por carretera de dos dígitos, con un 11% de media, que se amplía al 20% para determinadas distancias. “Todo ello puede llegar a suponer un aumento del 15%-20% en los precios de los productos perecederos”, observa Nuria Lacaci.

EL PAPEL DE LA ADMINISTRACIÓN

El papel de la Administración en el refuerzo de la competitividad de la logística de perecederos es vital por cuanto se trata de un segmento de mercado que asegura el suministro de productos esenciales, como los productos alimentarios frescos o los productos farmacéuticos. En opinión de Lacaci, este hecho hace recaer sobre la administración “una responsabilidad en la toma de medidas que corrijan de manera ágil la pérdida de competitividad de un sector esencial,



A los problemas que están impactando en cualquier cadena de suministro, como es el caso del encarecimiento de materias primas y energía o la falta de conductores, se suman en el caso de los perecederos, unas necesidades específicas que implican un mayor consumo de energía y combustibles en almacenamiento, transporte y distribución

no solo para la economía sino también para la salud”.

En este sentido, a juicio de la secretaria general de la Asociación de Cargadores Españoles, la Administración “debe velar por la sostenibilidad del sector, al tiempo que asegura la libertad de mercado y la competencia, y, todo ello, sin aumentar la inflación”.

“Resulta fundamental -añade Lacaci- abordar nuevas medidas de reducción del precio de la energía para estas industrias, una reducción adicional del precio del combustible para vehículos a temperatura controlada y mayores ayudas a la renovación de flotas”.

A este respecto, la Subcomisión de Mercancías Perecederas trabaja para presentar y analizar propuestas de modificación del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en este transporte (ATP), que se estudian en el seno de la



La Administración tiende a una hiperregulación que no favorece a nadie, ya que no la acompaña de las herramientas para controlarla y pone en jaque a los proveedores y usuarios del transporte

Jordi Espín

Secretario general de Transprime-Spanish Shippers' Council

Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE). Estos trabajos se centran en determinar las dificultades operativas y estudiar las necesidades de transporte. En la actualidad se está revisando la manera de incorporar nuevas tecnologías de vehículos y nuevos diseños de cámaras y materiales aislantes.

MAYOR TRANSPARENCIA

En opinión de Jordi Espín, secretario general de Transprime-Spanish

Shippers' Council, "la Administración tiende a una hiperregulación que no favorece a nadie, ya que no la acompaña de las herramientas para controlarla y pone en jaque a los proveedores y usuarios del transporte en quienes recae el peso de la prueba para denunciar mala praxis. Este nuevo escenario de vigilancia del sujeto mutuo no favorece a la estabilidad ni a contribuir a fortificar la cadena de confianza necesaria y básica en la cadena de suministro".

En esta situación, la transparencia destaca como una de las principales medidas que defiende Transprime como portavoz de los cargadores. "Es un tema del que todos hablamos y no acaba de implantarse en las relaciones logísticas", dice Espín, quien añade que desde Transprime Spanish Shippers' Council pedimos que se incluya a los cargadores en las negociaciones de la nueva regulación de transporte. Llevamos dos Reales Decretos Ley este año que regulan la relación entre cargadores y transportistas donde no hemos participado en ningún momento. Muchas de las ambigüedades actuales se podrían haber resuelto si hubiéramos participado y se hubiera enfocado desde la base práctica", reclama Espín.

PLANES DE CONTINGENCIA

La actual crisis de la cadena de suministro global está teniendo una mayor afección sobre el cargador, en opinión de Nuria Lacaci, quien considera que es sobre él quien más se concentra el aumento del precio de las materias primas, el aumento del precio de la energía y el aumento del precio del transporte. "En el resto de eslabones, no confluye toda la problemática junta", opina.

En este complejo contexto, las relaciones entre los cargadores y los productores hortofrutícolas son buenas, "como no puede ser de otra manera", apunta Nuria Lacaci. "Estamos trabajando juntos en la mejora de la trazabilidad de la mercancía y la digitalización



Las empresas cargadoras están encontrando grandes dificultades para gestionar el transporte de mercancías de manera eficiente y competitiva

Nuria Lacaci

Secretaria general de la Asociación de Cargadores Españoles (ACE)

de los procesos, como herramienta de optimización y reducción de costes. También trabajamos conjuntamente en la reducción de la huella de carbono del producto, potenciando y actuando los cargadores como facilitadores del uso de vehículos más limpios", explica.

ACE defiende un mayor acercamiento entre la comunidad portuaria y las empresas cargadoras, así como la elaboración de planes de contingencia comunes para afrontar las crisis. En el caso de los productos perecederos,





⬆ Para el secretario general de Transprime, “la foto de los fletes a la baja es un deseo del regulador y de las navieras”.

LA FALSA ILUSIÓN DE LA BAJADA DE LOS FLETES MARÍTIMOS

El desorbitado incremento de los fletes marítimos en los últimos años y su fuerte impacto en el comercio internacional ha tenido en los cargadores una de sus principales víctimas, por lo que la reciente desescalada en los precios tiene “un efecto claramente positivo al abaratar el transporte y, en consecuencia, el producto final, pero ha surgido de una situación no deseable y que impacta negativamente en la economía del país”, según la secretaria general de la Asociación de Cargadores Españoles (ACE), quien considera que esta desescalada “no responde solamente a un reequilibrio normal del mercado de la oferta y la demanda, sino, en mayor medida, a una crisis económica que ya se está dejando sentir a través de la reducción acusada del consumo”.

“Se ha aliviado el coste, la falta de capacidad de carga y la congestión portuaria, pero, si falta el consumo como palanca de generación de riqueza, todos perdemos”, advierte Lacaci.

FALTA DE SERVICIO

Para el secretario general de Transprime-Spanish Shippers' Council, Jordi Espín, “la foto de los fletes a la baja es un deseo del regulador y de las navieras, pero los cargadores no están pagando menos para transportar sus mercancías; la estampa de los fletes a la baja es un promedio global que no aplica en el segmento Asia-Europa pero que se complementa perfectamente con el dato global de que sólo un 40% de los barcos llegan a tiempo”.

“En el escenario actual, el servicio no se concibe como un componente básico de relación con los clientes, se presenta como un lujo carísimo que no se ofrece de manera general y por lo tanto, no aplica hoy en la base de la cadena de suministro de transporte marítimo. Esta falta de servicio también es un coste que no es estima, pero de factura muy elevada”, reivindica Jordi Espín.



Se ha aliviado el coste, la falta de capacidad de carga y la congestión portuaria, pero, si falta el consumo como palanca de generación de riqueza, todos perdemos

Nuria Lacaci

a juicio de Nuria Lacaci, estos planes de contingencia deberían incluir la puesta en marcha de manera automática de alternativas de transporte. “Hemos visto cómo la congestión en los puertos desencadenó planes de contingencia que pasaban por impedir la recepción de contenedores para exportación o la realización de saltos de escala de buques. A esto, que otros llaman planes de contingencia, los cargadores llamamos falta de servicio y planificación”, matiza la secretaria general de ACE.

“En este ejemplo -prosigue-, un plan de contingencia pasaría por establecer puertos alternativos que aseguraran el paso o transbordo de la mercancía, junto con la definición de los servicios necesarios. Aunque, en cierta medida, esto ya se está haciendo, se hace de una manera parcial, que responde a los intereses particulares



Las empresas cargadoras demandan a los operadores logísticos la implementación de mayores planes de contingencia. 

de uno u otro agente de la cadena de transporte marítimo. Los cargadores proponemos que, a la hora de establecer, por ejemplo, un “protocolo de

congestión”, se cuente con todos los implicados, de tal manera que cada eslabón intervenga en su elaboración, lo conozca y se beneficie de él”.





El Puerto de Algeciras, con un total de 5,73 millones de toneladas en 2021, lidera el ránking de tráficos hortofrutícolas. [↑](#)

LOGÍSTICA DE PUERTO A PUERTA

JAIME PINEDO

En un mercado tan globalizado como el de las frutas y hortalizas, alentado por los cambios en los hábitos de consumo, por las innovaciones en las técnicas de producción y cultivo, y por las cada vez más eficientes soluciones de transporte, logística y almacenamiento, la demanda de frutas y verduras fuera de temporada encuentra respuesta sin importar las distancias entre los puntos de origen y de consumo.

De esta manera, si en los mercados europeos la carretera es el modo indiscutible para el transporte de estos

productos, el marítimo juega un papel clave tanto para alcanzar aquellos mercados de exportación más lejanos, como para importar aquellas variedades que el consumidor demanda. En este equilibrio entre oferta y la demanda, los puertos se convierten en infraestructuras vitales en los que una amplia variedad de empresas ofrecen sus servicios especializados para el manejo, conservación y transporte de los productos hortofrutícolas.

Son, en definitiva, un elemento central en los intercambios comerciales con otros continentes por las grandes ventajas competitivas que ofrecen a los importadores y exportadores de frutas y verduras.

.....

En los tráficos hortofrutícolas del sistema portuario estatal, cabe destacar el importante peso de los tráficos de tránsito, con un 48% del total de 12,11 millones de toneladas de productos hortofrutícolas manipulados

EL IMPORTANTE PESO DEL TRÁNSITO

El tráfico total de frutas, hortalizas y legumbres por los puertos españoles superó los 12 millones de toneladas en 2021, según los datos facilitados por Puertos del Estado, lo cual representó un incremento del 0,5% y 0,7% respecto a 2020 y 2019, respectivamente. El 61% de dicho tráfico, 7,4 millones de toneladas, fueron mercancías descargadas, y los restantes 4,7 millones fueron cargadas. Han sido precisamente las mercancías descargadas las que mayor incremento experimentaron, lo que ha compensado la bajada de las mercancías cargadas, que descendieron en un porcentaje similar.

En los tráficos hortofrutícolas totales del sistema portuario estatal, cabe destacar el importante peso de los tráficos de tránsito. Del total



El Port de Barcelona ofrece numerosas líneas regulares de contenedores que conectan con los principales mercados emisores de fruta y productos frescos.



Puerto líder en Logística del Frío

>1.300 Conexiones Reefer >90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder)

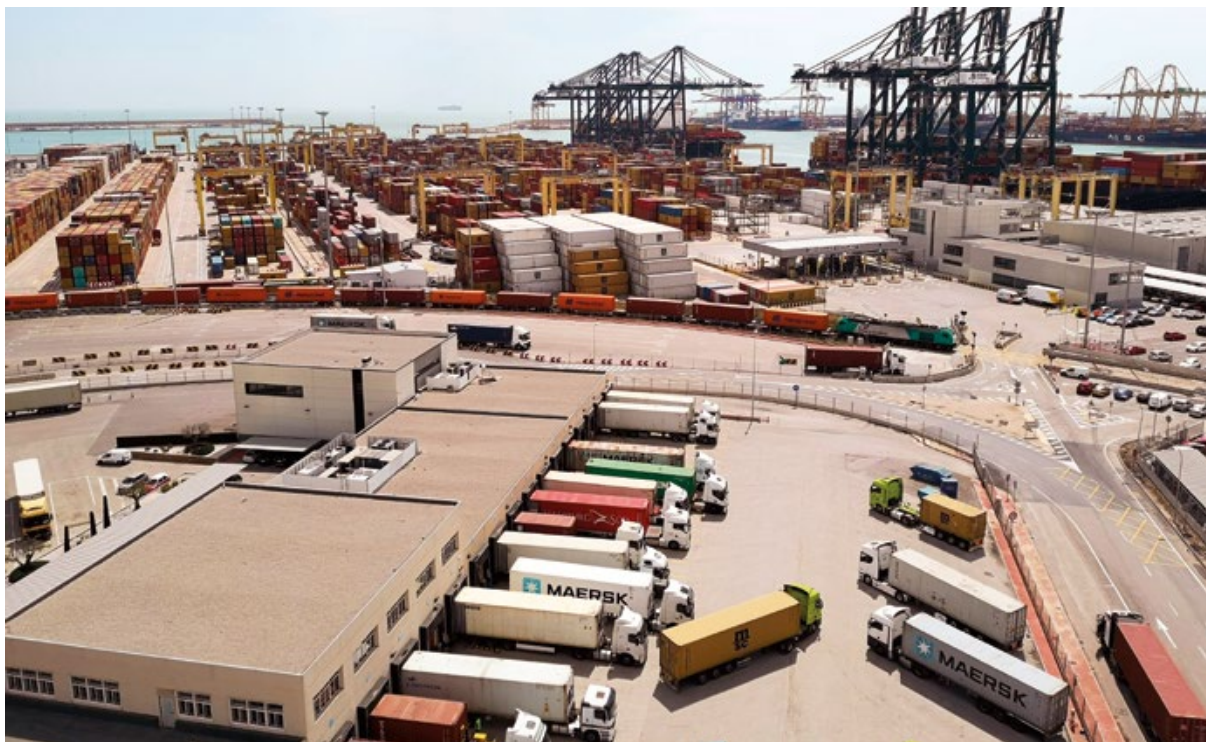
Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo



Visítanos en:





En términos absolutos, Valenciaport ocupa la segunda posición de la clasificación de tráficos hortofrutícolas, con 2,36 millones de toneladas. 



El Puerto de Bilbao cuenta con instalaciones especializadas en el almacenamiento de productos frescos. 

de 12,11 millones de toneladas de productos hortofrutícolas manipulados en los puertos españoles, 5,91 millones lo fueron en operaciones del tránsito; es decir, el 48% del

total, siendo el Puerto de Algeciras, con 3,31 millones de toneladas el que acapara más de la mitad de este volumen de tránsito. De hecho, el puerto algecireño, con un total de

5,73 millones de toneladas hortofrutícolas manipuladas lidera tanto el ránking absoluto como el de exportación-importación. En términos absolutos, Valencia ocupa la segunda posición de la clasificación, con 2,36 millones de toneladas, seguido por Las Palmas con 930.957 toneladas; Barcelona, con 799.896 y Tenerife, con 561.707 toneladas, completando las cinco primeras posiciones, que en conjunto suman el 85,76% del total de las toneladas de productos hortofrutícolas del sistema portuario.

COMPLEJOS LOGÍSTICOS ESPECIALIZADOS

El papel de los puertos españoles en la competitividad del sector hortofrutícola no se limita únicamente a sus infraestructuras estrictamente portuarias. Además de poner a disposición del sector más de 85 millones de metros cuadrados de superficie terres-

TOP 5 10.393.836

TONELADAS (85,76% TOTAL SISTEMA)



TRÁFICO PORTUARIO PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS 2021

AUTORIDAD PORTUARIA	2019	2020	2021	(% 2021/2020) (TONELADAS)
ALICANTE	137.342	113.366	97.749	-13,78%
ALMERÍA	73.213	79.349	98.163	23,70%
BAHÍA DE ALGECIRAS	4.738.823	5.372.576	5.732.330	6,96%
BAHÍA DE CÁDIZ	303.704	323.461	366.980	13,45%
BALEARES	143.769	102.120	129.530	26,84%
BARCELONA	1.933.981	844.976	799.896	-5,34%
BILBAO	167.270	122.172	137.435	12,48%
CARTAGENA	104.687	79.663	38.962	-41,10%
CASTELLÓN	38.544	17.440	11.791	-32,80%
CEUTA	13.790	2.341	1.696	-27,56%
FERROL	0	50	0	
GIJÓN	88.488	100.961	70.888	-29,79%
HUELVA	111.798	141.394	119.423	-15,54%
LAS PALMAS	859.747	964.064	930.957	-3,44%
MÁLAGA	49.758	66.202	119.513	80,52%
MARÍN	48.783	5.681	394	-93,07%
MELILLA	17.484	18.995	18.003	-4,23%
MOTRIL	91.500	29.556	1.067	-96,39%
PASAIA	2.551	0	0	
TENERIFE	586.511	581.719	561.707	-3,45%
SANTANDER	28.087	19.604	51.290	161,63%
SEVILLA	86.873	54.927	67.115	22,18%
TARRAGONA	188.160	204.173	204.620	0,21%
VALENCIA	2.087.151	2.644.698	2.368.946	-10,43%
VIGO	16.625	154.442	178.777	15,75%
VILAGARCÍA	17.676	16.700	11.757	-29,60%
TOTAL AA.PP.	12.036.217	12.060.728	12.118.989	0,48%



TOP 10 PUERTOS TRÁFICOS HORTOFRUTÍCOLAS 2021 (TONELADAS)

PUERTO	EMBARQUE	DESEMBARQUE	TRÁNSITO	TOTAL
1.- ALGECIRAS	190.668	2.230.422	3.311.240	5.732.330
2.- VALENCIA	431.701	427.920	1.509.325	2.368.946
3.- LAS PALMAS	207.874	235.943	487.140	930.957
4.- BARCELONA	103.618	196.880	499.398	799.896
5.- TENERIFE	363.837	186.244	11.626	561.707
6.- BAHÍA DE CÁDIZ	123.739	241.884	1.357	366.980
7.- TARRAGONA	6.613	197.946	61	204.620
8.- VIGO	2.034	163.215	13528	178.777
9.- BILBAO	126.925	10.434	76	137.435
10.- BALEARES	41.808	87.617	105	129.530

El sector hortofrutícola necesita cadenas logísticas rápidas, eficientes y económicas. 



LOS TIEMPOS DE TRÁNSITO COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD

El tiempo de tránsito en el transporte de productos hortofrutícolas desde los centros de producción hasta las plataformas de consolidación y los puntos de venta constituye un factor clave de competitividad. El principal objetivo para un exportador es que su producto llegue al consumidor en su punto justo de frescura en su máximo punto de calidad.

Para ello son necesarias cadenas logísticas rápidas, eficientes y económicas. La tecnología permite hoy conservar las propiedades de estos productos y su monitorización a lo largo de todas las etapas del transporte. Mientras la carretera domina la exportación a los mercados de la Unión Europea, el transporte marítimo se presenta como una excelente alternativa para diversificar los mercados de exportación. Así lo refleja el "Estudio logístico previo a la exportación certificada de frutas desde España", liderado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El "Estudio logístico previo a la exportación certificada de frutas desde España" analiza el transporte marítimo como herramienta para acceder a nuevos mercados de exportación de frutas, en especial los tiempos de tránsito entre España y los mercados considerados prioritarios, destacando entre los países con mayor potencial Brasil, Canadá, Emiratos Árabes o Estados Unidos. El estudio tiene como objetivo inicial fijar un mapa con tiempos de tránsito por días a los países que se consideran prioritarios. Para ello, se han establecido cuatro filtros estadísticos que han permitido determinar aquellos países que se han de priorizar y tener más en cuenta para la exportación de frutas. El resultado han sido 42 países prioritarios.

Para la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas vivas (FEPEX), el tiempo de tránsito es determinante para planificar la estrategia logística y el acceso a mercados lejanos, en el caso de las frutas (a las que se refiere el estudio de Agricultura) ya que se trata de productos muy perecederos, pero también en el caso de las hortalizas.

MERCADOS LEJANOS

Destinos como China suponen un mínimo de tiempo de tránsito en barco de cuatro semanas a ciudades como Shanghai, Yantian o Hong Kong, de cinco semanas a Quingdao y seis semanas a otras ciudades como Xiamen. En el caso de Japón, el tiempo de tránsito en barco es de seis semanas.

Otros destinos como Arabia Saudí, Brasil, Canadá o la Costa Este de Estados Unidos requieren un tiempo de tránsito menor, en concreto de dos semanas de transporte en barco. El estudio, liderado por la Subdirección General de Acuerdos Sanitarios y Control en Frontera del Ministerio de Agricultura, analiza también el funcionamiento de la industria naviera internacional, destacando su organización en torno a tres grandes alianzas a nivel mundial: Ocean Alliance (CMA CGM, COSCO Shipping, OOCL, Evergreen); The Alliance (ONE, Hapag-Lloyd y Yang Ming) y 2M (Maersk Line y MSC). Estas alianzas acaparan el 80%-90% de las rutas navieras internacionales.



Los puertos albergan áreas de depósito, almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad, puntos de inspección fronteriza (PIF), servicios fitosanitarios y todo tipo de soluciones logísticas que facilitan el import/export

tre, más de 300.000 metros lineales de atraque y conexiones con cualquier puerto del mundo, en los recintos portuarios se ubican áreas de depósito, almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad, puntos de inspección fronteriza (PIF), servicios fitosanitarios y todo tipo de soluciones logísticas que facilitan el import/export de todo tipo de productos hortofrutícola, configurando la mayor y más completa oferta que operadores logísticos, distribuidores y transportistas pueden encontrar en todo el sur de Europa.

Para completar esta oferta logística, los servicios multimodales de los puertos, con conexiones por carretera y ferrocarril, permiten posicionar cualquier tipo de mercancía en los principales centros de consumo de la Unión Europea.

De esta manera, los puertos españoles son un lugar especialmente idóneo para la importación y exportación de productos hortofrutícolas, porque cerca del 85% de las importaciones y del 60% de las exportaciones españolas se realizan a través de ellos.



Valencia es el puerto español con mejor conectividad según el Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) y el cuarto de Europa, tras Róterdam, Amberes y Hamburgo. 

UNA ELEVADA CONECTIVIDAD PORTUARIA AL SERVICIO DEL IMPORT-EXPORT

La conectividad marítima es una variable clave para la evaluación de la competitividad portuaria, por lo que resulta de sumo interés su medición y seguimiento. En este sentido, los puertos españoles están óptimamente posicionados para competir a escala global ya que España ha alcanzado, gracias a sus tres principales puertos (Valencia, Algeciras y Barcelona) el primer puesto en el Índice de Conectividad Marítima elaborado por la UNCTAD, la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo.

En concreto, el Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) del tercer trimestre de este año muestra cómo las conexiones de los puertos españoles dentro de la red mundial de transporte marítimo de contenedores han aumentado ligeramente respecto al trimestre anterior. Así, para el período julio-septiembre el índice se eleva a 91,03 puntos frente a los 89,26 del segundo trimestre del año.

Durante el tercer trimestre, el puerto español mejor posicionado sigue siendo Valencia, que mantiene el cuarto puesto europeo con un índice de 69,95 tras Róterdam, Amberes y Hamburgo. A nivel global baja un puesto, superado por el puerto chino de Xingang.

El Puerto de Algeciras mantiene el quinto puesto europeo con un índice de 68,53 y Barcelona presenta un índice de 65,54, subiendo al séptimo puesto europeo, por detrás del puerto francés de Le Havre.



España ha alcanzado, gracias a sus tres principales puertos (Valencia, Algeciras y Barcelona), el primer puesto en el Índice de Conectividad Marítima de la UNCTAD

UNA CADENA LOGÍSTICA CONGELADA EN BUSCA DE ALGO DE LUZ



RAÚL TÁRREGA

La cadena de suministro de mercancía a temperatura controlada se encuentra en una situación ciertamente extraña. Un vistazo a vuelapluma de

las cifras de las explotaciones y plataformas frigoríficas, de las grandes empresas de transporte por carretera y de las compañías navieras podría llevarnos a pensar que su situación no es mala. De hecho, y según las tendencias de los últimos años de los

consumidores, la demanda de productos refrigerados y congelados -los grandes usuarios de la logística del frío- siguen marcando cifras récord. Consecuentemente, podría pensarse que los beneficios de todos estos eslabones se han disparado.

Los altos costes vinculados a la energía han dejado “helada” a la cadena logística del frío. ⬇



Nada más lejos de la realidad. Tanto los almacenes especializados como las empresas de transporte por carretera sí reconocen un aumento de actividad, pero también un desplome de las ganancias, una situación provocada fundamentalmente por

el impulso desorbitado de los costes energéticos, tanto de la electricidad como del combustible.

Desde ALDEFE hacen hincapié en la necesidad de subvenciones por parte de la Administración para un sector que ha optimizado al máximo

Tanto los almacenes especializados como las empresas de transporte por carretera sí reconocen un aumento de actividad, pero también un desplome de las ganancias, una situación provocada fundamentalmente por el impulso desorbitado de los costes energéticos

sus recursos y está apostando en estos últimos meses por la implementación de fuentes alternativas de suministro eléctrico basado en las energías renovables. Por su parte, las asociaciones de empresas de transporte especializadas reclaman la progresiva implementación de los acuerdos entre el CNTC y el MITMA y denuncian los precios desorbitados de los combustibles y la cada vez mayor imposibilidad de renovar flotas debido a la falta de materias primas y componentes.

Los operadores logísticos también están acusando la subida de la inflación y la ralentización económica, algo que provoca un descenso en la demanda de servicios logísticos. Las compañías navieras, por el contrario, son el eslabón menos perjudicado debido a los grandes beneficios acumulados en los últimos meses.

A pesar de este oscuro panorama, los eslabones de la cadena logística del frío siguen exprimiendo sus posibilidades de encontrar la luz al final del túnel.





En la actualidad, la subida de los precios energéticos ha provocado que muchas plataformas logísticas dediquen el 50% de sus recursos a cubrir estos gastos. 

CUANDO EL COSTE ENERGÉTICO NO DEJA CRECER

RAÚL TÁRREGA

Las explotaciones y plataformas logísticas especializadas en la logística de productos a temperatura controlada y congelados están sufriendo de manera notable el encarecimiento de la energía y la inflación desbocada.

Si bien un análisis de sus grandes cifras dibuja una situación relativamente positiva, lo cierto es que las perspectivas del sector no son nada buenas.

Según el Observatorio del Almacenamiento en Frío del primer trimestre del año (últimos datos disponibles al cierre de esta edición), elaborado por la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (ALDEFE), la ocupación media de los almacenes de productos congelados en España ha sido del 79,54%, frente al 82,25% del último trimestre del pasado año. Por el contrario, la facturación en este período se ha incrementado 15 puntos, con algo más de 66,25 millones de euros. Este desbalance se explica,



Las plataformas logísticas especializadas en productos frigoríficos se mantienen en un estado de contención sin acometer nuevos proyectos a medio y largo plazo, debido sobre todo a los altos costes energéticos



Las explotaciones y plataformas logísticas especializadas en mercancía a temperatura controlada mantienen su actividad a pesar del incremento de los costes energéticos. 

según la Asociación, por el aumento de la inflación, que provoca un incremento en el coste de los servicios que prestan estas explotaciones.

Por regiones, la Comunitat Valenciana encabeza el ranking con el 86,9%, mientras que la Zona Norte es la que presenta los menores valores de ocupación con el 74,8%. Se encuentran por debajo de la media la Zona Sur con un 77,5%, Asturias y Galicia con un 77,7% y la zona Centro con un 79,5 %; y por encima de la media, además de la citada Comunitat Valenciana, Canarias con un 80% y Cataluña con un 82,9%. Respecto al trimestre anterior destaca el descenso de la ocupación en el Norte (74,8 % frente al 83%) y el aumento de la ocupación en Cataluña en un contexto general de descenso (82,9% frente al 79,5%).

En cuanto a los valores medios de los indicadores de actividad y facturación para el primer trimestre de 2022,

hay que destacar que el número medio de empleados por 10.000 metros cúbicos llega a los 4,17, mientras que las toneladas manipuladas por metro cúbico llegaron a las 0,29. La facturación media por metro cúbico fue de 10,33 euros. Todos los indicadores analizados aumentan respecto al cuarto trimestre de 2021, especialmente el número medio de empleados (19,48%), y la facturación media con un 25,51%.

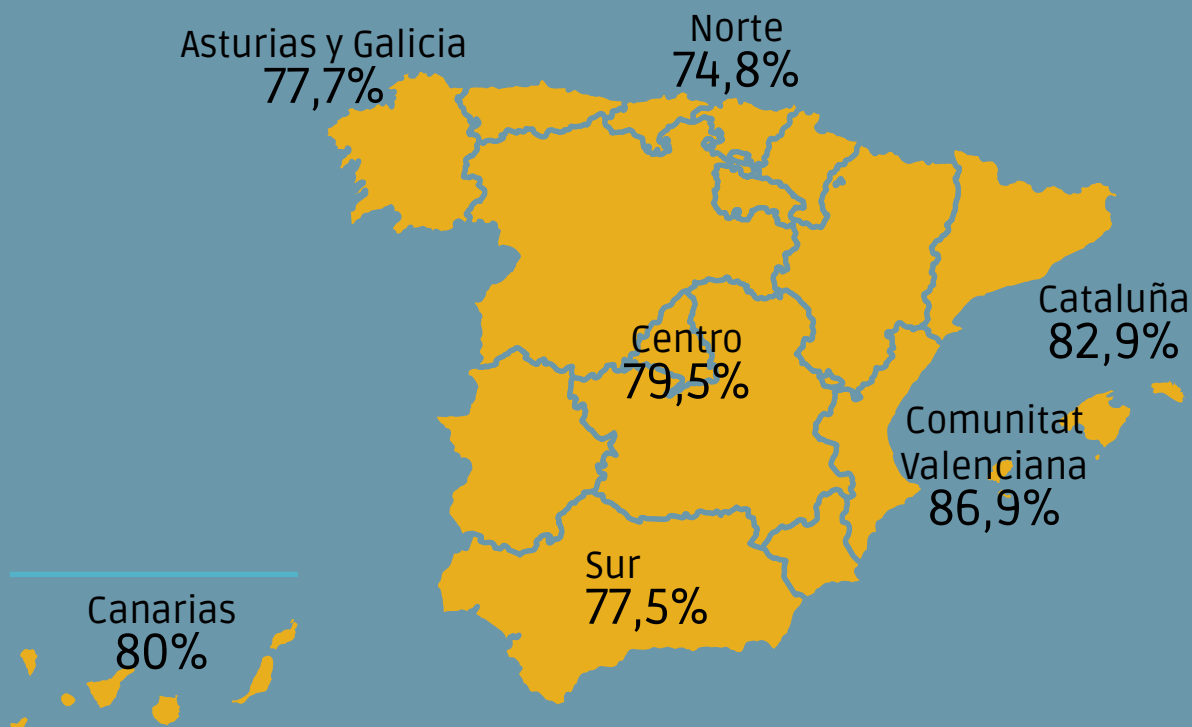
Como se ve, datos moderadamente positivos, aunque las perspectivas no son nada halagüeñas. Marcos Badenes, secretario general de la ALDEFE, asegura que el sector ha cerrado el primer semestre con cautela. “Si bien es cierto que las expectativas eran de clara mejoría, la realidad se ha impuesto y el incremento del coste energético junto con la inflación y su inevitable alza de precios ha generado un escenario de cautela y protección”, afirma.

.....

Los ajustes de los turnos de trabajo a los precios de la energía y la mejora del mantenimiento de las instalaciones han permitido una mayor eficiencia energética



OCUPACIÓN MEDIA DE LOS ALMACENES DE PRODUCTOS CONGELADOS EN ESPAÑA (PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO)



RADIOGRAFÍA DE LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS ESPECIALIZADAS EN FRÍO (PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO)

**417**

EMPLEADOS POR CADA
10.000 METROS CÚBICOS

0,29

TONELADAS
MANIPULADAS POR METRO CÚBICO

**66,25**

MILLONES DE EUROS DE
FACTURACIÓN TOTAL DEL SECTOR

10,33

EUROS DE FACTURACIÓN
POR METRO CÚBICO

Este incremento de los costes energéticos y de la propia inflación, ya esperado, ha obligado a las empresas a acompañar su actividad a las circunstancias y a contener costes. Los ajustes de los turnos a los precios de la energía y la mejora del mantenimiento de las instalaciones han permitido una mayor eficiencia energética, que se ha traducido en "mejores y más eficientes deses-carches, arranques de equipos más eficientes, menos y más concentradas aperturas de puertas de cámara y mejores recargas de baterías de carretillas".

En este escenario, la cuestión clave es saber si las explotaciones frigoríficas han podido repercutir estos costes a sus clientes. "Se ha procedido poco a poco a ajustar las tarifas de los clientes a la realidad de la explotación", aunque Badenes matiza que no siempre se ha podido llevar a cabo ya que "el cliente no siempre lo podía asumir".



El incremento del consumo de productos congelados en los últimos años ha permitido al sector poder crecer de manera sostenida, logrando una facturación superior a trimestres anteriores.





We Deliver Value

价值·因运而生



Diamond Line, Diamond Quality!





www.coscospain.com

Cada vez son más las plataformas logísticas especializadas las que acuden a las energías renovables para sortear los altos costes energéticos



ENERGÍAS RENOVABLES COMO TABLA DE SALVACIÓN

El sector de las explotaciones y plataformas logísticas especializadas en temperatura controlada está sufriendo de forma directa el conflicto que se vive en Ucrania. ALDEFE recuerda que el principal consumo de la industria es el energético, que se ha multiplicado exponencialmente.

Hoy por hoy, el coste energético de estas empresas llega al 50% del total, "un escandaloso precio que están pagando las empresas de almacenamiento frigorífico público por dar el servicio a sus clientes y por alcance a los consumidores finales", denuncia Marcos Badenes, secretario general de ALDEFE. El resto "es variable, pero sin duda dependiendo de cada compañía podemos decir que un doble dígito no está alejado de la realidad en los incrementos de costes". Este "drama" no tiene visos de solucionarse a corto plazo, sino que tiene una línea ascendente y, sobre todo, se ha producido en un periodo muy corto de tiempo que dificulta el ajuste y la proyección de estrategias de gestión. Además, Badenes denuncia "la poca o ninguna colaboración por parte de las comercializadoras de energía más importantes".

Pero no es el único. Los servicios y productos necesarios para garantizar el funcionamiento de las plantas (plásticos de retráctilado, palés de mercancías o embalajes para los productos, entre otros muchos) han sufrido un encarecimiento muy importante, bien por su coste de producción ligado a la energía o bien por el incremento de la inflación. "Ciertamente no todo tiene que ver con la guerra de Ucrania, pero, sin duda, es un elemento catalizador clave", apunta Marcos Badenes.

Por eso, dentro de este contexto y problemática ligada a la energía, la búsqueda de nuevos suministros que provengan de energías renovables es contemplada de manera "rotunda" por las empresas. "Todas las posibles energías renovables que puedan implementarse en las explotaciones frigoríficas se contemplan, se analizan y se incorporan", tal y como asegura Badenes.

El caso más llamativo es la generación fotovoltaica que ha permitido ajustar la parte de la factura eléctrica que incorpora la potencia necesaria en las instalaciones y también el ajuste del consumo en las horas más calurosas del día, "algo importantísimo si tenemos en cuenta que las cámaras frigoríficas transforman ese calor en frío para la conservación de productos perecederos". Tampoco se descartan otras fuentes de energía como la eólica con aerogeneradores o la procedente de biomasa. "Todo se contempla en este momento y nada se descarta a primera vista", reconoce Badenes.

En ese sentido, "podemos decir que las percepciones se han cumplido y las expectativas no tanto".

PRUDENCIA

Así, la palabra que define al sector hoy por hoy es "contención". Se mantiene el número de empresas porque la industria está en crecimiento constante desde hace diez años, impulsada por el incremento en el consumo de producto congelado y refrigerado lo que hace necesarias a las empresas especializadas.

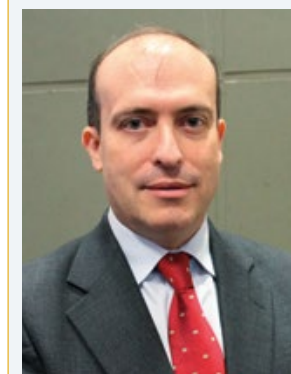
Además, el volumen de metros cúbicos sigue siendo constante y, lo más importante, se mantiene el empleo, donde el acuerdo entre ALDEFE y las centrales sindicales con la aprobación del convenio colectivo sectorial "ha sido una palanca muy positiva y activa que ha generado estabilidad, control de costes y mantenimiento de los puestos de trabajo".

Una alta fiscalidad, nulas posibilidades de lograr bonificaciones en materia energética y el intrusismo de ciertos almacenes privados son los grandes caballos de batalla del sector

No obstante, nadie en el sector se atreve a hacer previsiones en un contexto tan cuestionado. "Habría que hablar de percepciones. Mientras haya consumo de productos a temperatura controlada, y este consumo sea constante y al alza, sin duda, la percepción del sector será, con todas las limitaciones que tiene una situación inestable, positiva", afirma Badenes.

Por ello, todos esos ajustes y conciliación que realizan las empresas del sector "se verá claramente al final de ejercicio con la liquidación del impuesto de sociedades que se verá muy mermado por este diferencial tan significativo". Badenes adelanta que "muchas empresas del sector empatarán resultados y algunas tendrán que tirar de reservas para equilibrar las cuentas". Con todo, el secretario general de ALDEFE puntualiza que el sector se ha fundado en una "envidiable salud financiera y que tras la gran crisis de los 90 amortizó préstamos y aprendió a no endeudarse más allá de lo imprescindible".

Este relativo frenazo en la evolución de las plataformas logísticas hace que sean menos propensas a acometer nuevos proyectos, aunque los hay, sobre todo aquellos ligados a



El intrusismo siempre lleva aparejado un perjuicio para el cliente que contrata con el pirata, además de ocasionar competencia desleal en el sector

Marcos Badenes
Secretario general de ALDEFE

una mayor eficiencia energética, proyectos atados antes del incremento de costes ligado a la triple curva ascendente: energía, costes de suministros e inflación. "Tenemos claro, además, que somos un sector consolidado y

con un crecimiento sostenidos, ya que nuestros productos cada vez tienen más peso en la dieta de los consumidores. En definitiva, se necesitarán más cámaras frigoríficas para cubrir esas necesidades", afirma Badenes. "Hay



We deliver
**frozen and chilled
commodities**
worldwide

www.eimskip.com

EIMSKIP



La búsqueda de una mayor eficiencia energética y la optimización de recursos humanos y tecnológicos es una de las herramientas implementadas por las empresas para poder compensar el aumento de los costes. 

ganas de captar esos clientes futuros pero la prudencia se impone. A corto plazo se culminan proyectos, a medio y largo plazo hay voluntad y proyectos, pero no se ejecutarán hasta que se aclare la situación", reconoce.

Y a partir de ahora, ¿qué? El principal objetivo para las empresas es volver a recuperar márgenes no a corto plazo, sino a medio y largo, como mínimo unos dos años que Badenes califica de "críticos", aunque cree que "serán superados con nota por nuestro sector, que está acostumbrado a luchar en el mercado de la libre competencia y llegar a crecer incluso en momentos difíciles".

CABALLOS DE BATALLA

El gran caballo de batalla al que tiene que hacer frente el sector es el coste energético, de eso no hay duda. La factura eléctrica de una empresa dedicada al almacenamiento frigorífico



El principal objetivo para las empresas de ALDEFE es volver a recuperar márgenes no a corto plazo, sino a medio y largo, como mínimo unos dos años

representa en torno al 50% de su cuenta de resultados.

Marcos Badenes denuncia que la fiscalidad ligada a la energía es "altísima", una situación agravada por la exclusión de estos operadores especializados de las ayudas en bonificación del Impuesto Eléctrico. A esto hay que sumar que "no conseguimos ayudas a la eficiencia energética de

forma directa porque la Administración no nos considera industria", algo que además también impide lograr bonificaciones específicas en el abono del Impuesto Eléctrico. Pero la presión fiscal no viene únicamente de ahí. La liquidación del Impuesto de Actividades Económicas se realiza por cámara y no por metros cúbicos totales.

Esa alta fiscalidad no es el único hándicap para las explotaciones logísticas especializadas. Badenes califica el intrusismo de los almacenes privados como "un problema para nuestra actividad" porque "ofrecen servicios a precios irrisorios, pero de baja calidad". Badenes denuncia que "estas instalaciones no reúnen las condiciones necesarias para garantizar la calidad al cliente", ya que "el intrusismo siempre lleva aparejado un perjuicio para el cliente que contrata con el pirata, además de ocasionar competencia desleal en el sector". Por eso, el secretario general de ALDEFE



Si bien es cierto que las expectativas eran de clara mejoría, la realidad se ha impuesto, advierten desde ALDEFE, y el incremento del coste energético junto con la inflación ha generado un escenario de cautela y protección

defiende el papel de las asociaciones profesionales como la suya, ya que “son una garantía de calidad para el almacenaje porque nuestras empresas están certificadas”.



El incremento del consumo de productos congelados en los últimos años ha permitido al sector poder crecer de manera sostenida, logrando una facturación superior a trimestres anteriores.



**HUTCHISON PORTS
BEST**

THE COOLEST TERMINAL IN THE MED

90.000

Reefer container
moved in 2021



2.200

Reefer plugs
+1.400 "coming soon"



9.000

Reefers moved
by rail



ENRIC TICÓ

Presidente de FETEIA-OLTRA



“LOS PRODUCTOS NACIONALES
ESTÁN PERDIENDO COMPETITIVIDAD
POR EL LADO DEL PRECIO”



Vemos que se están manteniendo los volúmenes, a pesar de la inflación e incluso de la paridad euro-dólar, que podría reducir la capacidad de consumo

LEILA ESCRIBUELA

La industria hortofrutícola y la logística que requiere este tipo de mercancías se encuentra en un momento ambiguo. Para conocer mejor cómo están viviendo esta situación los transitarios y operadores logísticos, Diario del Puerto Publicaciones se entrevista con Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, quien destaca la tendencia a la baja del volumen de exportación hortofrutícola, marcado por condicionantes como el clima o los costes de producción. Asimismo, cabe resaltar la alta competitividad del sector a nivel europeo. Sin embargo, en la otra cara de moneda, la importación, a pesar del contexto actual, sigue al alza.

Con este panorama, el sector afronta una realidad compleja, donde, además, existe el peligro del desvío de mercancías a otros despachos aduaneros europeos debido al auge de los controles sanitarios en España, en comparación con otros estados miembros. **A nivel del sector transitario, ¿en qué punto se encuentra la industria hortofrutícola?**

En esta cuestión seguimos en la gama de grises, es decir, viviendo una situación un tanto contradictoria. Por una parte, se mantiene la tónica de los últimos años de reducción de volúmenes de exportación por una menor producción derivada en cierta medida de las inclemencias climáticas y, también, por un aumento de los costes de producción que nos hace perder competitividad en el exterior. Ciertamente es que, por ahora, el sector se muestra competitivo en cuanto a las ventas dentro de la UE.

Por el contrario, en lo referido a las importaciones vemos que se están manteniendo los volúmenes, a pesar de la inflación e incluso de la paridad euro-dólar, que podría reducir la capacidad de consumo.

¿Cuáles son las principales preocupaciones de las empresas transitarias al respecto?

La principal preocupación sería la derivada de esta bajada de exportaciones que estamos sufriendo y que es una tendencia sostenida en el tiempo. Hay que tener en cuenta que, a la bajada en la producción por las cuestiones climáticas, hay que añadir la enorme subida de costes del combustible y fletes, especialmente los marítimos, y las enormes dificultades para encontrar equipos disponibles en los que mover la mercancía, lo que pone en riesgo al sector exportador.

Otra importante preocupación, relativa especialmente a las importaciones, es el aumento de exigencia en los controles sanitarios en comparación con otros Estados Miembros, lo que en ocasiones genera el desvío de mercancías a otras aduanas de la UE.

Por otra parte, ¿qué hitos se están consiguiendo en esta industria?

El sector del comercio exterior de productos hortofrutícolas está muy bien engrasado. Creo que uno de los últimos hitos ha sido la gestión del Brexit que, si ha supuesto y sigue suponiendo un reto, ha servido como demostración de la capacidad de todos los participantes en la cadena logística y en concreto de los transitarios, gestionando bien la situación para mantener la agilidad de las operaciones, cuestión clave al tratarse de productos perecederos.



El sector del comercio exterior de productos hortofrutícolas está muy bien engrasado





Imagen del almacén refrigerado de Caprabo en Barcelona. Foto L.E. 



La demanda interior de ciertos productos como las frutas subtropicales se mantiene muy fuerte



El principal reto es el de lograr romper esta tendencia negativa y aumentar las exportaciones

¿A qué retos se enfrentan los transitarios que trabajan con este tipo de mercancías?

El principal reto es el de lograr romper esta tendencia negativa y aumentar las exportaciones. Ciertamente es que actualmente el mercado interior se está mostrando sólido, pero no es suficiente para dar una salida adecuada a toda la producción.

Para ello, considero esencial que recuperar la normalidad en el precio de los combustibles y en el de los fletes y otros gastos existentes en el transporte marítimo, como los costes por cesión de equipo o demoras. Y no olvidemos que el ferrocarril está destinado a ocupar un lugar relevante... siempre y cuando dispongamos de terminales especializadas que lo hagan posible.

¿Qué oportunidades presenta el presente y futuro en este sentido?

La principal oportunidad es que la demanda interior de ciertos productos como las frutas subtropicales se mantiene muy fuerte, pese a todos los obstáculos, por lo que sigue existiendo mercado y actividad en lo referido a la importación. Todo parece indicar que esto se mantendrá en el tiempo, por lo que es la principal oportunidad para los que gestionan operaciones de comercio exterior.

¿Cómo está impactando la guerra de Ucrania en la labor de los transitarios?

La guerra en Ucrania ha generado una recolocación de la producción hacia otros destinos, especialmente dentro de la UE, lo que redundará en un mayor número de operaciones interiores. Lógicamente también está suponiendo un importante aumento de costes energéticos.

Dicho esto, el aumento de los costes del combustible se debe, en este momento, a cuestiones externas a la guerra, pues, si bien el precio del petróleo ya está en cifras muy similares a las de fechas anteriores a la guerra, el combustible se mantiene disparado.



La guerra en Ucrania ha generado una recolocación de la producción hacia otros destinos



El mercado interior se está mostrando sólido, pero no es suficiente para dar una salida adecuada a toda la producción



La inflación afecta, en mayor medida, a las exportaciones. 

Y con ella, ¿cómo afecta la inflación?

La inflación está afectando en mayor medida a las exportaciones, pues los productos nacionales están perdiendo competitividad por el lado del precio. Sin embargo, la buena noticia es que por ahora se mantiene un buen ritmo de importaciones.

¿Y los costes energéticos?

Es evidente que las empresas productoras están sufriendo un aumento de costes derivados del aumento de los costes energéticos, lo que, sumado al precio del combustible y del transporte, está generando una situación muy difícil.

¿Qué previsiones maneja FETEIA para lo que queda de 2022?

Lamentablemente, prevemos que la situación se mantenga como hasta ahora.





La complicada situación que vive el transporte en España y las consecuencias del conflicto en Ucrania suman  incertidumbre para los operadores terrestres del sector frigorífico.

CIRCULANDO POR TERRENOS RESBALADIZOS

RAÚL TÁRREGA

El transporte de mercancías por carretera en España está atravesando una época compleja. Tras los acuerdos entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) y su progresiva implementación, lo cierto es que las empresas del sector están comenzando a ver una pequeña y tenue luz al final del túnel. Sin embargo, esta “recuperación” no llega a todas por igual, ya que son

pocos los operadores que logran números dignos a final de mes.

El real decreto aprobado por el Gobierno tras las negociaciones con el sector recoge las medidas encaminadas a ayudar a las empresas de transporte ante las pérdidas ocasionadas en sus actividades por la subida del precio de los carburantes, una normativa que tratará de evitar prácticas contrarias a la libre competencia impidiendo el trabajo a pérdidas, regulando asimismo limitaciones específicas en el tema de las subcontrataciones. Junto a esta parte de carácter estructural, el decreto contiene además medidas de tipo coyuntural que

● ● ● ● ● ●

La falta de conductores y la carencia de materias primas necesarias para la fabricación de nuevos camiones, además del aumento disparado de los costes, hace que sea muy complicado afrontar renovaciones de flotas

se concretan en una serie de ayudas al transporte dotadas con un total de 450 millones de euros.

El sector hortofrutícola sigue confiando de manera preferente en el transporte frigorífico por carretera para sus exportaciones a los principales mercados europeos. 

Sin embargo, y a pesar de esta medida, hoy por hoy, el gran coste al que tienen que hacer las empresas de transporte frigorífico sigue siendo el del combustible. Tal y como relatan los expertos consultados por Diario del Puerto Publicaciones, el repostaje medio de un camión se ha triplicado en los últimos meses, e inciden en la importancia y capacidad que deben tener las empresas para poder repercutir esos incrementos en la facturación por sus servicios. Al respecto, no son pocas las voces del sector las que abogan por poner un tope al precio de los combustibles, aunque las fuentes consultadas reconocen que esto es algo complicado en una economía de mercado. Con todo, los expertos coinciden en que las empresas del sector del transporte frigorífico deben dar un paso al frente y repercutir de manera estricta ese aumento en sus servicios.



Las asociaciones de transporte frigorífico abogan por el estricto cumplimiento de lo pactado con el Gobierno, no sólo en lo relativo al precio del gasóleo, sino también en lo relativo a la carga y descarga de mercancías, una actividad

que las empresas del sector no están dispuestas a asumir y piden que sean los propios cargadores los que la realicen. Pero esta no es la única preocupación para el sector. La falta de conductores y la incipiente falta de camiones está tensio-



Excelencia en
logística y transporte integral
de productos bajo
control de temperatura



Paseo de la Alameda, 34 6° - Edif. Mozart
46023 Valencia (Spain)
T +34 96 331 84 11

www.noatumlogistics.com/reefer-logistics/





Las asociaciones del sector siguen haciendo hincapié en potenciar la formación para frenar la caída en el número de conductores profesionales. 

nando a este eslabón de la cadena logística. Por ello, las asociaciones del sector están haciendo hincapié en potenciar la formación y animando a sus asociadas a mejorar de forma paulatina las condiciones laborales de los conductores.

LA HEGEMONÍA

En este contexto tan complicado, sin embargo, el transporte frigorífico tiene una gran baza a su favor: su hegemonía en el transporte de productos de uno de los sectores más importantes y exportadores de la economía española: el hortofrutícola.

Los datos de la Federación Española de Asociaciones de Productores y Exportadores de Frutas y Hortalizas (FEPEX) ponen de manifiesto que el camión es

LOS CINCO BENEFICIOS DE LA DIGITALIZACIÓN DEL TRANSPORTE REFRIGERADO

El transporte refrigerado es la forma más utilizada para preservar y hacer llegar a los puntos de distribución productos que finalmente acaban en la mesa de los consumidores. Con el objetivo de hacer más eficiente este eslabón, la industria ha encontrado en la digitalización de procesos un gran aliado.

01

SEGUIMIENTO Y VISIBILIDAD MEJORADOS

El uso de una plataforma digital integrada para monitorear y localizar vehículo y mercancía significa que se puede vigilar de cerca cada viaje, cada miembro del personal y cada vehículo, en tiempo real.

02

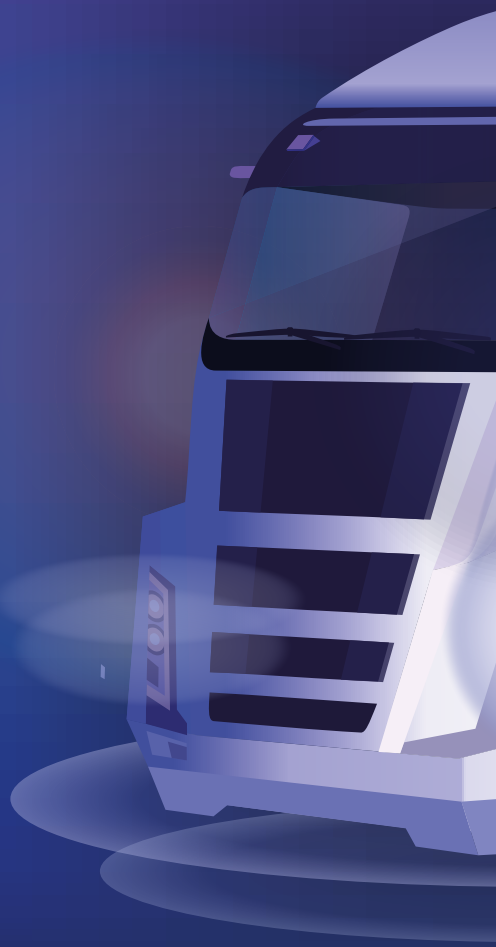
AGILIZACIÓN DE PROCESOS

La integración de un sistema logístico refrigerado digital ayuda a agilizar las operaciones y mejora la comunicación entre los diferentes elementos de la cadena de suministro.

03

AYUDA A AUMENTAR LOS INGRESOS

Naturalmente, se requiere una inversión inicial, pero una vez que la tecnología está instalada y funcionando, las empresas se benefician de los ahorros de costes en muy poco tiempo.



el medio de transporte hegemónico a la hora de trasladar este tipo de productos a todos los rincones de Europa. De hecho, en el ejercicio de 2021, el 94,1% del volumen total de frutas y hortalizas frescas transportadas se hizo con camiones, una cuota de mercado que supone la comercialización efectiva de 12,6 millones de toneladas de este tipo de alimentos.

Al final, el volumen de frutas y verduras transportadas en camión es "mayúsculo si se compara con los transportes por otras vías", tal y como reconocen desde la Asociación Española de Empresarios de Transportes Bajo Temperatura Controlada (ATFRIE), ya que sólo el 5,5% del total de productos hortofrutícolas se transportaron en barco -738.986 toneladas- y el 0,19%

EL DATO

12,6

MILLONES DE TONELADAS. Según FEPEX, en 2021, el 94,1% del volumen total de frutas y hortalizas frescas transportadas se hizo con camiones, una cuota de mercado que supone la comercialización efectiva de 12,6 millones de toneladas de este tipo de alimentos.

en ferrocarril -26.033 toneladas. Por su parte, el transporte en avión fue casi anecdótico con el 0,09% del volumen total trasladado. "Sin duda, una clara muestra de la dependencia que tiene el sector de las exportaciones de frutas y verduras frescas del transporte por carretera", aseguran desde la patronal.

De hecho, los datos que aporta FEPEX no sólo señalan la "hegemonía del camión frente a otras opciones de transporte", sino que reflejan una realidad muy clara, a juicio de la asociación. El uso de otros medios de transporte queda casi limitado a cuando el camión no es una opción real, como por ejemplo en las exportaciones de frutas y verduras lejos de Europa, siendo Canadá u Oriente Medio dos de los destinos más conso-



04

CONTROL INTEGRAL DE LA CADENA DE FRÍO

Las mercancías a temperatura controlada que caen fuera de las tolerancias de temperatura pueden representar un riesgo oculto. Las empresas hacen todo lo posible para establecer cadenas de frío que se gestionen de forma estricta y sean rastreables a través de sensores de monitoreo de temperatura.

05

ANÁLISIS PREDICTIVO

Un administrador de la cadena de frío a menudo no puede reunir los recursos correctos lo suficientemente rápido para remediar un problema. Por esa razón, es importante ser proactivo y poner en juego el análisis predictivo, lo que permite mirar hacia adelante a lo largo de la ruta programada de un envío para identificar problemas antes de que ocurran.



ALARMA: ¿HABRÁ CAMIONES NUEVOS A CORTO PLAZO?

Uno de los problemas que cada vez gana más terreno entre las preocupaciones de los transportistas frigoríficos es la creciente falta de camiones nuevos. Muchas son las empresas que quieren ahondar en sus procesos de renovación de flotas, buscando un menor consumo de combustible, una mayor eficiencia energética y, consecuentemente, una reducción de las emisiones contaminantes.

La guerra entre Rusia y Ucrania ha provocado no sólo un acelerado aumento en el precio del petróleo y gas, sino que ha supuesto un riesgo para los fabricantes de vehículos y recambios, dada la escasez de las materias primas, una situación sobre la que ya alertan las principales asociaciones del sector.

No hay que olvidar que Rusia es uno de los mayores proveedores mundiales de diversos metales. De hecho, es el cuarto país exportador mundial del aluminio y uno de los principales países productores globales de metales como níquel, acero, paladio y cobre. El paladio es un metal primordial en la fabricación de catalizadores, una pieza clave en los vehículos de combustión interna para limitar las emisiones. En el primer trimestre del año, el paladio cotiza por encima de los 80 euros el gramo, con una tendencia al alza considerable.

Por otro lado, el precio del aluminio no hace más que aumentar. En marzo, el aluminio se cotizaba a 1.500 dólares la tonelada. Actualmente ya ha sobrepasado la cifra de 4.000 dólares por tonelada, una cifra que supera el máximo histórico de 3.380 dólares en la crisis financiera del 2008.

La Asociación Europea de Proveedores de Automoción

(CLEPA) recuerda que Rusia representa el 9% de las importaciones de aluminio primario a la Unión Europea, el 42% de las importaciones de acero semiacabado, el 42% del suministro de paladio, el 12% de platino, el 9% de rodio y el 11,2% del níquel utilizado en baterías de vehículos. Además, Rusia es el tercer mayor productor de níquel mundial, el segundo de cobalto y el séptimo de cobre.

El acero también supone una amenaza ya que Ucrania importa un 29% de este metal a la Unión Europea. Este tipo de metal es fundamental para la fabricación de cualquier componente.

SEMICONDUCTORES

La escasez de chips se vio afectada por el estallido de la pandemia de la COVID-19, momento en el que la industria automotriz canceló pedidos de semiconductores por temor a una caída en las ventas.

La actual guerra podría repercutir en la recuperación del mercado de semiconductores, lo que supondrá un problema más grave en la industria de fabricación de vehículos -incluidos los camiones- debido al suministro de gas neón, fundamental en la producción de los láseres que producen estos componentes electrónicos. Estos se usan para grabar patrones en las obleas de silicio y dar forma a los chips. Pero hay más, ya que Ucrania produce alrededor del 70% de las exportaciones mundiales de este gas, y el 90% del que se utiliza para los semiconductores estadounidenses.

Asimismo, las importaciones del caucho negro de carbón y el sintético podrían suponer un efecto negativo en la producción de neumáticos.

lidad en el mercado. Sin embargo, el camión manda a la hora de transportar estos productos a Alemania, Francia, Reino Unido y otros mercados europeos.

"Aunque existe un impulso gubernamental y desde distintos sectores para que el transporte ferroviario gane terreno, también en las exportaciones de frutas y hortalizas frescas, la realidad es que el camión sigue siendo el rey en este tipo de servicios y todo hace indicar que mantendrá su posición hegemónica durante mucho tiempo por la versatilidad y eficiencia que aporta", concluyen desde la Asociación.

DÍA A DÍA

Con todo, las asociaciones consultadas reconocen que hacer previsiones de cierre de ejercicio hoy en día es complicado, fundamentalmente por la volatilidad del precio del combustible y el previsible aumento de los costes salariales por la elevada inflación, por lo que en estos momentos las empresas centran sus esfuerzos en solucionar los problemas de su día a día.

Manuel Pérezcarro, secretario general de FROET y CETM Frigorífico, aseguraba recientemente a Diario del Puerto Publicaciones que "los resultados de este ejercicio van a ser malos, porque este incremento de costes no es fácil de trasladar al precio del transporte", en un momento además en que las previsiones hablan de una notable ralentización de la actividad económica. Según Pérezcarro, "no es un buen momento para pensar en ampliar flotas, ya que hay que tener en

cuenta también la escasez de conductores profesionales y el problema adicional de falta de vehículos".

El reto más importante para el sector en estos momentos es seguir profundizando en la aplicación de los acuerdos llevados a cabo entre el Comité Nacional de Transporte por Carretera

Según ATFRIE, todo hace indicar que el camión mantendrá su posición hegemónica durante mucho tiempo en el transporte de productos hortofrutícolas por su versatilidad y eficiencia

y el Gobierno. Es decir, trasladar estas nuevas normas en la contratación del transporte, fundamentalmente respecto de la carga y descarga, la revisión del precio del transporte en función del precio del combustible, la exigencia de la indemnización por paralización y, por supuesto, el cobro del transporte en los plazos establecidos legalmente.

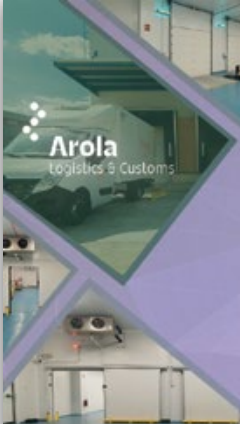
INTERCAMBIO DE PALÉS

Recientemente, el propio Manuel Pérezcarro lamentaba que seguía sin

resolverse una de las situaciones que afectaba de manera directa a las empresas del sector del transporte frigorífico, como es el intercambio de palés. Pues bien, parece que la prohibición de las realizaciones de operaciones de carga y descarga por parte de los conductores ha puesto fin a ese problema.

Y es que dicha prohibición no sólo afecta a la mercancía en sí misma, sino también a los soportes, envases, contenedores o jaulas utilizados para el servicio, una definición que incluye los palés. De esta forma, la prohibición lleva implícita el veto de realizar idénticas operaciones con los palés, lo que en términos prácticos supone acabar con las operaciones de intercambio de palés, ya que estas implican una operación de carga y descarga. Un detalle a tener en cuenta y que supone un importante cambio en las dinámicas de los servicios de transporte, ya que con esta ley se da el primer paso hacia la prohibición a nivel europeo de este tipo de operaciones.

En este sentido, las principales asociaciones de transporte a nivel europeo celebran que poco a poco se avance en este sentido para que las condiciones laborales de los conductores sean más dignas y menos gravosas. A su vez, instan a las empresas cargadoras, operadores, clientes de transportistas y otras compañías a iniciar el camino hacia alternativas al modelo actual que permita embalajes más eficientes y respetuosos con el medioambiente y con los propios conductores que el sistema de intercambio de palés.



Almacén refrigerado aeropuerto Madrid

- Descarga directa en precámara.
- Agente de carga acreditado. Securitización de mercancías acorde al PNS (Plan nacional de seguridad aérea).
- Control de calidad por personal especializado.
- Autorizaciones de ADT/LAME.
- Autorizados por sanidad vegetal para fitosanitario de exportación.
- Autorizados para producto ecológico.
- Manipulación y picking según necesidad del cliente.

Para más información, contacta con nosotros:

Sara Fernández
sfernandez@arola.com

Marcelo Bejarano
mbejarano@arola.com

+34 917 462 656

arola.com

Centro de Carga Aérea
Calle Alfa, 3, Parcela 2.1.3
Aeropuerto de Adolfo Suárez
Madrid Barajas
28012 - Madrid



VISITE NUESTRO STAND 10D14 (pabellón 10)

Arola
Logistics & Customs



El transit time es uno de los principales desafíos del transporte marítimo de mercancías refrigeradas. 

SER PUNTUALES, EL MAYOR RETO DE LAS NAVIERAS

LEILA ESCRIBUELA

El transporte marítimo de mercancías refrigeradas se ha posicionado como una solución de transporte eficiente para productos que requieren mantenerse en un ambiente de temperatura controlado. Para ello, las navieras cuentan con una amplia gama de servicios y soluciones para garantizar las condiciones adecuadas de productos perecederos, como son los derivados de la industria hortofrutícola durante su transporte.

Los operadores de transporte marítimo acumulan una dilatada experiencia en el transporte reefer y trabajan para mejorar sus servicios, como lo hacen en la vertiente tecnológico y sostenible.

De este modo lo explica Borja Pelayo Fernández- Arche, responsable Reefer del área south west Europe de Maersk, quien asegura que, durante los últimos años, “con los avances tecnológicos, hemos conseguido que la mercancía viaje en mejores condiciones, incrementando la calidad de estas y reduciendo las incidencias”. A corto y medio plazo, añade, “seguiremos mejorando tecnológicamente, por lo que seguro que seguimos evolucionando y acercando cada día más los orígenes productores con el resto del mundo”.

En este sentido, uno de los hitos que ha conseguido el sector ha sido poder ofrecer la trazabilidad de cada contenedor a tiempo real, accesible desde móvil, “para garantizar una mejor calidad de servicio y transparencia”, detalla Fernández.

Por otra parte, el sector afronta determinados retos y una de las prin-

EL DATO

3%

A pesar de que las previsiones de la consultora Drewry apuntan que el comercio reefer cerrará 2022 con una ganancia anual de solo el 1%, se pronostica un crecimiento acelerado durante los próximos años, hasta conseguir una tasa promedio del 3% hasta 2026.

cipales preocupaciones, según comenta el responsable Reefer del área SWE de Maersk es disponer de la capacidad de equipos refrigerados en el lugar y tiempo que son necesario. “Debido a las disrupciones, cada vez más habituales y el incremento de la demanda, no siem-

Las navieras trabajan para mejorar sus servicios reefer con equipos especializados. Foto Leila Escrihuela.



Maersk confirma que ha conseguido que la mercancía viaje en mejores condiciones, incrementando la calidad de estas y reduciendo las incidencias



pre podemos cubrir las necesidades del mercado como nos gustaría”, lamenta. Así, pues, uno de los principales desafíos de la industria es el tiempo. “Cualquier desvío frente al tiempo de tránsito planeado inicialmente genera problemas, por lo que ser puntuales es nuestro mayor reto”, afirma Fernández, que, a su vez, apunta como una oportunidad seguir trabajando con el

objetivo de alcanzar los más altos niveles de puntualidad. “Conseguir que la logística sea una ventaja competitiva para nuestros clientes y no un impedimento”, detalla.

MANTENER LOS NIVELES

A pesar de las circunstancias que envuelven el día a día de la logística

refrigerada en general, desde Maersk prevén terminar 2022 con los mismos niveles y confían en que las campañas hortofrutícolas sean buenas.

Por ejemplo, Borja Pelayo Fernández explica que el impacto de la guerra de Ucrania en la logística de los productos hortofrutícolas en el transporte marítimo afecta “notable-

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
ALICANTE
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
MADRID
TARRAGONA
VALENCIA



salvatlogística®

www.salvatlogistica.com





Las terminales, como la de BEST en el Port de Barcelona, también apuesta por este tipo de tráfico. ↑

DISMINUCIÓN “MODESTA” DE LOS FLETES

Según uno de los últimos informes de la consultora Drewry, los fletes marítimos de contenedores reefer aumentaron más del 50% en la primera mitad de 2022. Concretamente, según explican desde la consultora, las rutas marítimas Este-Oeste han visto ligeros aumentos en las tarifas de flete en los últimos meses, “ya que la presión sobre la capacidad ha disminuido debido a la disminución del comercio de carne de cerdo desde Europa y América del Norte hacia Asia”. De cara a 2023, el informe apunta a “modestas disminuciones” en los fletes.

En palabras de Philip Gray, jefe de investigación de envíos refrigerados de Drewry, “la cadena de suministro de contenedores refrigerados se encuentra en un momento precario con costos extremadamente altos para materiales como fertilizantes, empaques y energía”, a lo que se suman fletes “insosteniblemente” altos. Sin embargo, afirma Gray, “se espera que la próxima ronda de negociaciones de tarifas de flete entre los transportistas y los propietarios de la carga preste atención a esta realidad, lo que conducirá a una disminución modesta en los niveles de las tarifas de flete refrigerado hasta 2023”.

• • • • •

Drewry espera que la próxima ronda de negociaciones de tarifas de flete entre los transportistas y los propietarios de la carga lleve a una disminución modesta en los niveles de las tarifas de flete refrigerado hasta 2023



Cualquier desvío frente al tiempo de tránsito planeado inicialmente genera problemas, por lo que ser puntuales es nuestro mayor reto

Borja Pelayo Fernández-Arche

Responsable Reefer del área south west Europe de Maersk

mente”, ya que “ambos países cuentan con puertos muy importantes en el transporte marítimo, por lo que afecta en las rutas, genera congestiones y disminuye el volumen movido”.

Como resultado, y teniendo en cuenta la inflación actual, “en situaciones de incertidumbre o inestabilidad se reducen las perspectivas de crecimiento económico y con ellas habitualmente las exportaciones”, señala el responsable Reefer del Área SWE de Maersk, quien apunta también a los costes energéticos y su afectación, “de forma directa” en la logística. “Todos los eslabones de la cadena logística se encarecen y con ella el producto final”.

MAERSK

Maersk cuenta con numerosos proyectos de sostenibilidad con el fin, según explica Borja Pelayo Fernández- Arche, responsable Reefer del área south west Europe de Maersk, "de ofrecer nuestros servicios disminuyendo notablemente las emisiones de carbono CO2", ya que, tanto para la propia compañía como para sus clientes es muy importante avanzar y mejorar la sostenibilidad.

"El año que viene recibiremos los primeros barcos de green- metanol, realizamos ECO delivery, desarrollamos el tren y en el año 2030 debemos reducir un 70% nuestras emisiones de CO2. De cara al 2040 queremos ser una empresa 100% sostenible", detalla.



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

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

HAPAG-LLOYD

La naviera Hapag-Lloyd, consciente de la importancia de la carga refrigerada y sus características condiciones, tanto en perecederos o pharma, invierte de manera continua en equipos reefer. Los equipos frigoríficos de Hapag-Lloyd ofrecen un mantenimiento de temperaturas constantes entre los -35°C y los +30°C. La tecnología de contenedores reefer, incluso con temperaturas exteriores extremas, tanto altas como bajas, permite mantener la carga fresca. Por otra parte, la naviera también trabaja para equipar a toda su flota de contenedores refrigerados con dispositivos de monitoreo LIVE de Hapag-Lloyd para hacer garantizar el seguimiento de la mercancía.



MSC

Con una de las flotas de contenedores reefer más grandes y avanzadas, MSC realiza el transporte de productos refrigerados a cualquier parte del mundo, para lo que cuenta con más de mil profesionales especializados en este sector tan específico a nivel global. En su flota, uno de los elementos principales es la tecnología y deshumidificación, que incluye atmósfera controlada y la garantía de flujo de aire. La naviera apuesta también por la tecnología con el tracking de los envíos durante todo su viaje. De este modo, la inversión es fundamental y la edad media de sus contenedores reefer es de menos de siete años. A ello se suma también la apuesta por la sostenibilidad, tanto para descarbonizar la actividad como para



reducir la pérdida de alimentos a nivel mundial. Se trata de elementos que, para MSC, marcan la diferencia.

COSCO

Con equipos especializados y expertos en cada puerto y buque, COSCO Shipping Lines analiza cada detalle y requerimientos para la planificación de su servicio de refrigerado, en función de las características del producto de cualquier región del mundo.

Incluso en las temperaturas y condiciones más desafiantes, el contenedor reefer debe garantizar el almacenamiento en frío, lo que requiere estrictas pruebas de calidad y un PTI (por sus siglas en inglés Pre Trip Inspection) completo antes de la carga de la mercancía. Por ello, la naviera cuenta con un equipo de control remoto de temperatura a bordo del buque que, en caso de variación en la temperatura interior, emite una alarma. De hecho, para cualquier tipo de emergencia,

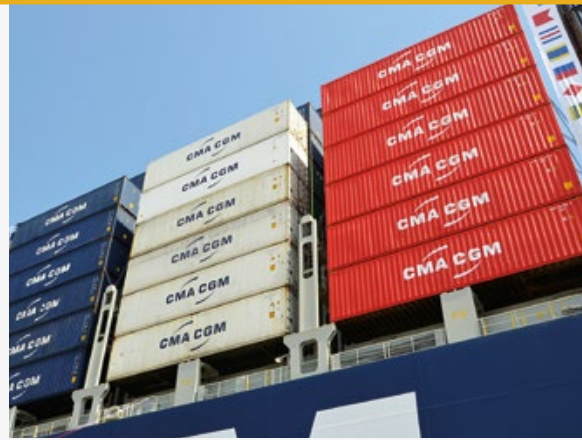


COSCO dispone de un plan predeterminado que garantizará la seguridad de los contenedores reefer y de la mercancía.

CMA CGM

CMA CGM se posiciona entre las principales navieras del mundo en el transporte refrigerado. Teniendo en cuenta que cada detalle cuenta, la compañía ofrece un servicio personalizado en el que ajusta la configuración de sus contenedores para adaptarse a las necesidades de la mercancía. De este modo, la temperatura, ventilación, humedad y cualquier tipo de condiciones atmosféricas se analiza minuciosamente para alcanzar un transporte óptimo.

Los contenedores de CMA CGM pueden controlar y ajustar los niveles de oxígeno y CO₂, y también permiten una adaptación para envíos específicos. La naviera hace hincapié también en la reducción de la huella de carbono, por lo que sus portacontenedores optimizan el consumo de combustible. Además, cuenta con un



software que permite monitorear la temperatura de los productos durante todo el viaje para optimizar el consumo de energía.



**SOLUCIONES LOGÍSTICAS PARA
PERECEDEROS & PHARMA**



**FCL | LCL
IMPORT | EXPORT | XTRADE
SEGURO INTERNACIONAL
DESPACHO DE ADUANAS
TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL
ALMACENAJE**



groupmpg.com



**Plataforma Logística
Intermodal, líder en España**

**DINAMIZADORA DEL COMERCIO
INTERNACIONAL EN ARAGÓN**

3.737
TRENES ANUALES

195.923
TEUS FERROVIARIOS ANUALES



tmzaragoza.com



MARÍA JOSÉ SÁNCHEZ

Directora de Fruit Attraction



“NUESTRO RETO ES SEGUIR
SIENDO CAPACES DE OFRECER UNA
HERRAMIENTA COMERCIAL RENTABLE”



Fruit Attraction se ha consolidado entre los eventos de negocio imprescindibles del sector hortofrutícola a nivel internacional

ALBA TEJERA

Tras convertirse en el primer certamen logístico netamente presencial que se celebró después de la pandemia en 2021, Fruit Attraction vuelve este año, bajo el lema “Proud to be Fruit Attraction”, para seguir reivindicándose como una de las ferias internacionales de referencia en el sector de frutas y hortalizas. Una nutrida representación del sector logístico visitará, del 4 al 6 de octubre, el recinto de IFEMA en Madrid, con los puertos a la cabeza y numerosos operadores logísticos de valor añadido para la cadena de frío. La directora de la feria, María José Sánchez, detalla a Diario del Puerto Publicaciones las novedades que presenta la cita en su 14ª edición.

¿Qué expectativas de participación tienen en la presente edición?

Esperamos que Fruit Attraction 2022 sea una gran feria. Del 4 al 6 de octubre se celebrará la 14ª edición y nuestras previsiones son optimistas con, efectivamente, unas cifras de participación similares a las del año 2019, con 90.000 profesionales de 130 países y alrededor de 1.800 empresas.

Desde luego son unas cifras muy buenas, pero sobre todo es fundamental el interés y respaldo del sector de frutas y hortalizas por impulsar la feria como instrumento fundamental de internacionalización del sector, y punto de encuentro del conjunto de los profesionales que integran toda la cadena suministro. Confirmamos sin duda que el lema de la feria, “Proud to be Fruit Attraction”, es lo que nos transmiten las empresas que forman parte de esta.

EN DETALLE

Fruit Attraction se ha convertido en una herramienta comercial de referencia para la comercialización mundial de frutas y hortalizas. Su capacidad de promover las exportaciones mundiales del sector, lo convierten en el punto de conexión comercial de todo el conjunto de profesionales que integran toda la cadena de valor, además de haberse consolidado como marco de innovación del mercado hortofrutícola. Organizada por IFEMA Madrid y FEPEX, Fruit Attraction celebrará su cita presencial del 4 al 6 de octubre de 2022 y reúne a toda la comunidad hortofrutícola durante los 365 días del año a través de la plataforma Fruit Attraction LIVE Connect, la plataforma digital que potencia y complementa con nuevas funcionalidades el evento presencial, reforzándose mutuamente.



Nuestras previsiones son optimistas con cifras de participación similares a las de 2019

CLAVES DEL ÉXITO

¿Cuál diría que es el factor diferencial de Fruit Attraction respecto a otras ferias del sector?

Cada feria debe tener su esencia, pero sobre todo debe ser útil para los profesionales. La convivencia de diferentes ferias puede ser positivo y el mercado requiere de certámenes internacionales. La clave del éxito de Fruit Attraction radica en la conjunción de muchas razones. Una de ellas es que España es, sin lugar a duda, un país fundamental dentro de la industria hortofrutícola, desde un punto de vista de la comercialización, y esto hace que tenga una gran capacidad de atracción de comprador, por su variedad, por su calidad y por nuestra historia: siempre se nos ha considerado la huerta de Europa.

En segundo lugar, la feria se celebra en octubre, que es un mes clave para la planificación de campañas de suministro para las cadenas de distribución de cara al invierno. Y esto hace que se convierta en un punto de encuentro comercial real. Esta no es una feria para ver cosas sino para cerrar acuerdos, planificar suministros y campañas.

Y, en tercer lugar, la conjunción y la coordinación entre FEPEX e IFEMA Madrid. Ellos tienen el knowhow sectorial e IFEMA Madrid es un organizador ferial profesional con más de 40 años de trayectoria, que ha sido capaz de diseñar una feria hecha a medida del sector. Del mismo modo, se ha trabajado mucho todos estos años en la demanda, en el visitante profesional, en el que se invierte mucho dinero a través del programa de compradores internacionales.

EL DATO

90.000

90.000 PROFESIONALES. Fruit Attraction prevé cerrar su décimo cuarta edición este 2022 con la participación de 90.000 profesionales de 130 países y alrededor de 1.800 empresas. Cabe señalar que, a pesar de los condicionantes de la pandemia del COVID-19, la feria reunió en 2021 a 65.000 profesionales de 110 países y 1.300 empresas de 43 países.

¿Cuáles son las principales novedades que presenta el certamen este año?

Aunque las verdaderas novedades son las que propondrán los expositores en la feria, con sus productos y servicios, en relación con la feria, cabe destacar que a las ya reconocidas áreas Fresh Produce e Industria Auxiliar, se suma Fresh Food Logistics, la plataforma sectorial al servicio de la logística, el transporte y la gestión de la cadena de frío para alimentos frescos.

Por supuesto volvemos a apostar por las soluciones de transformación a través de la innovación, de la sostenibilidad y de la digitalización con el Área Smart Agro y Biotech Attraction. Además, Ecorganic Market será de nuevo el espacio exclusivo para la comercialización y exportación de productos orgánicos, y la fresa ocupará un papel protagonista en esta edición con el área Fresh&Star.

Por otra parte, será muy interesante también conocer los productos que participen en Innovation Hub que reunirá las novedades más vanguar-

distas del sector. Del mismo modo, es importante destacar el Programa de Invitados, así como el de "País Importador Invitado", con Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita y Canadá. Unos programas con los que traemos a Fruit Attraction a unos 1.000 compradores de todo el mundo.

¿La fresa como protagonista?

Efectivamente, la fresa será en esta ocasión uno de los productos estrella de esta edición con el área Fresh&Star. Realizaremos una serie de actividades que contribuirán en su mayor visibilidad. El objetivo de esta acción es promover la apertura de mercados e impulsar y dar visibilidad a las empresas productoras nacionales.



Confirmamos sin duda que el lema de la feria, "Proud to be Fruit Attraction", es lo que nos transmiten las empresas que forman parte de esta

Además de posicionar la fresa como la estrella del evento, ¿Qué objetivos persigue la feria en la presente edición?

Nuestro objetivo fundamental es que los participantes vean cumplidas sus expectativas empresariales. Nuestro reto es seguir siendo capaces de ofrecer una herramienta comercial rentable, continuar ampliando el espectro internacional de su convocatoria y que Fruit Attraction sea el espacio para el futuro, las tendencias, etc. Y para ello, debemos seguir dando respuesta a las necesidades del sector.

FRUIT ATTRACTION 2021: OBJETIVO CUMPLIDO

Tras el esfuerzo de organizar el evento en un escenario aún marcado por la pandemia, ¿cuál fue el balance de la edición de 2021?

La edición de 2021 fue una convocatoria muy especial que confirmó la necesidad de las relaciones presenciales. Su organización fue un esfuerzo y una labor de todos y diría que podemos resumir con una frase: "Fruit Attraction 2021: objetivo cumplido". La feria cerró su 13ª edición superando todas las expectativas y registrando la asistencia de 65.000 profesionales de 110 países y la participación de 1.300 empresas de 43 países.

Desde luego en 2021 tocaba sumar; tocaba estar para seguir empujando. Estamos muy agradecidos por la confianza de las empresas y del conjunto de la industria; sentimos sus ganas de sumar y aportar al gran instrumento internacional de nuestro sector hortofrutícola.

¿Qué actos son los más destacados en la agenda de la presente edición?

Por un lado, contamos con un completo programa de jornadas técnicas, con más de 80 ponencias, que se desarrollará de forma paralela a la actividad comercial durante los tres días de feria. Entre algunas de las sesiones, destacan "Líneas públicas de financiación de gastos e inversiones en investigación e innovación en el sector de frutas y hortalizas" y "La nueva PAC en el sector de frutas y hortalizas a partir de 2023", que se celebrarán el miércoles, 5 de octubre, por la tarde, así como la relativa al "Proyecto de Reglamento de Uso Sostenible de Productos Fitosanitarios", el jueves, 6 de octubre, por la mañana.

Por otro, son también muy numerosos los actos que se celebran en la feria, en cada stand, en cada comunidad, país, etc. A nivel institucional destaca el acto de inauguración con un fuerte apoyo del Ministerio. Además, volveremos a celebrar los Premios Innovation Hub, el acto de entrega de los Premios APAE o de podcast, entre otros muchos eventos.

¿Se reafirma Fruit Attraction como un evento de referencia para el sector?

Fruit Attraction se ha consolidado entre los eventos de negocio imprescindibles del sector hortofrutícola a nivel internacional. Creo que es un orgullo y fruto de un intenso trabajo de todos los que forman parte del sector. Teniendo en cuenta la posición de España como primer exportador de la Unión Europea, y uno de los tres primeros exportadores a nivel mundial, además de ser uno de los principales productores del mundo, tiene la feria que le corresponde y la que demandaba la propia industria.

Fruit Attraction se constituye como un referente para el sector hortofrutícola y en los últimos años ha consolidado su posición en sector agrario español, basando su competitividad en la calidad, variedad, innovación e internacionalización.





Fresh Food Logistics ha registrado el 100% del espacio contratado en la presente edición. 

FRESH FOOD LOGISTICS: UN ESPACIO ÚNICO EN EUROPA

ALBA TEJERA

Fruit Attraction ha potenciado, de nuevo, el espacio Fresh Food Logistics, que ha registrado el 100% del espacio contratado en la presente edición. “Esta es la plataforma sectorial al servicio de la logística, transporte y gestión de la cadena de frío para alimentos frescos y congelados”, señalan desde la organización.

Fresh Food Logistics es el punto de encuentro comercial para todos los profesionales del transporte y logística de frío de la cadena de aprovisionamiento de perecederos. Se trata, por tanto, de una convocatoria única en la Unión Europea, profesional e hiperespecializada, que reúne bajo un mismo techo a todos los actores de la cadena

alimentaria de frío dirigido; desde el almacenamiento en origen, logística y transporte hasta soluciones de frío para retail, última milla y e-commerce. Todas ellas se darán cita en este punto de encuentro.

Más concretamente, Fresh Food Logistics es un evento dirigido a los usuarios finales de todas estas soluciones en toda la cadena de valor: productores y cooperativas del sector alimentación fresco (fyt, pescado, carnes, lácteos,...); industria alimentaria: logística, calidad, compras, producción, envasado,...; profesionales de las explotaciones de almacenamiento y transporte refrigerado; mayoristas, traders Fresh food; import/export fresh food traders; retail, detallistas, supermercados, tiendas de conveniencia; horeca; food Service Supply



Fresh Food Logistics es la plataforma sectorial al servicio de la logística, transporte y gestión de la cadena de frío para alimentos frescos y congelados

chains; fresh e-commerce; inflight meals/railway catering.

Tal fue el éxito de esta iniciativa en sus dos anteriores ediciones que, según afirman desde la organización, “a cuatro meses para su arranque, muchas de las empresas más importantes de este ámbito habían confirmado su par-

El espacio Fresh Food Logistics nació en 2020 en el marco de Fruit Attraction. 

EL DATO

100%

CONTRATACIÓN. El espacio Fresh Food Logistics ha alcanzado el 100% del espacio contratado en la presente edición. Según apuntan desde la organización de Fruit Attraction, tal fue el éxito de este espacio en sus dos primeras ediciones que, “a cuatro meses para su arranque, muchas de las empresas más importantes de este ámbito habían confirmado su participación en 2022 como es el caso de: Puertos del Estado, MSC, Maersk, Boluda Shipping, GDH Yale, o JCarrion”, entre otras.



EN DETALLE

Fresh Food Logistics es una convocatoria única en la Unión Europea, profesional y especializada que integra todas las soluciones de logística y movilidad para la industria de alimentos perecederos, reuniendo bajo un mismo techo toda la Cadena Alimentaria, desde el origen hasta el consumidor.

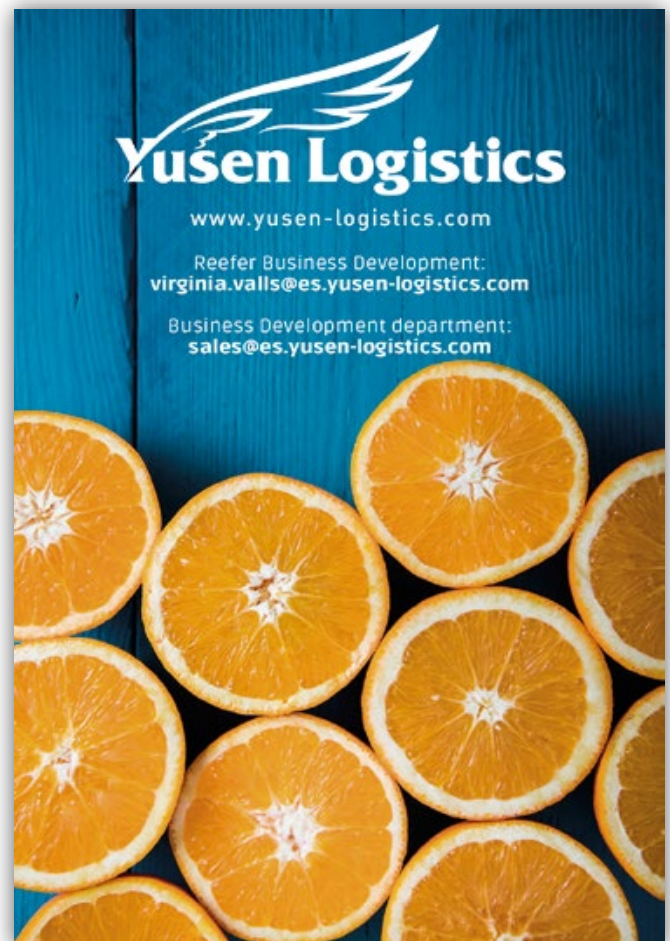


BOLUDA SHIPPING

Expertos en logística del frío

BOLUDA LINES

boluda.com.es



Yusen Logistics

www.yusen-logistics.com

Reefer Business Development:
virginia.valls@es.yusen-logistics.com

Business Development department:
sales@es.yusen-logistics.com

ticipación en Fresh Food Logistics 2022 como es el caso de: Puertos del Estado, MSC, Maersk, Boluda Shipping, GDH Yale, o JCarrion", entre otros.

El espacio nació en 2020, detallan desde la organización, con la idea de "contribuir al posicionamiento de liderazgo y capacidad exportadora del mercado español, para convertirlo en el nuevo hub de la logística de perecederos a nivel mundial", dentro del marco de Fruit Attraction.

De este modo, Fresh Food Logistics se beneficiará de las sinergias de la convocatoria de Fruit Attraction, teniendo identidad y espacio específico, siendo una de las protagonistas de su próxima edición. El perfil de visitante habitual de Fruit Attraction, jefes de compra de las cadenas de supermercados de todo el mundo, especialmente europeos, podrán igualmente aprovechar su asistencia al evento para conocer la oferta del transporte y logística de frío de la cadena de aprovisionamiento para productos frescos.

III FRESH FOOD LOGISTICS SUMMIT

Además, en el marco de Fresh Food Logistics, se celebrará el III Fresh Food Logistics Summit. Un congreso organizado por Alimarket que abordará, en una visión trasversal y de 360 grados, el mercado del frío. Una oportunidad para descubrir cómo los principales players del sector afrontan los retos que plantea la logística del



Fresh Food Logistics celebra este año su tercera edición. 



El espacio nació con el objetivo de contribuir al posicionamiento de liderazgo y capacidad exportadora del mercado español, para convertirlo en el nuevo hub de la logística de perecederos a nivel mundial

frío, además de para hacer networking, compartir experiencias y buscar puntos de colaboración.

Bajo el título "Retos de la nueva logística del frío". Recursos ante el cambio de paradigma", el III Fresh Food Logistics Summit contará con la participación de profesionales como José Luis Gómez, director de Logística y de IT de La Sirena; Agustín Planells, subdirector comercial y director de Logística de ANECOOP; Ángel Rubio, responsable de la Cadena de Suministro de COVAP; Pedro Becerril, director de Logística de Ultracongelados Virto; Santiago Navarro, director de Logística de Delfín Ultracongelados; Julio Nestar, Reefer Manager de MSC España, y Alfonso Morenos, director de Logística de Aviserrano (Logialcor), entre otros.



Transporte multimodal, nacional e internacional

Especialistas en Canarias y Baleares

Marítimo - Terrestre - Ferroviario

www.icmaritime.es



SERVICIO REEFER PHARMA

Servicios regulares a los principales destinos

Control constante de la temperatura del producto

Trazabilidad = Seguridad = Calidad



Freight forwarders and Much More

FRUIT ATTRACTION, TODA UNA EXPERIENCIA

ALBA TEJERA

Cientos de empresas del sector estarán presentes este año en Fruit Attraction para presentar sus últimas novedades,

exponer sus servicios y reencontrarse con clientes y socios. El Networking es uno de los puntos fuertes de la cita a la que, año tras año, representantes de entidades, asociaciones y compañías logísticas asisten (muchas

de ellas, con stand propio desde hace ya varias ediciones). A continuación, algunas de ellas explican a Diario del Puerto Publicaciones su experiencia en anteriores ediciones y avanzan sus expectativas para este año.

GRUPO PRIMAFRIO: SOSTENIBILIDAD E INNOVACIÓN APLICADA A LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE

Grupo Primafrio participará en la presente edición de Fruit Attraction con toda su propuesta de valor en materia de sostenibilidad y ESG aplicada a sus servicios logísticos y de transporte bajo el claim "Leading Green Logistics". También tendrán presencia en la feria sus joint ventures, Primaver y Primavia, para dar a conocer su oferta completa de servicios basados en la innovación, la calidad y la sostenibilidad.

El director de Operaciones del grupo, Andrés Valverde, confía en que "esta nueva edición de Fruit Attraction nos permitirá reforzar nuestras relaciones con actuales y potenciales clientes, proveedores y stakeholders del sector de forma presencial, así como potenciar nuestra oferta de servicios logísticos innovadores y competitivos". De igual modo, "estamos seguros de que los más de 90.000 participantes internacionales y las 1.800 empresas expositoras, pertenecientes a 130 países, contribuirán a que esta edición sea la más internacional, la más global y la más sostenible de las realizadas hasta el momento".

Fruit Attraction tiene para Primafrio un importante retorno, ya que le permite reunirse en un mismo punto con partners, clientes y demás stakeholders. Se convierte en el escenario propicio para realizar networking y reuniones presenciales con el objetivo de dar a conocer y afianzar sus servicios y contribuir



Andrés Valverde, director de Operaciones de Grupo Primafrio.



al desarrollo de negocio. La compañía viene participando en esta feria desde 2017, y en estos cinco años -cuatro como expositores-, a excepción del año 2020 que no pudo celebrarse, aseguran que el balance es muy positivo. "Es un encuentro profesional en el que obtenemos importantes resultados comerciales y, como no podía ser de otra manera, este año también asistiremos", confirma Andrés Valverde. Primafrio estará en el stand B14 ubicado en el pabellón 7 de IFEMA.



Grupo Arola participa Fruit Attraction con stand propio desde 2017. 

GRUPO AROLA: SERVICIO PERSONALIZADO Y UNA INTERLOCUCIÓN EXPERTA

Grupo Arola participará, de nuevo, en la presente edición de Fruit Attraction con stand propio, concretamente en el pabellón 10, Stand 10D14. Tal como explica el presidente del grupo, Alejandro Arola, "en el stand hay un equipo de más de 30 personas de la compañía para atender a nuestros clientes, a las empresas que puedan precisar de nuestros servicios y compartir la experiencia de más de 35 años en el sector hortofrutícola".

Grupo Arola participa en la feria con stand propio desde 2017. "Se trata de una tradición", asegura Arola, "es el poder dar a nuestros clientes un servicio totalmente personalizado, cercano e individualizado que le permite tener en todo momento una interlocución experta y atenta a sus necesidades".

Las expectativas en la presente edición son "muy altas", avanza Alejandro Arola, "por la importante participación



que prevemos y por la presencia prácticamente total de nuestros clientes", dado que para el grupo compartir proyectos y planificar de forma conjunta con ellos las soluciones, en un entorno como el de Fruit Attraction, "es siempre extraordinario".

De este modo, Grupo Arola se plantea Fruit Attraction como un escenario para estar cerca de muchos de sus clientes con los que colabora a lo largo del año.

Es por ello por lo que Arola destaca que los balances siempre han sido "excelentes en lo profesional y extraordinarios en lo personal", especialmente la del año pasado en la que tuvieron la oportunidad de reencontrarse después de la pandemia.

ANGEL MIR: DIEZ AÑOS EN FRUIT ATTRACTION

Angel Mir cumple este año una década como expositor en Fruit Attraction, habiendo participado en nueve ediciones anteriores, hecho que indica la gran confianza que la empresa tiene en el evento. "Para nosotros participar en una feria como Fruit Attraction supone afianzar clientes actuales, mostrando novedades que les puedan interesar para actualizar sus puertas o equipamiento logístico, así como también conseguir nuevos clientes y darnos a conocer ya que muchas empresas encuentran en nosotros soluciones eficaces y duraderas", explica el director comercial de la compañía, Ángel Mir.

En referencia al balance de su participación en anteriores ediciones, Mir asegura que es muy positivo y que tienen ganas de volver y mostrar nuevos productos y soluciones para el sector hortofrutícola. Este año estarán presentes con un stand, el 6B04, "donde expondremos varios productos interesantes para el público, tanto puertas como equipamiento logístico", apunta.

Más concretamente, el equipo de Angel Mir presentará novedades en su puerta Ripening Secc, una puerta especial para la maduración de fruta, con la cual ha



Angel Mir, director comercial de Angel Mir. 

logrado las máximas certificaciones. También realizará demostraciones del sistema Isoperfect para muelles de carga refrigerados, un sistema que garantiza el sellado térmico completo en el muelle logístico. Además, otra novedad es su Signal Shelter, el sistema de guiado e iluminación que facilita las maniobras de los camiones en el muelle de carga durante la noche o en condiciones climáticas adversas.

Con todo, sus expectativas para esta edición son "recuperar el contacto con el sector después del COVID-19 y conseguir cubrir las necesidades de nuestros clientes o potenciales clientes gracias a nuestras soluciones personalizadas", afirma Angel Mir.

Eloy García, presidente de Conxemar

“CONXEMAR ES YA PUNTO DE ENCUENTRO DEL SECTOR DE PRODUCTOS DEL MAR CONGELADOS”

BÁRBARA CORDERO

Con Galicia como escenario, del 4 al 6 de octubre se celebra la XXIII edición de la Feria Internacional de Productos del Mar Congelados (Conxemar). Tras un 2021 en el que la presencia de la pandemia no permitió celebrar la feria con su mayor esplendor, la edición de 2022 se configura como el punto de unión de un sector que ha demostrado en los momentos más difíciles su peso en la economía gallega y española.

En el mes de agosto, la Asociación de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos del Mar y de la Acuicultura, Conxemar, comunicó la ocupación total del espacio expositivo disponible para la XXIII Feria Internacional de Productos del Mar Congelados, que se celebra en el Instituto Ferial de Vigo (IFEVI). En concreto, a finales de julio, se habían registrado un 35% más de expositores que en 2021, cuando hubo 486. Estas cifras a tres meses de la inauguración de la Feria Conxemar auguran una XXIII edición de éxito.



Eloy García, presidente de Conxemar. 



Puerto de Marín

Autoridad Portuaria de Marín
y Ría de Pontevedra



Tras un 2021 marcado por la pandemia, el sector celebra la llegada de Conxemar 2022  para volver a recuperar el contacto con clientes y profesionales.

En este sentido, el presidente de Conxemar afirma de manera rotunda que en la edición de 2022 se van a superar las cifras de participación del año anterior. "Solo con el incremento de empresas expositoras y de pabellones internacionales ya esperamos un aumento exponencial de las visitas. A esto hay que sumar la relajación de las restricciones para viajar, lo que facilitará que vengan más profesionales nacionales e internacionales", indica el presidente de Conxemar, Eloy García. Además, añade García, "trabajamos, como hemos hecho siempre, para seguir mejorando la experiencia de usuario de expositores y visitantes en esta vigesimotercera edición de la Feria Conxemar".

En esta ocasión, la principal feria de los productos del mar congelados de España dispone de un nuevo pabellón de 5.000 metros cuadrados, que ha permitido elevar la superficie total de la Feria Conxemar hasta

EL DATO

+33%

Conxemar dispone de un nuevo pabellón de 5.000 metros cuadrados, que ha permitido elevar la superficie total de la Feria hasta los 37.000 metros cuadrados y que ha permitido incrementar un 33% la venta de superficie útil hasta superar los 700 expositores

los 37.000 metros cuadrados, lo que supone incrementar un 33% la venta de superficie útil hasta superar los 700 expositores de más de 40 nacionalidades distintas, según detalla el presidente de Conxemar.

PUNTO NEURÁLGICO DE ENCUENTRO

Tras 23 años, "la Feria Conxemar se ha erigido como punto neurálgico de encuentro y de referencia mundial para el networking y los negocios en el sector de productos del mar congelados, y como centro de un ecosistema industrial pesquero más amplio e irremplazable", explica García.

Esta condición da como resultado un espacio abierto de negociación para materia prima y productos de mayor innovación y valor añadido, que trasciende de IFEVI, en el que el profesional tiene la oportunidad de acercarse a visitar la industria, los frigoríficos, astilleros o barcos, entre otras ramas.



Nuestro objetivo es seguir consolidando a la Feria Conxemar como un punto neurálgico de encuentro y de referencia mundial para el networking y los negocios en el sector de productos del mar congelados, y como centro de un ecosistema industrial pesquero más amplio e irremplazable

Eloy García
Presidente de Conxemar

LA LOGÍSTICA, PROTAGONISTA

Durante la celebración de la feria, además de poder disfrutar de los 700 stands, en los cuales se podrán conocer las principales novedades del sector de los productos del mar congelados en el ámbito de la agricultura, desde la perspectiva de las armadoras, distribuidores, exportadores, importadores, fabricantes, mayoristas o transformadores, desde el punto de vista de la maquinaria, de los

reefer y de la industria de conservas, así como de la auxiliar, los asistentes pueden asistir a diferentes ponencias y mesas redondas, así como a actos paralelos.

Uno de los actos más relevantes es del Clúster da Función Loxística de Galicia, que realizará una presentación sobre la capacidad logística gallega y su tejido industrial vinculado a la alimentación, pesca y procesamiento de productos congelados.

X CONGRESO CONXEMAR-FAO

Como viene siendo habitual desde hace una década, la Asociación Conxemar celebra un día antes de la inauguración de la Feria Conxemar, el Congreso Conxemar-FAO en el Centro Social Afundación de Vigo.

En esta edición, la X, el evento reunió a expertos de primer nivel y profesionales del ámbito de la pesca para analizar los retos actuales y futuros de la industria pesquera, tras una pandemia global, un atasco logístico histórico y en un contexto complicado de inflación, altos costes para la industria y pérdida de poder adquisitivo del consumidor. En síntesis, el conjunto de expertos y profesionales del sector han debatido y analizado los retos presentes y futuros del sector de la transformación y comercialización de los productos del mar congelados, el transporte y la logística y la alimentación en el actual contexto geopolítico y económico.

El Congreso, presentado por Mago Moreha, ha contado con varias sesiones monográficas de ponencias y mesas redondas, centradas en economía, transporte, situación actual de los mercados de producción de las especies más relevantes y estrategias de futuro.

En la segunda parte del congreso, tuvo lugar la mesa redonda sobre transporte y logística, en la que participaron: Enric Ticó, presidente de la Federación de Transitarios, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera – FETEIA OLTRA; Xosé Martínez, director de Kaleido Logistics; Thue Barfod, global vertical head of fish & seafood de Maersk; Eva Ortiz, directora general de Eimskip Logistic en España y Portugal; y Estíbaliz Ingelmo, directora de logística de Iceland Seafood.



**Alquiler de cámaras frigoríficas
y Logística refrigerada**

Almacenaje

Grupaje

Picking

Transporte

DELEGACIÓN VALENCIA
P.I. Torrubero - Av. Constitución, 11 - 46136 Museros - Valencia
Tel. +34 961 412 819 - Fax +34 961 412 464

INNOVA
LOGÍSTICA PARA ALIMENTACIÓN

DELEGACIÓN MADRID
Mercamadrid - plataforma baja - parcela B 3.1 - calle 2 - 28053 Madrid
Tel. +34 917 868 970 - Fax +34 915 071 297



Conxemar se configura como un entorno de negocios privilegiado. 

EN DETALLE

CONXEMAR 2021

Las cifras de la edición de Conxemar 2021 estuvieron condicionadas por la influencia de la COVID-19. "Conxemar fue la primera feria de productos del mar que se celebró desde el inicio de la pandemia, tomando estrictas medidas para garantizar la seguridad de expositores y visitantes", señala el presidente de Conxemar, Eloy García. Teniendo esto en cuenta, el número de expositores total rozaba los 500, procedentes de más de 30 países. Los profesionales que visitaron la Feria Conxemar llegaron de 95 países de todo el mundo, estando España, Portugal, Italia, Francia y Países Bajos en el TOP 5.

SUPERANDO FRONTERAS

La XXIII Feria Conxemar cuenta con la presencia de cerca de 40 países, entre los que se encuentran Gambia, Finlandia y República Checa. Además, en esta edición se han instalado 16 pabellones internacionales, que incluye la presencia por primera vez del Ministerio delle Agricoltura Alimentari e Fores-

tali de Italia, con pabellón propio, y Pro Ecuador (Oficina Comercial de la República de Ecuador en España) amplía su presencia.

Este año, Conxemar contará con la presencia del presidente de la Xunta de Galicia, Alfonso Rueda, y el alcalde de Vigo, Abel Caballero, así como con una alta representación del Ministerio,

incluyendo a la Secretaria General de Pesca, Alicia Villauriz.

Asimismo, tal y como explica García, altas autoridades de Pesca de distintos países como Argentina, Chile o Ecuador, por ejemplo, también visitarán la feria. "La celebración del Congreso Conxemar-FAO, que tiene lugar un día antes de la inauguración de la Feria, atrae además a un alto elenco de expertos, profesionales y autoridades internacionales que prolongarán su estancia para acercarse al recinto ferial", apunta el presidente de Conxemar.

La Feria permitirá acercar a compradores y vendedores "a un entorno industrial y de negocios privilegiado, y en una fecha clave de la campaña navideña y del cierre del ejercicio"

Con todos estos datos, la Feria Internacional de Productos del Mar Congelados se configura como punto de encuentro para los profesionales del sector, con el objetivo de crear sinergias y asentar las relaciones laborales entre las empresas que, de una forma u otra, impulsan la competitividad del sector en España y fuera de sus fronteras. "La Feria permite acercar a compradores y vendedores de referencia, a un entorno industrial y de negocios privilegiado, y en una fecha clave de la campaña navideña y del cierre del ejercicio", concluye el presidente de Conxemar.



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

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

**Puerto de
Algeciras** 

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