





Controlamos temperatura, posición e intrusión en sus envios en tiempo real y a nivel mundial

Un gran servicio tiene unos grandes beneficios que harán el trabajo de su empresa más profesional y práctico.



Cadena de frío

Total trazabilidad de la cadena de frío con reportes diarios de información.



Control 24h/7días

Alerta de temperatura 24/7 cuando salga de los rangos establecidos.



Control intrusión

Control de entrada de inmigrantes o droga en sus medios de trasnporte.



Geolocalización

Geolocalización a tiempo real de su mercancía en todo el mundo.



22:15PM 170C

+75.454.829

+55-987-TTY

<POSICION>

AFE-EDB-STA







Puerto Bahía de Algeciras, La Puerta Sur de Europa







Panorama
Casi el 30 por ciento de las empresas andaluzas creen estar preparadas para la transformación digital frente al 71,2 por ciento de las firmas de la Comunidad Valenciana y al 74 por ciento de las compañías de la Región de Murcia.

*Entrevista
RAÚL BERNAL SOTO

*Industria auxiliar BFGOODRICH® ARRIBA EN CAMIONES EN EL VIEJO CONTINENTE

Intermodal MARRUECOS MUESTRA SU CAPACIDAD EXPORTADORA

36 Export to
JAPÓN, UN ESCENARIO
ABIERTO AL PRODUCTO
PREMIUM

Origen-Destino
SENEGAL, UN
PROVEEDOR QUE
ILUSIONA

ONE

NOTIGEN-Destino
SENEGAL, UN
PANALPINA SE HACE
CON UN AGENTE DE
MANIPULACIÓN HOLANDÉS

CARTONPET:
ALTERNATIVAS AL ENVASE
CONVENCIONAL PET

PUERTO DE BARCELONA INCREMENTA EL TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA EN 2017

PINDUSTRIA Auxiliar
RENAULT TRUCKS ES
GALARDONADO GRACIAS
A URBAN LAB 2 D

LOGISTIC NEWS
UN AÑO MÁS FRUIT
LOGISTICA ELEVA EL
NÚMERO DE EXPOSITORES
INTERNACIONALES

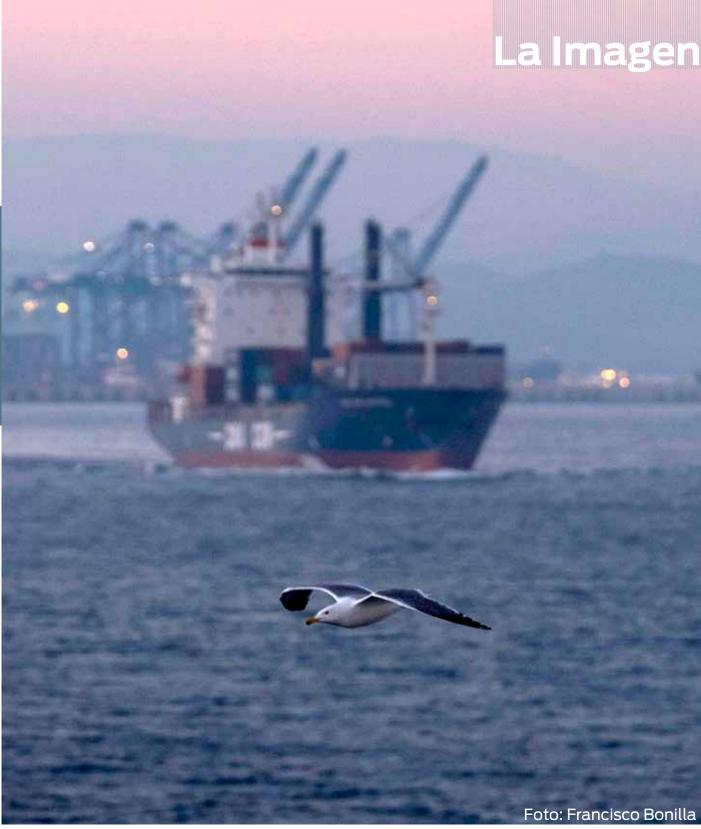
Secciones

5 La imagen 6 Panorama 8 Entrevista 24 Picking
27 Ventas
28 Tic
30 Industria Auxiliar

37 Logística News 44 Distribución 46 Gestos 47 Ways

10 Intermodal 20 Origen-Destino

34 Export to



Gabiota en el Estrecho.



C/ Turquía, 1º - Edif. Adriano Portal I - 6º D. 04009 Almería Telf. +34 950 62 54 77 Fax +34 950 14 06 89 E-mail: info@fyh.es www.fyh.es

D. LEGAL: AL - 270 - 2000. ISSN: 1886 - 6484 Director: Rafael I. Losilla Borreguero

Redacción y Firmas: Daniel Lafuente, Juan Arias y Manuel Flores.

Fotografía : Francisco Bonilla.

Producción/suscripciones: Trinibel Barranco.

Jefe Desarrollo Contenidos y Publicidad: Manuel Flores.

Diseño y Maquetación: Francisco Valdivia.

Imprime: Gráficas Piquer.

F&H es una revista pluralista que, respetando las opiniones de todas las colaboraciones que se insertan en la misma, no se hace, necesariamente, partícipe de ellas.



La transformación digital es una realidad, prueba de que el futuro cada vez está más cerca, por ello es importante estar al día de las últimas novedades para no perder comba con respecto a la competencia, cada vez más dura en un mercado global.

En este escenario, la gran mayoría de las empresas e instituciones de Andalucía (el 81,1 por ciento) tienen muy claro que su futuro depende de su transformación digital, según el I Estudio sobre la Transformación Digital, realizado por la consultora TIC Alicantina Sistel.

El estudio recoge las opiniones y planes de los CIOs, Directores de Departamento de Nuevas Tecnologías y Responsables de Informática de más de 300 empresas andaluzas, con una representación importante del sector de perecederos.

Proceso en marcha. El estudio recuerda que la mayoría de los encuestados coinci-

dieron en afirmar que eran totalmente conscientes de que se está produciendo un cambio fundamental en la economía, la sociedad, la cultura, el medioambiente y la forma de trabajar en el mundo y que tiene que ver con la digitalización a nivel global.

En este nuevo contexto, más del 80% de los entrevistados dijo que la dirección de su compañía percibe este movimiento global y lo tiene en cuenta a la hora de fijar la estrategia de futuro de su organización, pero solo alrededor del 30% aseguró que su empresa está preparada tecnológicamente para afrontar estos cambios, un dato muy bajo comparado con el 71,2% de los encuestados en la Comunidad Valenciana o casi el 74% de los murcianos. Según el 67% de los participantes en el estudio, la

ticipantes en el estudio, la calidad, el ancho de banda y precio de las comunicaciones sigue siendo un freno para la digitalización de las empresas, lo que no impi-

TIC's para revolucionar la agricultura

La tecnología Big Data permitirá aumentar la producción de alimentos con menos recursos y evitará los casos de cosechas perdidas debido a sequías, plagas, enfermedades, nevadas o lluvias torrenciales.

Desde el comienzo de la agricultura en el periodo Neolítico, los agricultores se han esforzado continuamente con la intención de mejorar la productividad de sus cultivos.

Estas explotaciones, por su complejidad, generan una inmensa cantidad de datos que hoy, gracias a la tecnología Big Data, pueden ser gestionados más fácilmente para obtener información valiosa para la toma de decisiones.

La popularización de los dispositivos móviles, la proliferación de las redes inalámbricas de conexión a internet, la maquinaria de precisión, los sistemas de telecontrol, la democratización de sensores y el aumento de la potencia de computación y almacenamiento han provocado el desembarco de una tecnología que puede aplicarse a multitud de procesos agrícolas que ha dado paso a lo que se conoce como agricultura de precisión.

La gran cantidad de información útil que puede recogerse de una finca a través de la tecnología Big Data, gestionada de forma inteligente, mejora los márgenes de beneficio de la explotación. ¿Cómo? Sacando el máximo partido a los recursos disponibles tales como el agua de riego y la energía para moverla, un bien escaso que representa uno de los mayores costes de una explotación agrícola y del cual podría ahorrarse hasta un 40 por ciento.



de que ese mismo 67%, de los encuestados utilice fibra óptica en la conexión de su empresa a Internet. En cuanto a los "servicios cloud", el 52,25% de las empresas comenta que los utiliza.

"Este primer estudio y los siguientes, explica Kristal Pérez, directora de marketing y comunicación de Sistel, tienen como objetivo disponer de un conocimiento preciso del estado de la cuestión de la transformación digital. Queremos que esta información

nos permita a todos: empresas, administraciones públicas y proveedores TIC, reaccionar a tiempo y promover las medidas necesarias que aseguren la continuidad y el éxito de unas organizaciones claves para el progreso económico en la región".

Cambios. La transformación digital es una realidad con la que se convive y se observa en la calle como Car2Go, un revolucionario sistema de alquiler de

vehículos eléctricos. Una vez dado de alta en la App, el usuario localiza los vehículos disponibles en sus inmediaciones, lo pone en marcha, lo utiliza y lo deja aparcado de nuevo en la calle, pagando los minutos que lo ha utilizado y todo sólo con el móvil.

Del mismo modo, las grandes superficies han puesto en marcha sistemas que transcienden el mero eCommerce, donde puedes iniciar la compra en la Web y terminarla en la tienda, pagando desde el móvil. Otro ejemplo es la digitalización en las empresas que permite a los trabajadores acceder a la información desde cualquier lugar y en cualquier momento.

Por su parte, el Smart Government supone un paso más allá de la administración electrónica, donde gracias al Big Data y el Analytics los ciudadanos interactuarán con las instituciones en un modelo enriquecido con información personalizada de múltiples fuentes. •

Raúl Bernal Soto |

Presidente de Ateia-Oltra Bahía de Algeciras (Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados de la Bahía de Algeciras)

"Es ilógico tener un PIF dotado con 14 inspectores cuando en otros puertos tienen más de treinta"

HACER QUE EL PUERTO DE ALGECIRAS SIGA SIENDO UNO DE LOS MÁS COMPETITIVOS DE EUROPA, ACORTAR LOS TIEMPOS DE ESPERA POR LAS INSPECCIONES FITOSANITARIAS Y CONSEGUIR QUE EL TRÁFICO DE SUDÁFRICA PASO POR EL ESTRECHO SON LOS PRINCIPALES OBJETIVOS DE LA ASOCIACIÓN ATEIA-OLTRA BAHÍA DE ALGECIRAS





L.P: ¿Cuál es la principal razón por la que se está ralentizando el tráfico de mercancías en el puerto de Algeciras?

R.B: "La cadena logística se ha acostumbrado a una velocidad que, muchas veces, supera la capacidad humana y eso es lo que estamos sufriendo. Aún así, podemos decir que el puerto de Algeciras sigue despachando más rápido que el resto de los puertos. El cuello de botella está en sanidad exterior porque tenemos un problema serio de dotación de personal".

L.P: ¿Faltan efectivos?

R.B: "Así es. El personal que hay destinado para estas inspecciones hace lo que puede pero no es suficiente. Desgraciadamente el puerto de Algeciras no es un puerto atractivo para que vengan perso-

nas que han aprobado la oposición y no lo demandan. Como tienen derecho a la movilidad geográfica, tras pasar unos años aquí, piden irse a lugares más atractivos para ellos y no son sustituidos. Además como los presupuestos están completamente congelados pues tampoco se envían más inspectores por lo que nos encontramos con un número de veterinarios escasos para poder recepcionar tal número de mercancías".

L.P: ¿Cuántos serían necesarios? R.B: "Por lo menos 34. También sería necesario que se les dotara de un equipamiento informático más actualizado y ágil porque vamos mucho más rápido que ellos. El funcionario tiene problemas con la gestión del programa y se tarda mucho en verificar un dosier".

Reducir el horario

L.P: Si el horario del Punto de Inspección Fronteriza (PIF) es de 24 horas y los inspectores son tan pocos, ¿cómo se combinan esos elementos?

R.B: "Es que ése es otro de los problemas. Estos inspectores tienen un sistema de descanso contemplado por la ley que les permite compensar las horas que trabajan de más con días libres. Si un operador les dice que se tienen que quedar a inspeccionar hasta las dos de la mañana, lo hacen, pero luego van acumulando días libres. Por eso, desde Ateia defendemos que se limite el horario del PIF como una ecuación matemática. Si no hay veterinarios o inspectores suficientes no se puede dar un servicio de 24 horas.



Si no hay
veterinarios
o inspectores
suficientes no
se puede dar un
servicio de 24
horas

Algeciras sigue despachando más rápido que el resto de los puertos

Laxitud

L.P: ¿Qué más objetivos se marca la asociación?

R.B: "Sudáfrica, ese es el objetivo. Tenemos que ser conocedores de que nuestros puertos competidores no son los españoles sino los que están en otros países de la Unión Europea. Esos puertos están trayendo mercancías que no pasan por nuestros puertos pero que sí consumimos en España".

L.P: ¿Y en qué son más competitivos esos puertos?

R.B: "Son más laxos con la mercancía que pasa. Si bien es cierto que los precios son muy parecidos, esa laxitud supone una ventaja muy importante para ellos. Por Sines, en Portugal, entra la naranja de Sudáfrica que consumimos en España cuando debería entrar por Algeciras. Las medidas han

de ser iguales para todo el mundo. Por ejemplo, no entiendo por qué permiten salir de Francia a un camión sin precinto cuando a mí no me lo permiten".

L.P: ¿Por qué se tarda tanto tiempo en solventar estos inconvenientes?

R.B: "Porque las paraduanas las llevan tres ministerios y no se coordinan. Es ilógico tener un PIF dotado con 14 inspectores cuando en otros puertos, algunos con tráficos menores al de Algeciras, tienen más de treinta. De hecho, aquí hay una media de 3.300 expedientes por cada inspector cuando la media nacional se sitúa en 1.100. Dentro de esta media se encuentran inspectores que verifican diez expedientes al mes. Por eso, nuestra intención es luchar porque haya más fluidez en el tráfico de mercancías".

En Ateia
defendemos
que se limite
el horario del
PIF como
una ecuación
matemática



Marruecos baila al ritmo de la 'kalinka'

RUSIA HA REACTIVADO EL RITMO DE LAS EXPEDICIONES DE MARRUECOS Y HA PROPICIADO SALIDAS ALTERNATIVAS A LA NATURAL POR EL NORTE O A LA MARÍTIMA AGADIR-PORT VEN-DRES (PERPIGNAN). CMA-CGM DA OTROS AIRES CON LA LÍNEA AGADIR-SAINT PETERSBURGO.

El veto ruso ha dado un nuevo respiro a las exportaciones de frutas y hortalizas de Marruecos. De hecho, la naviera CMA CGM creaba una línea directa Agadir-Saint Petersburgo durante 2016 con un tránsito de ocho días para revitalizar las acciones con Rusia. El tomate es la puerta de acceso de las hortalizas marroquíes al mercado ruso, hasta el punto de que en 2016 incrementó sus envíos en más de un 80 por ciento, beneficiado por esta nueva línea marítima.

Marruecos introdujo en Rusia más de 110.000 toneladas de tomate en 2016 frente a las 60.000 toneladas de media en el periodo 2014-2015.

Mar y mar. El grueso de las exportaciones hortofrutícolas de Marruecos a Europa se realizan por carretera hasta la entrada del veto ruso, donde la vía marítima ha ido ganando peso.

El puerto de Port Vendres en Perpignan recibió durante 2016 sobre 178.000 toneladas de frutas y hortalizas de Marruecos de las 388.000 toneladas que recibió de este origen y ha sido la alternativa al asfalto.

Ahora, la naviera CMA CGM ha reactivado el negocio con el mercado ruso y la 'kalinka' (baile tradicional ruso) gana más presencia en la industria marroquí hortofrutícola.

Rusia se ha convertido en el tercer mercado más importante para el mercado de Marruecos, tras Francia y España, con algunas referencias estratégicas como la mandarina, donde Rusia se ha convertido en el cliente más importante para este producto al concentrar más de 200.000 toneladas de las casi 500.000 toneladas que exportaron los operadores de Marruecos.

Mercados. Francia es el mercado de referencia para las empresas de Marruecos, aunque los volúmenes han dejado de crecer por la maduración del mercado galo. En la búsqueda de nuevos mercados Marruecos suma problemas en el Reino Uni-

Puertos de España

3.650.081

Crece el tránsito de mercancías hortofrutícolas

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MOVIERON POR ENCIMA DE LOS 9.35 MILLONES DE TONELADAS DURANTE EL PERÍODO ENERO-NOVIEMBRE DE 2017, CON ALGECIRAS COMO PRINCIPAL BALUARTE, ACAPARANDO EL 39 POR CIENTO DEL TOTAL COMERCIALIZADO.



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

Gran parte de ese crecimiento viene avalado por la política comercial desplegada por los gestores

portuarios españoles, que a través de los principales puertos de interés general contribuyen a que más del 60% de las exportaciones, y en torno al 80 por ciento de las importaciones se realice

TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES (ENERO-NOVIEMBRE 2017)

(Expresado en toneladas). Fuente: Aduanas de España.

166.186 150.259 127.349 116.219 112.325 98.563 91.561 65.625 62.790 51.432 45.874

Marín Cartagena Sevilla Baleares Alicante Tarragona Bilbao Melilla Castellón Motril

MARRUECOS - MOTRIL

do. Su salida natural por el mercado británico de la mano del tomate cherry de Delassus, se ha ido complicando con la incorporación de nuevos proveedores.

En los últimos tres años se ha observado una debilidad de la presencia de tomate 'made in Maroc' a tenor de los problemas de servicio con el cherry en las cadenas británicas, por las complejidades climatológicas de los últimos dos inviernos que han lastrado la disponibilidad de esta referencia. Cadenas como la propia Tesco, Sainsbury's o Waitrose han ido recuperando 'facing' de tomate a favor de la oferta española.

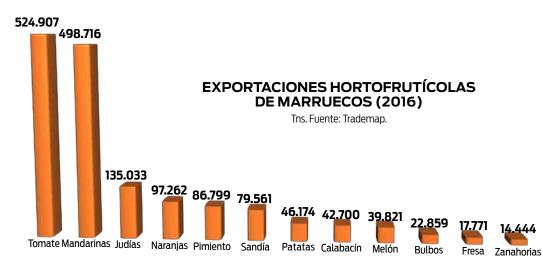
Marruecos ha pasado de sumar más de 35.000 toneladas de tomate en Reino Unido a ubicarse en las 20.000 toneladas de media en el periodo 2015-2016.

a través de sus instalaciones.

El tráfico total de frutas, hortalizas y legumbres por los puertos españoles alcanzó los 9,35 millones de toneladas en el período de enero-noviembre de 2017, lo que representa un incremento superior al 10 por ciento con respecto a los 8,41 millones de toneladas movidos durante esas mismas fechas en 2016.

El desembarque de este tipo productos representa el 35,4 por ciento del tonelaje total movido. En concreto, 3,3 millones de toneladas, mientras el embarque representa el 18,3 por ciento y 1,72 millones de toneladas.

Con respecto, al desembarque en tránsito de frutas y hortalizas a través de los puertos españoles se mueve en torno a 1,81 millones de toneladas, mientras el embarque en tránsito representa el 21,5% y 2,11 millones de toneladas. •







FRS y el puerto de Motril, una combinación ganadora

LA ROTACIÓN DE LA NAVIERA FRS ENTRE EL PUERTO DE TÁNGER MED, EN MARRUECOS, Y EL DE MOTRIL ESTÁ SUPONIENDO PARA ESTE ÚLTIMO UN GRAN CRECIMIENTO EN EL NÚMERO DE OPERACIONES COMERCIALES QUE REALIZAN AL AÑO. DE HECHO, EN ESTA LÍNEA SE HA PASADO DE LAS 3.800 UNIDADES DE CARGA EN 2016 HASTA LAS 15.100 DE 2017, SEGÚN FUENTES DE LA PROPIA AUTORIDAD PORTUARIA.

Uno de los secretos de este crecimiento es la rapidez con la que los camiones que llegan a Motril pasan los controles fitosanitarios. En este sentido, el presidente de la Autoridad Portuaria de Motril, Francisco José Álvarez de la Chica, afirma que "aún pasando la inspección fitosanitaria el último camión está fuera del puerto como máximo a las tres horas", lo que supone una "optimización de la línea logística", puesto que el tiempo de espera desde otros puertos como Algeciras o Málaga puede llegar a las 48 horas.

Futuro esperanzador. Aunque la línea de FRS está dando resultados muy positivos al puerto de Motril, desde esta entidad portuaria aseguran que "nuestro crecimiento es constatable" y añaden que, en el año 2019, "esperamos tener un crecimiento superior al 40 por ciento" que suponga que FRS duplique sus servicios y los mejore.

La anticipación es la clave. Álvarez de la Chica reconoce que, parte del éxito del puerto de Motril, está en la "anticipación" para evitar problemas. En este sentido asegura que "en el momento en el que veamos que se puede colapsar tendremos que decir que 'no'. De hecho, desde el pasado 15 de enero el puerto ya cuenta con una tercera inspectora de sanidad vegetal de manera que "nos hemos anticipado al problema que podía surgir con las inspecciones del tomate". Desde el mes de junio del año pasado empezamos a trabajar junto con la Subdelegación del Gobierno de Granada

para resolver ese cuello de botella que se podía plantear en el mes de enero con las inspecciones fitosanitarias del tomate procedente de Marruecos".

Además, y aunque el puerto motrileño ofrece servicio de inspección sanitaria de lunes a sábado, desde la Autoridad Portuaria se está trabajando en que también se pueda prestar en domingo pero siempre teniendo en cuenta que "lo que prevalece es el servicio a nuestros clientes que es a quienes nos debemos".



MARRUECOS - MOTRIL



Puerto de Motril

Nuevas instalaciones para dar un mejor servicio

El puerto de Motril cuenta con las infraestructuras necesarias para multiplicar por cuatro o por cinco los tráficos actuales que se sitúan en las 15.100 operaciones anuales. De hecho, este año se ejecutará una nueva plataforma de aparcamiento para camiones que tendrá una capacidad para 260 vehículos. Esta nueva zona contará con servicio wi-fi, zona para vestuarios y duchas para

los transportistas, cafetería y sala de televisión. El objetivo es que "el tiempo que estén en el puerto de Motril lo pasen lo más cómodamente posible" si bien insisten en que no ha de superar las tres horas.

Esta nueva instalación supondrá una inversión de 2 millones de euros a la que hay que sumar otro 1.400.000 euros destinado a "optimizar los flujos terrestres dentro de la zona portuaria", tal y como explica Álvarez de la Chica quien insiste en que "debemos ser ágiles y rápidos y no saturar el puerto".

Además de estas inversiones, cabe destacar que el puerto de Motril satisface a los transportistas ya que no tienen que pagar sobrecostes de estancia en el puerto y, en segundo lugar, "pueden estar tranquilos porque todos los camiones están dentro de la zona fiscal y,

por lo tanto, están dentro de zonas valladas y vigiladas por videocámaras y por la Policía Portuaria y por la Guardia Civil".

Desde la Autoridad Portuaria también recuerdan que el índice de roturas en el puerto motrileño es cero ya que los estibadores que realizan las operaciones tienen "un cuidado especial con las mercancías porque no se le puede achacar a terceros".



Partida apuesta por el puerto de Motril y fortalece sus servicios con Marruecos

EL CRECIMIENTO DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE MOTRIL NO HA PASADO DESAPERCIBIDO PARA OPERADORES LOGÍSTICOS COMO PARTIDA LOGISTICS. ESTA AGENCIA ADUANERA HA AMPLIADO SUS SERVICIOS CON EL NORTE DE MARRUECOS Y HA ABIERTO UNA OFICINA EN EL PUERTO MOTRILEÑO, UNO DE LOS ENCLAVES DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO Y LOCALIZADO EN EL LITORAL GRANADINO DEL MAR MEDITERRÁNEO.



Fernando Partida, gerente de Partida Aduanas.

Este puerto goza de una posición privilegiada para conectar España y Europa con Marruecos y además cuenta con una conexión directa a la autovía por lo que aporta grandes ventajas para la carga rodada (ro-ro).

Con un crecimiento del 98,5% en el tráfico de mercancía general con respecto al año anterior, el puerto de Motril ha manipulado 448.000 toneladas durante los seis primeros meses de 2017. "Establecerse físicamente en Motril es una decisión adecuada con el fin de proporcionar al cliente más opciones logísticas y agilidad en los procesos aduaneros", asegura Fernando Partida, gerente de Partida Aduanas.

El aumento del volumen de las mercancías viene motivado por la conexión marítima Tánger Med – Puerto de Motril, servicio proporcionado por la naviera FRS, quien también se ocupa de la línea marítima entre Algeciras y Marruecos para la carga rodada (Ro-Ro).

Desde Partida Aduanas están muy "satisfechos" con la oficina en este puerto. "Viendo la evolución del puerto de Motril, hemos decidido abrir nuestra propia delegación, con nuestro propio personal, en los próximos días se incorporara una segunda persona", explica Fernando Partida, quien a la vez asegura que "el puerto da todo tipo de facilidades, no sólo a nosotros, sino también a los transportistas y la aduana es flexible por lo que estamos contentos por cómo está creciendo".

Segundo barco. En opinión de Fernando Partida, el crecimiento de este puerto puede ser mayor ya que se está estudiando la posibilidad de que haya una segunda línea entre Marruecos y Motril, que aún incrementaría más el volumen de mercancías. En este sentido, asegura que "si el puerto tuviera dos rotaciones

sería muy competitivo lo que pasa es que hay que hacer un esfuerzo económico muy grande".

El recinto portuario de Motril cuenta con Punto de Inspección Fronterizo (PIF), para verificar los estándares de calidad de la mercancía hortofrutícola, un parking gratuito para camiones y óptima comunicación por carretera a través de las autovías del Mediterráneo y la A44.

Como Operador Económico Autorizado (OEA), PARTIDA garantiza la optimización de los procedimientos Aduaneros, simplificación de trámites y facilidades de seguridad y protección en su oficina en el Puerto de Motril, como ocurre en el Puerto de Algeciras.

Presencia en Fruit Logistica. Por otro lado, PAR-TIDA acudirá en febrero a Berlín a Fruit Logistica, la cita internacional más importante del sector hor-

tofrutícola, que reúne a las empresas más punteras del comercio hortofrutícola mundial. Más de 3.000 expositores y 76.000 visitantes asistirán a la cita, entre ellos, 3 personas del equipo de Partida.

Fruit Logistica será la primera de las citas comerciales a la que acudirá el Agente de Aduanas y Operador Logístico de confianza del puerto de Algeciras, donde tiene más de 90 años de experiencia, y ahora también operando físicamente desde el puerto granadino de Motril, con la reciente apertura de una oficina.

Así, tras Fruit Logistica, que se celebra del 7 al 9 de febrero, PARTIDA participará, entre otros eventos, en el Workshop Internacional de Servicios a los tráficos del Estrecho, en los que la compañía es experta, que será en abril. También tendrá protagonismo en el VII Encuentro Hispano-Marroquí de Transporte y Logística.





CONNECTING MARKETS

fermaccargo.com











La fauna auxiliar de Agrobío triunfa en Marruecos

AGROBÍO ES UNA DE LAS EMPRESAS ALMERIENSES CON MAYOR CRECIMIENTO DE NEGOCIO EN MARRUECOS. DE HECHO, NO HAY UNA SEMANA EN LA QUE LA EMPRESA QUE DIRIGE JOSÉ ANTONIO SANTORROMÁN NO ENVÍE UN CAMIÓN CON FAUNA AUXILIAR AL PAÍS MAGREBÍ DESTINO "AL QUE ESTÁN AUMENTANDO LA EXPORTACIÓN", TAL Y COMO EXPLICA FRANCISCO TORRES, DIRECTOR DE EXPORTACIONES DE LA EMPRESA.

A lo largo de 45 semanas, los insectos de Agrobío, fundamentalmente abejorros, y demás complementos como placas, rollos y feromonas llegan a los invernaderos de Marruecos gracias a la conexión entre Algeciras y Tánger Med, el puerto de Tánger. Para la empresa almeriense esta conexión es la mejor va que al ser animales vivos se debe tener cuidado con ellos y la cadena de frío es fundamental. Cuando esta fauna viaja en barco si tienen que ir en bodega a los camiones se les obliga a parar los equipos de frío por los niveles de CO2, por lo que todo lo que sea reducir el tiempo en el barco mejora su situación".

"Muchas colmenas". Torres explica que, en el país norteafricano, se consumen "muchas colmenas" porque son cultivos de ciclos largos a la vez que añade que suministran fauna auxiliar a cerca de 2.000 hectáreas. "Son fincas muy grandes, muchas de ellas de 700 hectáreas, que están en manos de seis o siete empresas", añade.

Agrobío confía en el buen hacer de González Gaggero en España para sus gestiones aduaneras, "porque te hace una buena gestión", mientras que en Marruecos ese trabajo se lo hace Triex.

"Requisitos estrictos". Desde el transitario y agente de aduanas González Gaggero

explican que a la hora de transportar los abejorros y fauna auxiliar hay que "cumplir con unos requisitos estrictos". En este sentido, Julio Tejada, del servicio de Aduanas de González Gaggero, destaca que "hay transportistas que se especializan y sólo se dedican a este servicio". Lo que hacen es cumplir una serie de normas que se recogen en el decreto que regula el transporte por carretera de este tipo de mercancía. Tal y como explica Tejada, "Sanidad hace mucho hincapié en esto porque el objetivo es el bienestar de los ani-

Curiosidad. Hasta tal punto se vela por el bienestar de la fauna auxiliar que las declaraciones de aduana para los abejorros que generen circuito rojo –inspección física-, "nunca podrán ser sometidos a inspección no invasiva –escáner- ya que la incidencia de estos Rayos X sobre las larvas, producen malformaciones e incluso la muerte de muchos individuos".

Salvo el cuidado que se tiene con esta fauna, el proceso de despacho aduanero se diferencia "poco" de cualquier otra mercancía que salga en exportación de territorio aduanero de la Unión Europea, "con la salvedad de que tiene que pasar un control sanitario previo y emitir un certificado sanitario de exportación (ASE) que es necesario para la introducción de esta mercancía en el país de destino". Este certificado puede venir emitido de origen –desde el servicio de sanidad animal ubicado en la provincia de origen del exportador-, o bien se puede generar, previa presentación de la documentación sanitaria correspondiente, en la aduana de salida.

Prioridad absoluta. Según explica el transitario, el despacho de aduanas de "cualquier animal vivo tiene preferencia por delante de cualquier otro tipo de mercancía". Además en el caso de que haya un error en la emisión del certificado sanitario, "normalmente se ponen en contacto los servicios sanitarios emisor y receptor de la mercancía y se suele arreglar con una modificación de oficio". •





Spanish Ports **Connecting The World** To Fresh Food



España, **Líder Mundial** en Exportación de Frutas y Verduras



PRINCIPAL HUB DEL SUR DE EUROPA.

EN LA ENCRUCIJADA DE LAS PRINCIPALES RUTAS MARÍTIMAS



CONECTADOS CON

LAS PRINCIPALES REDES DE TRANSPORTE DE **EUROPA**



545 MILLONES **DE TONELADAS** DE MERCANCÍAS MANIPULADAS EN 2017, **INCLUÍDAS 9,5 MILLONES** DE TONELADAS DE FRUTAS Y VERDURAS













FRS espera llegar en 2018 a 23.000 unidades de carga en su línea con Motril

LA APUESTA POR LA APERTURA DE UNA NUEVA LÍNEA MARÍTIMA NUNCA ES FÁCIL YA QUE PUEDE HABER MUCHOS CONDICIONANTES QUE PUEDAN SUPONER EL ÉXITO O EL FRACASO. LOS MÁS DE 75 AÑOS DE EXPERIENCIA DE LA NAVIERA FRS LE HAN SERVIDO PARA APOSTAR POR LA LÍNEA ENTRE TÁNGER MED Y MOTRIL Y, HASTA AHORA, EL TIEMPO Y EL CRECIMIENTO DEL TRÁFICO LES ESTÁN DANDO LA RAZÓN.

Esta compañía naviera, que es la que cuenta con una mayor número de buques en el Estrecho – 3 Ro-PAX y 3 Fast Ferrys-, tiene previsto "incrementar el paso de mercancías por Motril", tras ver los resultados de este 2017, como asegura Fernando Santamaría, Cargo Manager de FRS. Sin embargo, aseguran que no quieren que el puerto granadino se "colapse", aunque sí tienen "muchas expectativas puestas en Motril".

Aunque en el sector hay muchos rumores con la posibilidad de que FRS ponga una segunda rotación con Marruecos desde la compañía de momento no lo ven factible. "Tenemos una sola salida y no tenemos previsto más porque nos ha costado muchísimo llegar donde estamos".

Heredero. Desde FRS confían mucho en las posibili-

dades del puerto de Motril y añaden que "sabemos que nunca se va a comer a Algeciras porque Algeciras va a ser la referencia pero sí puede ser su heredero, sobre todo, durante la campaña agrícola marroquí". De hecho, "para nosotros Motril es un afluente del río principal que es Algeciras".

Los datos corroboran las palabras de Fernando Santamaría hasta el punto de que la línea Tánger Med-Motril ha cerrado el año con 15.000 unidades de carga entre ida y vuelta y en este 2018 "esperamos que nuestras unidades de carga no bajen de las 23.000". De hecho desde la naviera confían en que la línea termine el 2018 superando estas cifras.

Sin duda, Motril, gracias a FRS, puede ser una gran alternativa al Estrecho para el tráfico de frutas y hortalizas. Si el tráfico del Estrecho se mueve anualmente entre las 300.000 unidades de carga anuales, si Motril llegase a las 30.000, de las cuales 6.000 ó 7.000 serían de frutas y hortalizas, supondría un paso de gigante para este binomio formado por el puerto granadino y por esta naviera.

Control fitosanitario. No obstante, desde la naviera aseguran que el tráfico de productos hortofrutícolas en la rotación entre Tánger y Motril dependerá de las inspecciones fitosanitarias en el puerto español. En este sentido, confían en la celeridad v en la buena gestión del puerto motrileño que, a día de hoy, recibe unas 8 ó 10 unidades de carga de frutas y hortalizas pero que se espera que estos números crezcan hasta los 20 ó 25.

Para incrementar el volumen del tráfico de frutas y hortalizas desde la naviera tienen muy claro que es necesario tratar con el productor. En esta línea, Santamaría explica que "nos estamos interesando por lo que pasa después en el transporte y también nos interesamos por los servicios aduaneros porque lo que queremos es que el tráfico entre los dos puertos sea fluido porque eso beneficiará a la propia línea y a otras que nos pueden resultar interesantes".

Tal y como explican desde la naviera, Azura es el principal cliente aunque también trabajan con otras empresas marroquíes. No obstante, aseguran que lo que "sí tenemos son productores transportistas que es un cliente que se autoabastece de su transporte". Este es el caso de las hierbas aromáticas, cuyos transportistas son también productores, que han elegido probar con Motril porque "han oído que es una línea que está funcionando muy bien".





Una oportunidad con debilidad logística

LAS OPORTUNIDADES DE SENEGAL SE VEN ENTURBIADAS POR LA FALTA DE SERVICIOS LOGÍSTICOS Y ADMINISTRATIVOS PARA RESPONDER ANTE LAS NECESIDADES DE EXPORTACIÓN. LA AGENCIA ASEPEX 'PEINA' LAS OPORTUNIDADES PARA SUMAR INVERSORES INTERNACIONALES.



Senegal no duda en hacer gestos a los inversores internacionales para que contemplen a esta zona productiva de Africa como proveedor presente para los mercados europeos, africanos y árabes. La Agence Sénégalaise de Promotion des Exportations (Asepex) es el 'lobby' encargado de promocionar las oportunidades de Senegal, tanto en la proyección de las oportunidades de Senegal como en la captación de inversores.

Bajo el lema 'Your trade partner in Senegal', la Asepex trata de desarrollar el marco ideal para que las empresas operen en Senegal y vean en este destino un área de producción a desarrollar.

La realidad es que Senegal se ha visto dimensionada con la entrada de capital francés, holandés y, sobre todo, español, aunque el lento retorno de inversiones logísticas en el Puerto de Dakar están provocando

CALENDARIO DE DISPONIBILIDAD DE FRUTAS Y HORTALIZAS EN SENEGAL (2016)													
		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Die
Banana	Saint Louis-Podor												
	Niayes												
	Casamance												
Fresa	Dakar - Mboux												
Lima	Dakar-Thiés												
	Casamance												
Mango	Dakar												
	Thiés												
	Fatck												
	Casamance												
Melón	Saint Louis												
	Dakar-Pout												
	Thiés-Mboux												
Papaya	Dakar												
	Fatck												
	Casamance												
Piña	Casamance												
Pomelo	Saint Louis												
	Dakar-Thíes												

Casamance

Origen-Destino

filtraciones y salidas de los inversores.

Hay casos como el de la empresa francesa Compagnie Fruitière, que aterrizó en Senegal hace más de 10 años para el desarrollo del tomate cherry, hasta el punto de convertirse en un operador con capacidad para movilizar 10.000 toneladas gracias a las 100 hectáreas invernadas en la región de Saint-Louis bajo la marca Doona, y hoy estas pretensiones se han reducido a la mitad por los problemas logísticos.

De hecho, Asepex llegó a utilizar el caso de éxito de Fruitière para posicionar a Senegal como un marco de oportunidades por delante de Marruecos ante los inversores UE.

La firma Grands Domaines du Senegal, propiedad de Fruitière, llegó a invertir 25 millones de euros en invernaderos con capacidad para alcanzar unos niveles de José Rodríguez | Director de Guanter Rodríguez - Senegal

"Las exportaciones de Marruecos a Senegal facilitan la alternativa por carretera"

Hace 14 meses la firma Guanter Rodríguez puso sobre la mesa un servicio por carretera para expedir productos perecederos desde Senegal a Europa. El servicio se encuentra en marcha, "aunque aumentaremos nuestras posibilidades a medio plazo, ya que nuevos clientes han mostrado su in-

terés por este servicio", adelanta José Rodríguez, director general de Guanter Rodríguez.

El servicio supone seis días desde el centro de Senegal hasta Algeciras (España), cruzando Mauritania. El incremento de tráfico se ha visto beneficia-



do por "el incremento de las exportaciones hortofrutícolas de Marruecos a Senegal y a todo el Africa Atlántica, lo que nos ha permitido mayor disponibilidad logística a la hora de realizar los retornos", explica Rodríguez. Actualmente, el ocho por

ciento de las exportaciones de mango se realizan por ca-

de mango se realizan por carretera, aunque el director de Guanter Rodríguez confía en que el servicio por carretera se popularice entre los exportadores por agilidad en el servicio, ya que la firma no sólo hace la labor logística, sino la aduanera y la fitosanitaria



14.000 toneladas de hortalizas cultivadas.

El abanico. Senegal ofrece un amplio marco de posibilidades hortofrutícolas, porque "nuestras condiciones climáticas nos permiten producir un amplio rango de frutas y hortalizas, que van desde bananas, hasta pimientos europeos, pasando por uvas, berenjenas o judías", señala Malick Diop, director de Asepex.

Mango y melón son los escaparates en los que se fija Asepex para mostrar las posibilidades de Senegal, aunque empresas como Agrícola Famosa –el mayor productor de melón a nivel mundial-hicieron una operación de ida y vuelta que duró dos años.

El mango es la fruta que ha gozado de mayor retorno de imagen en Senegal, aunque el impacto económico

se ha quedado frenado en el periodo 2014-2016 con las 14.000 toneladas exportadas, y donde Holanda aparece como el mercado más activo frente al 'stand by' de destinos con mayor tradición de consumo como Francia y España.

El melón también se ha visto frenado en sus expectativas por asuntos de agenda y coincidencia con la campaña española. La firma española Procomel fue la primera en aterrizar y su trayectoria depende del inicio de la oferta en la Península Ibérica.

Logística. Aunque desde Asepex se traslada que el tiempo logístico es asumible con siete días por barco desde Dakar (Senegal) hasta Algeciras (España); un día por la vía terrestre al Sur de Marruecos, cruzando Mauritania o 10 horas



por avión a Dubai, la realidad es que se trabajan diferentes proyectos para mejorar estos tiempos.

Actualmente, la mayoría de las operaciones logísticas de mango de Senegal son por vía marítima -88 por ciento-, seguido de un ocho por ciento en el uso del camión para el mercado de Marruecos y un cuatro por ciento por avión tanto para Europa como para Oriente Próximo.

Uno de los hándicaps que ofrece el Puerto de Dakar es la falta de líneas marítimas de Ro-Ro en conexión con Europa, que provocaría un salto en los tiempos de expedición.

Pero los volúmenes de exportación de Senegal a Europa no son tan contundentes y, en algunos casos, como el melón han perdido la fuerza numérica de hace dos ejercicios. •

		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Die
Sandía	Saint Louis												
	Thíes - Kaolaok												
Berenjena	Dakar - Thíes												
Boniato	Lac de Guiers												
Calabacín	Dakar - Thíes												
Cebolla	Valle de Fleuve Senegal												
	Potou-Rao-												
	Thíes												
	Kaolaok - Tambacounda												
Cebolla verde	Lac de Guiers												
Judía verde	Saint-Louis												
	Dakar - Thíes												
Maíz dulce	Saint - Louis												
	Dakar - Mbour												
Patata	Dakar												
Pimiento	Saint-Louis												
	Dakar												
Tomate pera	Saint Louis - Podor												
	Dakar - Thíes												
	Casamance												
Tomate cherry	Saint Louis - Lac de Guiers												
	Dakar												





◆ CARTONPET | ALTERNATIVAS AL ENVASE CONVENCIONAL PET

La bandeja de cartón Pet es una alternativa sostenible a los envases convencionales de Pet para fruta, hortalizas y comestibles recién cortados. La bandeja de envase se ha realizado con un material innovador. En comparación con el Pet normal el material alcanza un peso específico muy bajo, de forma que el envase pesa hasta la mitad menos del envase estándar, menos incluso que el 50 por ciento.

Las características funcionales y mecánicas de la bandeja de Cartonpet se corresponden a las de los recipientes de Pet. La bandeja de Cartonpet se compone de un 80 por ciento de material reciclado. Del mismo modo, el nuevo material de envase es igual de respetuoso con el medio ambiente como los envases de papel o cartón. Las burbujas en la centro del material refuerzan el color similar al del cartón.

Asimismo, el material posee una superficie lisa y tersa y consigue un fondo claro. Esto garantiza una reproducción de gran viveza en la estampación.

Idai Nature |

Busca proveedor para que sus envases provengan de fuentes recicladas

LA COMPAÑÍA REQUIERE UN PACKAGING QUE, ADEMÁS DE SU PREOCUPACIÓN MEDIOAMBIENTAL, SE IDENTIFIQUE POR SER ROMPEDOR CON LOS ESTANDARES.

La compañía especialista en productos innovadores para el cultivo de frutas y hortalizas sin residuos químicos, Idai Nature, ha trasladado al marco de los desayunos del Clúster de Innovación en Envase y Embalaje su necesidad de contar con proveedores para sus envases de plástico que provengan de fuentes recicladas y estén certificados como tal.

Además, de que este tipo de packaging se identifique por ser "rompedor e innovador y cuente con añadidos como tapones con válvulas, garantizando también la máxima calidad del producto", ha explicado el responsable de Relaciones Institucionales de Idai Nature, Luis Vera.

En este sentido, "queremos adelantarnos a las necesidades de nuestros clientes y hacer llegar la filosofía innovadora y respetuosa con el medio ambiente a todos los pilares de la compañía", ha destacado.

Empresa. La empresa, que exporta a 34 países y cuenta con fábrica propia en la Pobla de Vallbona (Valencia) y México y oficinas comerciales en Estados Unidos y Turquía, dispone de un laboratorio propio de innovación. Pero, además se nutre de ideas de entidades externas como Ainia, Csic o los departamentos de investigación de la Universitat Jaume I de Castellón.

Inversión. En este sentido, prevé que para 2020 el porcentaje de inversión en innovación esté cercano al 20 por ciento de su facturación, lo que eleva a la compañía por encima de la media nacional y la sitúa en la misma línea que los laboratorios farmacéuticos.

Idai Nature cuenta además, dentro de la Universitat Politècnica de València, con una Cátedra desde la que se incorpora talento y se desarrollan nuevas innovaciones. Se trata de un sector que debe estar en continua innovación ya que "cada año, debido al cambio climático, la sequía y la retirada de productos dañinos para la salud humana, aparecen de 40 a 50 nuevas plagas", explicó Vera.

Mercado. Por su parte, la compañía Bbooster Ventures, gestora de capital riesgo que invierte en empresas tecnológicas de reciente creación, a través de su socio Fundador, Enrique Penichet, ha indicado cómo se encuentra en la actualidad el mercado. Además de la rapidez con la que se han de tomar decisiones y arriesgar para indicar que es esencial contar con una cultura innovadora en las compañías que fuerce al cambio continuo.





CONFIANZA SIN FIANZA











◆ ENVASES | MÁS DEL 75 POR CIENTO DE LOS MAYORISTAS PREFIEREN ENVASES DE UN SOLO USO

Este es el porcentaje de mayoristas de frutas y hortalizas de Mercamadrid y Mercabarna que prefieren el envase de un sólo uso y desean que a medio plazo sea el principal.

En la actualidad, tres de cada diez mayoristas manejan el envase de un sólo uso como principal, envase cuatro de cada diez manejan más envases perdidos que retornables, y tres de cada diez mayoristas manejan igual cantidad de retornable y de "perdido".

Sólo uno de cada diez mayoristas declara que el envase retornable es el envase principal en su negocio, y algo más de dos de cada diez dicen que los envases retornables suponen más de la mitad del total de envases.

La mitad de los mayoristas especifican alguna vez el envase en el que tienen que ir los pedidos cuando compran a sus proveedores, y una tercera parte declara que sus clientes, los detallistas, también les suelen concretar el envase en el que desean recibir sus productos.



Todo sobre láminas y termoformado Pet

LA CUMBRE DE LÁMINAS Y
TERMOFORMADO PET, QUE SE CELEBRARÁ
DEL 19 AL 20 DE FEBRERO DE 2018 EN
LONDRES, EVALÚA LÁMINAS Y BANDEJAS
DE TERMOFORMADO INNOVADORAS
PARA EMPAQUETADO DE ALIMENTOS.

En la actualidad, los supermercados, los productores de alimentos y mercados de alimentos procesados de Reino Unido demandan soluciones de embalado sostenibles, listas para usar.

Helen McGeough, asesora sénior de PCI Wood Mackenzie abrirá la cumbre con el artículo 'RPET Market Outlook - and issues impacting the market' (Perspectivas del mercado del Pet reciclado y los problemas que tienen impacto en el mercado), en especial en Reino Unido y el impacto de la prohibición de deshechos de plásticos de China.

Por otro lado, Bernard Chase, especialista del mercado, de Plastics, WRAP comentará los esfuerzos realizados por la industria de termoformado para recuperar miles de bandejas y recipientes en Reino Unido para cumplir con los objetivos de la economía circular.

Sostenibilidad. Aliplast revelará como está soportando el uso eficiente y sostenible de láminas PET en aplicaciones de termoformado, puesto que el Reino Unido tiene dificultades para reciclar billones de bandejas negras de termoformado, la cumbre tiene una sesión sobre 'Recycling black food trays - challenges & progress to date' (El reciclaje de las bandejas negras de alimen-

tos: desafíos y progreso hasta el momento) liderado por Nextek junto con presentaciones de Viridor.

Linpac Packaging (Klöckner Pentaplast) dará una ponencia sobre sobre 'rPET - the sustainable future' (PET reciclado: el futuro sostenible) y cómo LINPAC está ofreciendo soluciones innovadoras y sostenibles en embalado de termoformado, para ilustrar el uso de plástico reciclado en termoformado.

Programa. Tecnología de barrera de oxígeno para bandejas de termoformado APET para soportar la economía circular Point Plastic. El mercado de embalado de termoformado de Francia ELIPSO. La asociación francesa de embalado de plástico y flexible. Soluciones innovadoras de extrusión para embalaje rígido - Bandera Twin Peaks. El drama de embalar M&A y que pasa en el futuro 'Moorgate Capital'. Satisfacer una creciente demanda para una vida útil alargada del embalaje AMB. Economía circular: un proceso novedoso, enzimático para la despolimerización de todos tipos de PET incluyendo láminas y termoformados, en PTA y MEG - Carbios - Diseñado para la sostenibilidad: experiencia con el embalaje de alimentos procesados. •

Producción de vehículos |

2017 cierra con una ligera caída

LA PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS CERRÓ EL AÑO 2017 CON UN TOTAL DE 2.848.335 UNIDADES FABRICADAS, LO QUE REPRESENTA UNA CAÍDA DEL 1,5 POR CIENTO, CON RESPECTO AL AÑO 2016.



El ejercicio de 2017 no pasará a los anales de la historia por su buen comportamiento en ventas y gracias a que el mes de diciembre se ha comportado de manera benevolente, ya que se produjeron en las factorías españolas 174.426 vehículos, un 22 por ciento más en comparación con el mismo mes del ejercicio 2016, según las cifras que maneja la Asociación Española de Fabricante de Automóviles y Camiones (Anfac).

El notable incremento de la producción en el último mes del año ha servido para recortar en más de un punto porcentual la caída acumulada hasta noviembre, que era de un -2,7 por ciento.

Competencia. La producción de vehículos se mueve en un entorno cada vez más global y competitivo. Si España quiere mantener su actual posición de liderazgo (segundo fabricante europeo y octavo mundial) tiene que seguir mejorando su competitividad industrial y prepararse para los retos de una nueva movilidad. No hay que perder de vista que países del entorno más cercano, y competidores directos, como Francia e Italia, han aumentado durante 2017 su producción.

Evolución. La producción española de vehículos en el ejercicio 2017 se ha dividido en dos partes bien diferenciadas. De un lado, un primer trimestre que cerró con un 4,7 por ciento de crecimiento y, de otra el resto del año, acumulando durante meses cifras negativas.

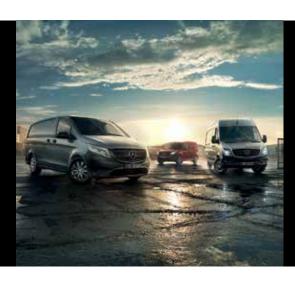
Las caídas en la producción se explican por varios motivos. En primer lugar, porque alguno de los mercados más importantes para los vehículos fabricados aquí ha pasado por malos momentos en 2017. Así, Reino Unido ha cerrado el año con un descenso en las matriculaciones de un 5,7 por ciento

lo que ha supuesto un retroceso del 7,3 por ciento en las exportaciones de vehículos españoles. Además, las incertidumbres en el proceso del llamado 'Brexit' v la devaluación de la libra esterlina frente al euro, han influido en el mercado automovilístico.

Por otro lado, hay destacar que 2017 ha sido un año en el que comenzaron a fabricarse numerosos nuevos modelos en España. Los procesos de adaptación de las líneas han llevado a la ralentización de la producción y, en algunos casos, a su total detención durante semanas.

Exportación. En cuanto a las exportaciones de vehículos, en el mes de diciembre éstas alcanzaron las 145.048 unidades, cantidad que supuso un incremento del 18,2 por ciento con respecto al mismo mes de 2016. Este aumento ha estado impulsado especialmente por el mercado francés (+34 por ciento); alemán (+7 por ciento) e italiano (+15,7 por ciento).

Resaltar también el aumento los envíos hacia el continente americano, con un 12,3 por ciento de subida. El contrapunto negativo lo pone Reino Unido, hacia donde siguen descendiendo los envíos de vehículos españoles (-10,4 por ciento). En el ejercicio complé-2017 se exportaron 2.435.336 vehículos, lo que supone un aumento del 0,1 por ciento respecto año 2016. El balance negativo se ha ido recortando con el paso de los meses desde el pasado agosto, cuando alcanzó su descenso máximo anual con un -2 por ciento. Los cinco principales destinos de los vehículos españoles en 2017 han sido Alemania, Francia y Reino Unido, Italia y Turquía. Ellos solos representan el 65 por ciento de las exportaciones de vehículos. •



Impulsa tu negocio.

Gama de vehículos profesionales Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz Vans. Born to run.



♦ MÓVIL OVERSIGHT | INFORMACIÓN A LA VISTA

Con el Móvil Oversight se mantiene al corriente al usuario sobre la situación de su carga en el desplazamiento. De forma directa con un terminal móvil se puede verificar su estatus y preparar envíos. Del mismo modo se indican los mapas, gráficos y diagramas actuales de los envíos más importantes, incluyendo detalles de la temperatura y la ubicación.

Los informes globales del envío contienen informaciones importantes, como la temperatura cinética media, así como detalles referentes al entorno interior y exterior.

Los datos están encriptados, lo criptados, lo que ofrece seguridad en la traslación de los datos a la nube.Gracias a un análisis completamente integral, el usuario obtiene en desplazamiento S11 informaciones valiosas desde su Móvil Oversight. Pueden gestionarse los envíos de principio a fin. En el Smartphone se muestran los datos en





tiempo real para poder hacer visible toda la cadena del frío. El Móvil Oversight está disponible en la versión Andoid y también iOS. •

• BLUROAD | MONITORIZACIÓN DE LA TEMPERATURA MINUTO A MINUTO

BluRoad es una solución de control de temperatura inalámbrica. No solo es ideal para el transporte refrigerado por carretera, sino también para palés, contenedores o instalaciones de refrigeración. El sistema, que puede ajustarse a las necesidades del usuario, mide y registra datos de temperatura en ciclos de minuto. Se compone de registradores de datos de temperatura colocados dentro de las áreas refrigeradas, así como de un concentrador o pasarela, ya sea en la cabina del camión o directamente en el almacén o centro logístico.

A partir de aquí, los datos se transfieren a la nube. En el caso de desviaciones de temperatura, los empleados serán alertados por SMS y correos electrónicos. Todos los datos también están disponibles en tiempo real mediante una aplicación en línea. El sistema proporciona informes de temperatura en formato PDF, a fin de que los usuarios puedan reaccionar rápidamente. BluRoad dispone asimismo de un Geolocalizador de flota de camiones opcional, que usa un módulo GPS o una conexión 2G o 3G. •



♦ COMPAGNIE FRUITIÈRE | FUMIGAR BANANAS POR VÍA DRON

La firma Compagnie Fruitière está fumigando sus cultivos de banana usando drones "extremadamente maniobrables y flexibles controlados por GPS", que permiten "un control específico en los bordes de las plantaciones y en las plantaciones de banana joven, consiguiendo una protección óptima de los cultivos", señala Magüi Martin, coordinadora de Marketing de Fruitière.

Con esta tecnología se evita que la figura humana esté presente en el proceso de fumigación, evitando

problemas de salud.

La firma francesa ha empezado a etiquetar sus bananas ecológicas sin las tradicionales etiquetas de papel. Han apostado por la técnica 'eco-friendly', que implica realizar una marca permanente directamente en la piel de la



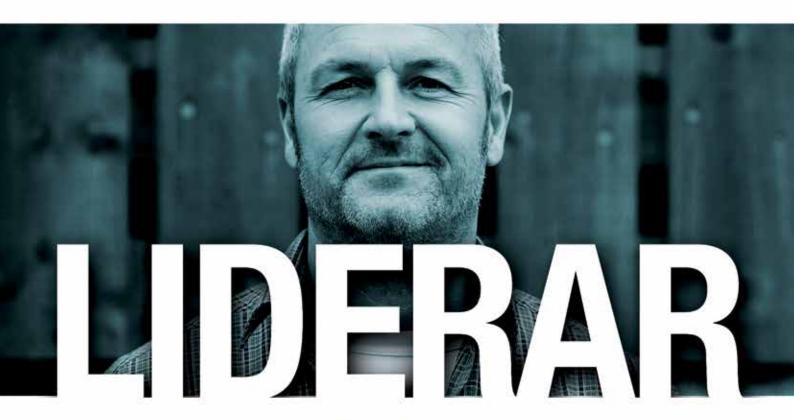


banana, usando luz de un láser de alta definición. Esta tecnología provoca una ligera presión localizada en la capa externa de la piel, "nada invasiva y que deja inalterable la fruta", señala Magüi. •

Investigamos para mejorar nuestro sector agroalimentario. Compartimos todo el conocimiento para hacerlo crecer. Y crecer juntos.

Lo impulsamos con toda nuestra energía profesional y financiera. Con nuestros productos agro y servicios especializados. Hasta ser expertos y líderes en el negocio agroalimentario.

ESTÁ EN NUESTRO ADN...



Contigo



♦ FROET Y SINDICATOS

ACUERDAN MODIFICAR EL CONVENIO COLECTIVO PARA ADECUAR LAS DIETAS

EL CAMBIO ADAPTA ESTE COMPLEMENTO, QUE AFECTARÍA A UNOS 10.000 CAMIONEROS DE LA REGIÓN DE MURCIA A LOS NUEVOS REQUISITOS EXIGIDOS POR LA SEGURIDAD SOCIAL.

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte (Froet) y los sindicatos del sector han llegado a un acuerdo por el que se modifica el convenio colectivo vigente, con el objetivo de ajustar las dietas de los conductores profesionales a los nuevos requisitos exigidos por la Tesorería General de la Seguridad Social.

El acuerdo alcanzado, que fue ratificado en la Asamblea General de Froet celebrada recientemente, introduce un reajuste en el Convenio Colectivo para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia, de forma que se elimina la dieta variable, incrementándose la dieta fija para compensar este concepto.

Acuerdo. El secretario general de Froet, Manuel Pérezcarro, explicó que en la Región de Murcia hay unos 17.000 conductores profesionales, de los cuales unos 10.000 hacen transporte internacional y larga dis-



tancia, que son a quienes fundamentalmente afecta este cambio en la legislación laboral.

Pérezcarro, quien se mostró satisfecho por el acuerdo alcanzado por los sindicatos, señaló que la conocida como dieta variable "estaba estipulada en el convenio, pasó el control de legalidad sin ningún problema, desde hace muchos años".

Dieta. Sin embargo, prosiguió el secretario general de Froet, "una interpretación relativamente reciente de la Tesorería de la Seguridad Social" abre la puerta a poder entender esa dieta variable como un complemento salarial y, por tanto, un elemento cotizable.

La dieta variable se incluía para compensar económicamente otros gastos no incluidos como fijos (desayuno, comida, cena y cama).

"Hay conductores que normalmente duermen en la cabina y tienen otros gastos, como el uso de duchas o aseos en las áreas de servicio, que no son gratuitos, o el almuerzo, que no estaba incluido como gasto fijo", detalló. •

◆ CHRISTIAENS AGRO SYSTEMS | CLASIFICA PEPINOS DE FORMA AUTOMÁTICA

El robot de embalaje Sorti-Flex (integrado, de Christiaens Agro Systems, especialista en líneas de clasificación para verduras oblongas, permite seleccionar, clasificar y envasar pepinos automáticamente. Fue desarrollado en cooperación con las empresas expertas Beltech, especialista en tecnología de procesamiento de imágenes, y ABI, fabricante de robots High End Delta Pick.

Los socios han desarrollado un nuevo concepto de clasificación y envasado au-



tomático de pepinos a alta velocidad. Esta realidad se logra mediante un sistema robotizado totalmente automatizado, el reconocimiento de imágenes en 3D más innovador y selectores de robots flexibles. Esta celda de clasificación puede empacar pepinos de forma directa en varios tipos de embalajes. •

• GRUPO LLACER Y NAVARRO | INCORPORA 39 UNIDADES SCANIA A SU FLOTA

LA FIRMA APUESTA POR SCANIA DEBIDO AL BAJO CONSUMO Y LA FIABILIDAD DE SUS VEHÍCULOS. LA ÚLTIMA ADQUISICIÓN HAN SIDO ESTAS 39 UNIDADES R450 A 4X2 NA.

Llácer y Nava-Grupo rro cuenta con más de 40 años de experiencia en el sector de transporte por carretera. Su sede central se encuentra en Oliva (Valencia), su actividad está centrada en el mercado hortofrutícola realizando transporte frigorífico por toda Europa. Su flota está compuesta por 350 vehículos, de los cuales 138 son Scania. La última adquisición han sido estas 39 unidades R450 A 4x2 NA con un motor de 13 litros y un par máximo de 2.350 Nm.

En la nueva gama de camiones de Scania, todos los motores Euro 6 cuentan con nuevos sistemas de control del motor.

Capacidad. La capacidad de refrigeración mejorada en las nuevas cabinas ofrece la oportunidad de conseguir un ahorro de combustible. Se mantienen sistemas como Scania Opticruise en modo economía, que optimiza el rendimiento del

motor para obtener el mejor consumo en función de las necesidades del cliente. Active Prediction, que adapta la conducción al terreno gracias a la utilización del posicionamiento GPS y la topografía.

Razones. Según Alfonso López, gerente de Llacer y Navarro, estás son las principales razones que han motivado a la compañía para llevar a cabo la compra: "consumo y fiabilidad. Estas tractoras dan muy buenos datos de consumo de combustible, lo cual supone un ahorro económico importante. Otro aspecto fundamental es que son muy fiables y esto nos aporta tranquilidad a la hora de trabajar".

La operación, que se ha llevado gracias a los servicios financieros de Scania Finance, Scania FMS (gestión de flotas) así como un contrato de Reparación y Mantenimiento.

◆ FRANCIA | PREVÉ SUSTITUIR LA ECOTASA CON OTRO IMPUESTO

El Gobierno francés trabaja en la creación de un impuesto de circulación para los camiones que transitan por sus carreteras, incluidos los extranjeros, para que de esta forma contribuyan al mantenimiento de las infraestructuras.

Este impuesto, del que se espera una recaudación de unos 550 millones de euros anuales, sería una alternativa a la ya conocida ecotasa que se había concebido para los camiones que utilizaban carreteras libres de peaje, y que fue abandonada a finales de 2013 por las protestas que generó, en particular en Bretaña.

La ministra de Transportes, Elisabeth Borne, ha insistido desde el comienzo de su mandato en que "los flujos de camiones que transitan por nuestro territorio también

deben contribuir a la financiación de nuestras infraestructuras".

Para materializar esa voluntad en una ley sobre la movilidad, que debe ser sometida al Parlamento en primavera, el Ejecutivo privilegia la pista del impuesto en lugar del peaje en ciertas vías interurbanas, por ser una solución más simple, según el diario económico.

Por otro lado, Borne ha adelantado que en esa ley se incluirá un dispositivo que facilitará la puesta en marcha de peajes urbanos.

"La legislación ya da ahora esa posibilidad a los ayuntamientos, pero sólo a título experimental y durante tres años, un periodo que es demasiado corto teniendo en cuenta las inversiones que hay que hacer", aseveró Borne.



MURGI-CARGO

AGENCIA DE TRANSPORTES

Podíamos usar este espacio para ofrecer nuestra propia flota de camiones frigoríficos de última generación, nuestra experiencia en transporte internacional y nacional, la cartera de clientes a los que damos servicio, la certificación IFS...

Pero hemos optado por un valor inconfundible: **puntualidad**.

Avda. Nicolás Salmerón, 36 - 1ª. 04700 El Ejido - Almería. T. +34 950 488 130 | www.murgicargo.com

◆ BFGOODRICH® | LLEGA A LOS CAMIONES EN EUROPA

BFGOODRICH® COMERCIALIZA
UNA GAMA DE NEUMÁTICOS
PARA CAMIÓN ESPECÍFICA PARA
EL MERCADO EUROPEO. ESTE
LANZAMIENTO MARCA LA LLEGADA
COMO NUEVO ACTOR EN EL
SEGMENTO 'QUALITY HIGH'.



La nueva gama de neumáticos está compuesta por un total 53 referencias para equipar los ejes de dirección, tracción y remolque de camiones pequeños y medios, así como camiones pesados. Se fabrican en Europa, para los transportistas europeos y para las condiciones de utilizaciones europeas.

Disponible en cuatro diámetros de llanta, para 15, 17.5, 19.5 y 22.5 pulgadas, esta gama cubre los principales segmentos de utilización del mercado de camión, como son la carretera, el uso mixto y el uso urbano. Para mantener la adherencia y la movilidad independientemente de las condiciones meteorológicas, todos los neumáticos son M+S y/o 3PMSF:

Para una utilización por carretera en el ámbito regional o de

distancia: larga Goodrich® Route Control: esta gama compuesta de 40 referencias ofrece seguridad y duración, y es reesculturable y recauchutable para reducir el precio por kilómetro. Se adapta específicamente a las necesidades actuales de las flotas, con montas anchas para los ejes de dirección y perfiles bajos (series 60, 50) para las configuraciones de conjuntos mega-volumen. Para la movilidad invernal toda la gama lleva el marcaje M+S, complementado con el 3PMSF para los neumáticos de tracción.

Para una utilización mixta por carretera y fuera de ella: BF Goodrich® Cross Control: son neumáticos robustos con una estructura reforzada, y con un alto nivel de tracción en terrenos no compactados. Dotados de una resistente carcasa, pueden ser recauchutados hasta dos veces.

Para una utilización urbana: BF Goodrich® Urban Control: Se beneficia de una
protección adicional en
los flancos para los roces contra las aceras, e
incorpora un chip RFID
para facilitar la gestión
del stock, el seguimiento y el mantenimiento
de los neumáticos. ◆

PREMIOS SOLUTRANS 2017 | RENAULT TRUCKS ES GALARDONADO GRACIAS A URBAN LAB 2 D

Renault Trucks ha recibido el premio a la cadena cinemática de bajas emisiones para su vehículo laboratorio de distribución: el Urban Lab 2. Este galardón, otorgado por la LUTB* Transport & Mobility Systems y la PFA* filière Automobile et Mobilités, forma parte de los premios a la innovación que han sido entregados en la presente edición de Solutrans, en una ceremonia celebrada en la Cámara de Comercio e Industria de Lyon.

Reconocimiento. El premio, otorgado en el marco de los premios a la innovación Solutrans 2017, es un reconocimiento a la innovación en la cadena de tracción de los vehículos de transporte. Al recibir el galardón, François Savoye, Director de Estrategia de Eficiencia Energética de Renault Trucks, recordó a los asistentes que, efectivamente, la marca francesa centra sus esfuerzos de investigación y desarrollo en la reducción de emisio-

Como contexto previo,

mientras que Optifuel Lab 1 y 2 eran vehículos experimentales dedicados a la investigación y desarrollo del transporte de larga distancia, el Urban Lab 2 se realiza partiendo de la base de un Renault Trucks D Wide Euro 6 de 18 toneladas y está orientado a la distribución urbana y regional.

Vehículo laboratorio. El objetivo de este vehículo laboratorio es el desarrollo de innovaciones accesibles para el año 2020, que se han concentrado principalmente en cuatro campos: la cadena cinemática, la conectividad, la aerodinámica y los neumáticos; consiguiendo una reducción del consumo del 13% y, en consecuencia, la reducción de las emisiones contaminantes.

De este modo, con el vehículo laboratorio Urban Lab 2 Renault Trucks logra también un importante impacto medioambiental, asentando su voluntad de involucrarse con el compromiso común de sostenibilidad en las ciudades. •



◆TOYOTA MATERIAL HANDLING | CONFÍA EN SU CARRETILLA RETRÁCTIL BT REFLEX SERIE-O

Toyota se ha erigido en un referente a nivel mundial en autoelevadores y equipamiento para empresas. La carretilla retráctil BT Reflex Serie-O puede utilizarse tanto en interiores como en exteriores, y esto debido a que ha sido equipada con ruedas que le permiten transitar en superficies en desnivel.

Otro de los aspectos que han sido considerados primordiales para Toyota es el confort y el bienestar del conductor, y por ello el diseño ideado por Toyota es de líneas simples, pero versátil. Así, en esta pieza de excelencia tanto el piso como el asiento del conductor son adaptables, y el techo de la carretilla es de vidrio resistente.

Valores. En Europa, Magnus Oliveira es el responsable de Toyota Material Handling Europe, y entre otros apartados destaca el trabajo en equipo, la creatividad y el esfuerzo como las bases que sentaron el camino para la obtención del premio: "El diseño tiene mucho que ver con la estética, y siempre buscamos crear diseños elegantes, pero es también muy importante que logremos un correcto equilibrio entre seguridad, durabilidad, productividad y simplicidad. Estos son los valores de Toyota, y son las premisas tenidas en cuenta en el proceso de diseño. Nuestro principal objetivo es que nuestro producto final exprese esos valores".

Toyota Material Handling trabaja proveyendo equipamiento a industrias, desde autoelevadores hasta administración y gestión de flotas y servicio post venta. •





JAPON

EL SOL NACIENTE PARA LAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIO

LA LEJANÍA DE LOS MERCADOS TRADICIONALES EUROPEOS PUEDE RESULTAR UNA BARRERA, PERO UN NEGOCIO DE CASI 128 MILLONES DE CONSUMIDORES ES MÁS QUE UNA OPORTUNIDAD. JAPÓN SE MUESTRA COMO REFERENCIA DE FUTURO PERO YA DE PRESENTE.



Japón es un país especial que desborda tradición y pasión tanto por la innovación como por la seguridad alimentaria. Quienes buscan prolongar sus posibilidades en nuevos mercados tienen en el mercado nipón una oportunidad.

La isla de Hokkaido, al norte, es la zona más agrícola del país.

Se estima que la mayor parte de las personas que trabajan en este sector lo hacen sólo a tiempo parcial, en pequeñas parcelas, y obteniendo ingresos complementarios de otras fuentes.

El sector se encuentra muy envejecido, con una media de edad del agricultor superior a los sesenta años. La producción está atomizada, con una media de área por explotación que no alcanza las dos hectáreas.

Acceso al mercado agrícola.

Las influyentes cooperativas agrícolas se muestran con frecuencia contrarias a los intentos de liberalización del mercado con argumentos de conservación del medio natural, protección de la agricultura tradicional japonesa y seguridad de abastecimiento.

Durante las últimas décadas Japón ha eliminado algunas barreras que limitaban el acceso a sus mer-



cados agrícolas. Aun así la protección es elevada en productos básicos considerados sensibles, como es el caso del arroz, las verduras y frutas. Los controles sanitarios son muy estrictos y persisten problemas técnicos referidos a la legislación sobre aditivos alimentarios y barreras fitosanitarias

para frutas y hortalizas.

El japonés es un consumidor exigente. Está atento no solamente al contenido, sino que a las formas en que se le vende un producto. El envase, su diseño, el material utilizado, son todos elementos que se tienen en cuenta en el momento en que se toma la

decisión de realizar la cesta de la compra.

Otros apartados que también hay que considerar son: seguridad, trazabilidad, calidad, procedencia, composición, certificaciones. Está dispuesto a realizar un pago mayor si las especificaciones de los productos y/o servicios así lo justifican. Se podría decir también que los japoneses le gustan los productos novedosos y son muy sensibles a las tendencias de la moda.

Para los japoneses, el precio del producto es importante, pero toma más en consideración aspectos, como los siguientes: seguridad del producto, impacto medioambiental, efectos para la salud, niveles de producción adecuados y que permitan contar con entregas sin interrupciones. •

Características del consumidor nipón:

- Cerca de las estaciones de trenes y autobuses se encuentran supermercados o pequeñas tiendas.
- El nipón adquiere poco en el supermercado ya que tiene que caminar hasta su apartamento.
- Viviendas son pequeñas.
- El momento de compra es a la hora de almuerzo o al regresar del trabajo
- La frecuencia de compras es casi diaria.
- El consumidor gusta de adquirir frutas con elegantes presentaciones, altos estándares de calidad e higiene. En definitiva, que 'entre por los ojos'.



Plataforma Lider

1800 millones de Euros

2 500 Camiones /día de comercialización

1 620 000 toneladas de F & H frescas transporte y logística de frutas y hortalizas

en Europa



Atractiva

Competitiva

Innovadora

CONTACTO

communication@saintcharlesinternational.fr www.public-saintcharlesinternational.com



JAPÓN EXHIBE SU PODER ECONÓMICO

ES LA TERCERA ECONOMÍA DEL MUNDO, SEGUNDA EN ASIA Y TIENE 127,5 MILLONES DE HABITANTES, CON UN ALTO PODER ADQUISITIVO. SE ENCUENTRA DIVIDIDA EN OCHO REGIONES Y CUARENTA Y SIETE PREFECTURAS.

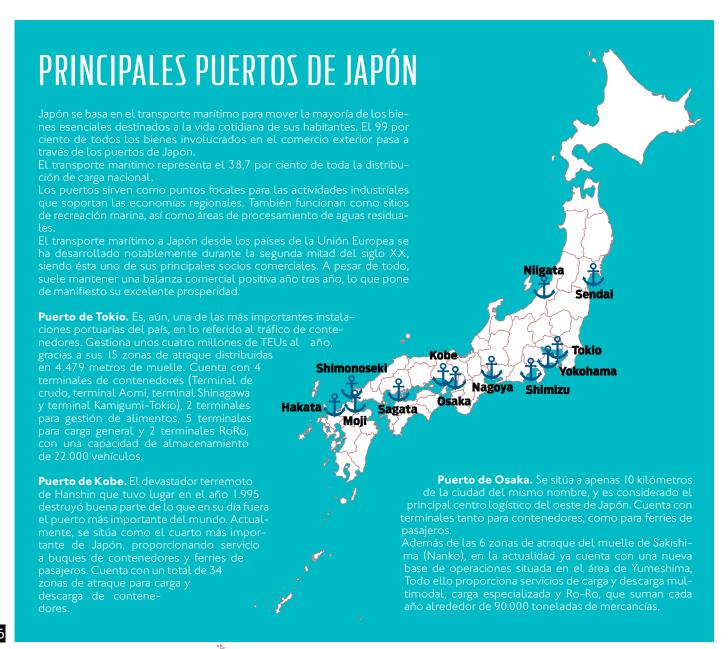
El sistema logístico terrestre, marítimo y aéreo se extiende por todo Japón, facilitando el transporte de productos y pasajeros. De hecho, este destino es un mercado importante para los exportadores de perecederos.

La estrategia depende del tipo de producto que se desee posicionar en el mercado, para lo cual, es necesario definir claramente el objetivo al que se quiere llegar. Una vez definido el segmento de mercado, es imprescindible, tomar muy en cuenta las necesidades del consumidor japonés, y efectuar los cambios que se

requieran al producto, ya sea a nivel de envase, diseño, ajustarse a los sabores que prefieren los japoneses, etcétera.

En el proceso de ajustes al producto, puede que pase un tiempo mayor al que usted considera normal de acuerdo a los estándares occidentales. La tentación en estos casos, es desistir y olvidarse del mercado japonés, considerándolo muy exigente.

La experiencia ha demostrado que quienes tienen paciencia, e insisten finalmente logran entrar con éxito a este mercado. •



◆TRANSFRIRED | INAUGURA UNA NUEVA BASE LOGÍSTICA EN PINTO, MADRID

ESTA SE SUMA A LA QUE YA TIENEN EN SAN LORENZO DE LA PARRILLA EN LA PROVINCIA DE CUENCA.

La empresa Transfrired está en plena expansión y hace unas fechas inauguraba una nueva base logística en el Polígono Industrial Oeste en Pinto, Madrid. Las obras de esta nueva instalación comenzaron en 2017 y suponen una importante apuesta para esta empresa de transporte de mercancías por carretera.

Características. La nueva plataforma cuenta con 200m2 de oficinas, 12.000m² de parking, lavaderos para camiones, gasolinera para consumo propio y de colaboradores y 6.000 metros cúbicos de cámaras frigoríficas cuyo rango de temperatura oscila entre los 0 y los 25 grados centígrados. De hecho, las cámaras han empezado a funcionar este mes de enero y se está negociando con varios clientes este servicio integral.

La base de la empresa está en San Lorenzo de la Parrilla, en Cuenca y la central cuenta con oficinas, un parking de



15.000m², gasolinera, taller de camiones y lavadero.

Hay que recordar que Transfrired es una empresa de transporte de mercancías por carretera, especializada en el transporte bajo temperatura controlada. Es una empresa familiar que nació hace 25 años pero que cuenta con una flota de 170 vehículos y 180 semirremolques: frigoríficos, tauliner, semitauliner, portacoches, jaulas para el transporte de animales vivos, y furgones de caja cerrada.

Objetivo: 20 millones. La variedad de la flota

permite a Transfrired adaptarse a las necesidades del mercado, con una amplia oferta de servicios, garantizando a sus clientes un servicio de calidad y la seguridad de la mercancía. Transfrired cuenta con el certificado de calidad ISO 9001:2015 y se encuentra inmerso en plena implantación de la norma IFS Logistic, en relación con la seguridad alimentaria.

Aunque cerraron 2017 con un incremento en las ventas del 15%, para el año presente plantean incrementarlas hasta un 20% más, lo que supondría llegar a los 20 millones de facturación.

♦ RUSIA Y SIRIA | EN BREVE HABRÁ UN ENLACE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Se prevé el lanzamiento de una conexión de flete marítimo entre Novorossiysk de Rusia y el puerto sirio de Latakia, han afirmado desde el puerto marítimo comercial ruso de Novorossiysk.

Y es que se ha llegado a un acuerdo sobre el transporte de contenedores de exportación e importación entre Novorossiysk y Latakia. El plan consiste en suministrar productos perecederos importados a Novorossiysk y exportar equipo y carga a granel a través del puerto sirio.

Asimismo, una empresa de Adyg-Yurak con sede en Adygea suministra frutas y hortalizas de las provincias sirias de Latakia y Tartus a través del puerto de Novorossiysk. Las importaciones estaban previstas para finales de este verano pasado con una cifra en torno a las 6.000 toneladas.



◆ PUERTO DE SOUTHAMPTON | PERDERÁ EL SERVICIO MAERSK/ MSC ASIA-EUROPA

La alianza 2M de Maersk y MSC abandonará el puerto británico de Southampton, una de las vías de transporte de contenedores más grande del país por el servicio Asia-Europa AE1/ Shogun que operan conjuntamente los transportistas.

Desde Maersk señalan, como uno de los principales motivos la imposibilidad de ofrecer un servicio fiable con el número de llamadas portuarias en la rotación.

El último buque de la alianza que hará escala en Southampton será el MSC Diana con una capacidad de 19.500 Teus, que llegará a Southampton el 21 de marzo, poniendo fin a los servicios directos de la línea hacia el puerto.

Maersk ha informado que 'hasta nuevo aviso' el cargamento con destino a Southampton se transportaría en buques de carga desde puertos continentales a Felixstowe y se transportaría en camiones desde allí, o los cargadores podrían reservar la carga en el servicio de carga recientemente lanzado entre Rotterdam y Bristol.

Antes de Navidad, Maersk y el especialista europeo en transporte de mercancías BG Freight Line lanzaron conjuntamente una cadena semanal entre los dos puertos, desplegando un buque de 1.000 TEU que, según se decía, estaba atrayendo el interés de una amplia gama de comercios.

Timocom |

Faltan camiones en Europa, según el barómetro de TimoCom

EN EL CUARTO TRIMESTRE DE 2017, LA MAYOR PLATAFORMA DE TRANSPORTES DE EUROPA PUBLICABA 71 OFERTAS DE CARGA FRENTE A SOLO 29 OFERTAS DE CAMIONES.



El barómetro de transporte de TimoCom lo deja bien a las claras y muestra una importante falta de camiones. En este sentido, cierra el 2017 con una proporción media de cargas y camiones en Europa de 70 a 30.

Cambio de hábitos.

Además con un 78 por ciento de cargas el mes de septiembre de 2017 registró el máximo histórico. Esto supone que, aunque el número de mercancías cada vez es mayor, el número de camiones disponibles es menor. Así lo asegura el portavoz de Timo-Com, Gunnar Gburek, quien asegura que "los hábitos de compra en el mercado de transporte europeo han cambiado significativamente poco tiempo. Si antes los compradores de servicios elegían a sus socios comerciales, ahora son los vendedores de servicios quienes eligen

en tiempo real la carga que se ajusta a sus capacidades".

De hecho, en 2016, los hábitos de búsqueda que dejaba clara la relación de cargas y camiones en el mercado europeo de transporte, eran bastante más equilibrados con una proporción de 53 a 47. Por esta razón, el barómetro de transporte de TimoCom registró en el cuarto trimestre de 2016 solo un ligero superávit de cargas.

Motivos. Uno de los motivos para este cambio es que cada vez hay menos camioneros. Según datos publicados por la Asociación alemana del transporte y la logística (DSL), el país teutón registra actualmente un déficit de al menos 45.000 camioneros. Además se está lejos de que esa cifra disminuya ya que pocos empiezan en esta trayectoria profesional ya

que el trabajo les resulta poco atractivo.

Además, la imposibilidad de realizar el descanso semanal normal en el vehículo en algunos países europeos, ya que deben hacerlo en otro lugar adecuadamente equipado para el descanso, supone una pérdida de un tiempo valioso y reduce la disponibilidad de capacidades de carga existentes.

Buenos tiempos. Pese a todo, Gburek asegura que son "buenos tiem-pos para los transportistas" ya que la profesión vuelve a gozar de mayor reconocimiento y se prevé que los salarios aumenten. El transportista, de hecho, "volverá a ser considerado como lo que es: un socio irrenunciable de una cadena de suministro que garantiza el bienestar y el poder económico de nuestro país". •

Logista Nava

Panalpina |

Adquiere un agente de manipulación holandés especializado en perecederos

TRAS LA ADQUISICIÓN DE AIR CONNECTION, CON SEDE EN KENIA, PANALPINA HA COMPRADO LA EMPRESA HOLANDESA INTERFRESH AIR FREIGHT HANDLING.



Con la adquisición en los Países Bajos, Panalpina da otro paso importante en la construcción de su red global de productos perecederos y ofrece soluciones completas a escala global. "Al adquirir Interfresh, adquirimos el control total sobre la cadena de frío de una de las vías comerciales más importantes de la industria de perecederos, desde Nairobi hasta Amsterdam", afirma Stefan

Karlen, CEO de Panalpina.

Flota de vehículos. Es una transacción lógica, ya que el principal cliente de Înterfresh es Air Connection, el transportista con sede en Kenia que adquirió a principios de este año. La última adquisición permite a Panalpina ampliar significativamente su oferta de perecederos en Holanda. Con su propia flota de vehículos, Interfresh se especializa en el despacho de aduanas y la distribución diferentes productos perecederos de muchos países de origen en Asia-Pacífico y América Latina.

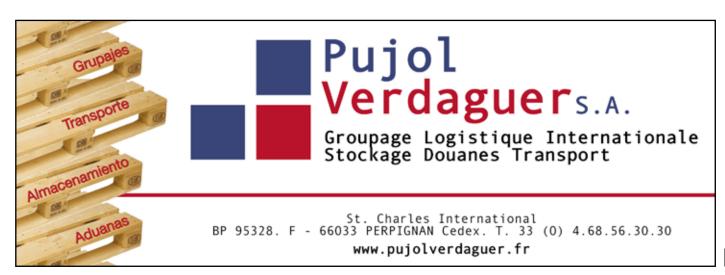
Fresh Cargo Connection

actúa como representante fiscal de los clientes y Dutch Cargo Connection Ofrece servicios de frutas, hortalizas y setas. Situadas en el aeropuerto de Schiphol, con oficinas, almacenes frigoríficos y un equipo experimentado, las tres compañías manejan alrededor de 20.000 toneladas de mercancías perecederas por año. Otros países de origen además de Kenia son Sri Lanka, Corea del Sur, Taiwán, Canadá, Etiopía, Turquía o Colombia.

Solidez. "En más de diez años hemos construido un negocio sólido y respetado y hemos crecido constantemente nuestros volúmenes de productos perecederos", comenta Sonja Kauffman, fundadora de Interfresh en 2004 y propietaria y directora general de las tres compañías.

Además añade que "estamos muy orgullosos de lo que hemos logrado hasta ahora y ahora es el momento adecuado para asegurar un mayor crecimiento rentable, especialmente en las regiones de Asia-Pacífico y América Latina. Panalpina tiene la red global, herramientas y conexiones para ayudarnos a lograrlo". Kauffman se unirá a Panalpina como el nuevo jefe de perecederos para los Países Bajos. •







Fruit Logistica

Núcleo del negocio hortofrutícola

ESTA FERIA BRINDA AL COMERCIO DE FRUTAS Y HORTALIZAS Y SECTORES AFINES LA OPORTUNIDAD DE EXPONER TODA SU GAMA DE PRESTACIONES, DESDE EL CULTIVO HASTA LA DISTRIBUCIÓN, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA.

Una año más Fruit Logistica en Berlín se convierte en el epicentro del negocio hortofrutícola internacional. Evolucionar no es solo ganar un poco de espacio interior, es dar facilidades al visitante profesional; es facilitar condiciones óptimas para todos los visitantes internacionales; es organizar eventos con temas de importancia muy relevante; es invitar a profesionales del mundo especializados, es crear debates de opinión, exposiciones de las últimas novedades investigadas. Todo esto y mucho más ofrece Fruit Logistica.

Expositores. Esta cita anual este año conmemora su edición XXVI, y que en la edición anterior ya contó con más de 3.000 expositores, con una representación por encima de los 80 países y donde aproximadamente el 75 por ciento son del Viejo Continente; sigue la estela América Latina y Africa con una participación de un nueve por ciento cada una, y ya por detrás el pa-

norama se encuentra muy diversificado con el continente asiático y Oriente Medio con una cuota del tres por ciento. También estarán presentes los expositores de América del Norte y, en menor medida, de Oceanía, que enseñarán las novedades e innovaciones que tienen en todos los ámbitos de la producción, industria auxiliar o logística y transporte de mercancías, entre otros.

En la presente edición, los

sectores se encuentran muy diversificados, ya que cada vez más los diferentes eslabones de la cadena agroalimentaria ven en este evento un amplio abanico de posibilidades comerciales.

En este escenario, con respecto a los expositores por indicador de claves sectorial las empresas que se dedican a la exportación hortofrutícola dominan el panorama de los stands, al contemplar una representación en torno al 25

por ciento. Sigue la huella productores con un 22 por ciento y en tercer lugar fabricantes con un 11 por ciento.

Un dato: sobresale el incremento de expositores en el área de embalaje, que ya representa un cinco por ciento y con respecto a las empresas especializadas en la actividad del transporte de mercancías con un peso específico de un cuatro por ciento.

Innovación. La innovación en el sector agro es una de las prioridades para la feria alemana, que ya ha diseñado el programa de actividades que se desarrollará en el marco de su próxima edición.

El foro Tech Stage, donde se dan a conocer las más destacables soluciones tecnológicas; Logistics Hub, con ponencias que versaran sobres las decisiones logísticas más correctas a tomar de cara al futuro.

Logistics Hub identifica algunos de los problemas típicos en la cadena logís-

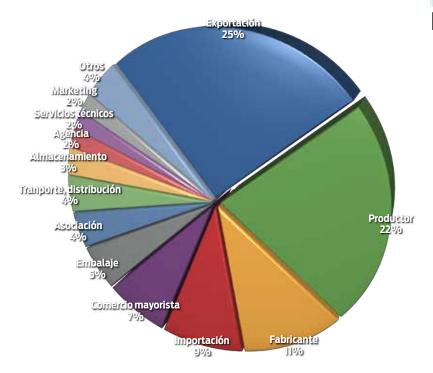


REPRESENTATIVIDAD DE LOS EXPOSITORES DE LOGISTICA Y TRANSPORTE

Fuente: Fruit Logistica.

Logistic Naws

FRUIT LOGISTICA 2018



EXPOSITORES POR INDICADOR DE CLAVE SECTORIAL EN FRUIT LOGISTICA 2018

Fuente: Fruit Logistica.

tica y de gestión del transporte de productos perecederos, entre producción y venta al por menor, identificando los factores que requieren decisiones específicas por parte de todos.

Estos incluyen la gestión de la temperatura, especialmente durante la primera y la última milla tanto en los mer-

cados nuevos como en los tradicionales; los efectos de la digitalización, así como consejos sobre cómo decidir entre diferentes soluciones logísticas y medios de transporte para obtener la más óptima al mejor precio.

Future Lab se presentan productos, proyectos y soluciones con innovaciones revolu-

cionarias que verán la luz en los próximos años; o la organización del Fruit Logistica Innovation Award, que premia la innovación en el sector internacional de frutas y hortalizas, son algunas de las acciones que pone la feria a disposición tanto de sus expositores como de sus visitantes.

♦ MICROSOFT DYNAMICS NAV | IROOT MONITORIZA LA CADENA DE FRÍO

iRoot, de la firma Microsoft Dynamics NAV, combina una logística de la fruta específica para el cliente con una plataforma de gestión de negocio.

Asimismo, ofrece control y transparencia a lo largo de toda la cadena de suministro desde la granja hasta la información financiera. Gracias



a su estructura modular, los usuarios pueden gestionar sus procesos de negocio de manera parcial o total mediante la superficie multiusos. Dicha superficie puede adaptarse al volumen del proceso.

Las funciones ampliadas y adaptables de generación de informes ofrecen una perspectiva a la gerencia sobre los factores de negocio más importantes, incluyendo el Cashflow, la planificación de logística y el margen de ganancia del producto.

Además, iRoot integra las herramientas y datos propios del sistema operativo de logística de GoReefers.

A ello se añaden también las aplicaciones especializadas de transporte y servicio del expositor, para poder acceder en cualquier momento y en todas partes mediante dispositivos móviles a datos importantes. •



La Agricultura inteligente a tu alcance

Smart agriculture at your reach



Logistic News

FRUIT LOGISTICA 2018

♦ APEL SCIENCES | EDIPEEL ALARGA LA VIDA UTIL DE LOS ALIMENTOS



La americana Apeel Sciences está representada por primera vez como expositor en Fruit Logistica y presenta en su stand a Edipeel. Se trata del primer producto postcosecha para productores biológicos y convencionales que dobla la vida útil de la fruta y hortalizas, también sin refrigeración o atmósfera controlada.

Edipeel se elabora exclusivamente a partir de extractos que se producen en todos los tipos de frutas y hortalizas. El expositor señala que el nuevo producto es una solución natural y sostenible contra el despilfarro anual global de comestibles que asciende a 2,6 billones de dólares en Estados Unidos. •

Avanzamos juntos Port de Barcelona, el primer hub logístico del sur de Europa. Port de Barcelona

◆ AAGGRIII BY MASITEK | TECNOLOGÍA DE SENSORES AVANZADA

SmartSpud™ es según el expositor el sensor inteligente de referencia en el sector para patatas y Produce-QC es el sensor inteligente adaptable para productos sensibles. Ambos detectores fueron mejorados notablemente mediante una tecnología de sensores avanzada.

Tras más de dos años de desarrollo adicional presenta aaggriii by Masitek los dos sensores completos y revisados. Para la cuantificación y determinación exacta de los daños que se originan para el producto durante la cosecha, el procesamiento y el embalaje, se elaboran datos en tiempo real.

Con ello puede determinarse la exposición de los productos ante determinadas influencias, por ejemplo la presión. Los nuevos sensores ofrecen una frecuencia



de muestreo mejorada considerablemente, además de Bluetooth Beacons.

Mediante ello es posible una identificación inalámbrica. Aparte de eso, hay un nuevo portal de cliente, un interfaz de tablet, así como una captación de fotografía integrada, que contribuyen a una experiencia de utilización mejorada.

♦ LOGGER | PARA UN TRANSPORTE DE DATOS MULTIPLES

Flash Link presenta en Fruit Logistica 2018 su innovador registrador en tránsito. Suministra información sobre la temperatura, la humedad la ubicación, la luz y los golpes durante el transporte en la ruta de suministro, así como aplicaciones para importación y exportación.

El Logger realiza el seguimiento mediante un servicio basado en la nube, para poder ver informaciones en tiempo real en un contenedor de expedición.

También mide las sacudidas e indica la incidencia de la luz en las aperturas de puerta. El registrador Flash Link en tránsito y en tiempo real envía los datos a una cuenta web en donde siempre están disponibles, aún antes de que una carga llegue a la entrada de mercancía.

se puede tener acceso a estas informaciones actuales y fiables con un navegador Web en un PC o con cualquier acceso apto para internet. Las alarmas se enviarán de manera automática, cuando aparezcan condiciones que estén fuera del ámbito permitido.

FRUIT LOGISTICA 2018

◆ PUERTO DE BARCELONA | SE DISPARA EL TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA EN EL EJERCICIO 2017

EL VOLUMEN DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES QUE HAN PASADO POR EL PUERTO DE BARCELONA HA CRECIDO SUSTANCIALMENTE EN 2017 HASTA SU-PERAR EL UMBRAL DE LOS 1,3 MILLONES DE TONELADAS.

El año 2017 no será fácil de olvidar para los operadores del puerto de Barcelona en cuanto al tráfico de frutas y hortalizas se refiere. En concreto, estas mercancías sumaron 1,32 millones de toneladas, o lo que es lo mismo más de 880.000 toneladas si se coteja con el volumen transportado en el mismo período del ejercicio precedente.

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

En esta línea, cabe destacar la puesta en marcha, a finales de 2016, de Canal Frío, un servicio ferroviario para productos de temperatura controlada que une la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) con el Port de Barcelona.

Tráfico tipo reefer. Un dato importante de esta evolución positiva es que el tráfico de frutas y hortalizas, que hasta hace unos años se hacía con barcos frigoríficos tipo reefer, cada vez se da más en barcos de contenedores frigoríficos. Las navieras exigen que sus nuevos barcos portacontenedores dispongan de mayor capacidad de espacios susceptibles de ir conectados a la corriente para transportar contenedores frigoríficos. La expansión que está registrando Barcelona en las au-

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

♦ UNITEC | LANZA UNA MÁQUINA CLASIFICADORA HIGIÉNICA 100 POR CIEN

Es la nueva tecnología de Uniclasificación del grupo Unitec para el procesamiento de manzanas. Según el expositor, es la primera máquina en el mundo que está concebida para una higiene al cien por cien y evita de esta forma una contaminación de productos durante el procesamiento.

La nueva máquina clasificadora posee el certificado de los requisitos de limpieza de Bureau Veritas (EHSR 2.1 directiva 2006/42/EC). Unical 8.0 une las mejo-

res características de procesamiento con la productividad en el espacio más reducido gracias a un sistema de transporte inteligente, que substituye al mecanismo mecánico tradicional.

Además, Unical 8.0 garantiza, basándose en su sistema de calidad de clasificación interno y externo de manzanas con cámaras de una resolución extremadamente alta, la máxima fiabilidad, así como una eficiencia y exactitud muy elevadas en la clasificación de los frutos. •















◆ WAITROSE Y TESCO | SE BENEFICIAN DE SISTEMA PARA ALARGAR LA VIDA DEL AGUACATE

Incluso los 'ready to eat' se benefician de un nuevo sistema a base de la combinación de tecnología ultravioleta y atmósfera modificada, creada por la firma tecnológica

Coveris. El sistema consiste en un nuevo envase que mejora "significativamente la calidad y la vida de los aguacates maduros, por lo que no será necesario consumirlos a corto plazo", señalan desde la firma Greencell-Westfalia. La tecnología que se ha puesto en marcha para conseguir esta mejora del aguacate se encuentra patentada y es fruto de "varios años de desarrollo y pruebas con diferentes envases y packaging", apostillan desde la firma Coveris. Este paso tecnológico supone dar un paso en la política de los 'category management' en aguacate, ya que bajo el sistema 'ready to eat' se veían obligados a aumentar el estocaje para suplir las pérdidas de calidad del aguacate. Waitrose y Tesco van a ser las dos primeras

◆ EROSKI | LOCALIZA SUS REFERENCIAS FRESCAS

cadenas que van a disfrutar de los aguacates

'ready to eat' con esta nueva tecnología que

alarga la vida del fruto.

Eroski está fortaleciendo su estrategia de apostar por los productos locales en las cinco regiones donde cuenta con presencia destacada. País Vasco, Navarra, Cantabria, Aragón y La Rioja son las regiones donde Eroski ha incrementado sus relaciones con proveedores de producto fresco.

La cadena trata de lanzar un mensaje de sostenibilidad y de apuesta por lo local, ya que beneficia el desarrollo del tejido productivo local y reduce las emisiones de CO2 desde el punto de vista logístico.

La cadena ya ha dado cifras globales del incremento de ventas de los productos locales desde que apostó por esta línea de trabajo. Las ventas de alimentos locales de Euskadi subieron casi un siete por ciento; un 10 por ciento en Aragón; un 16 por ciento en Navarra y un 19 por ciento en Cantabria.

Reino Unido

Las cadenas asumen el final del plástico en el envasado hortofrutícola

La primera ministra del Reino Unido, Theresa May, tiene marcada en su agenda el año 2042 como fin del uso del plástico en el 'packaging' de varios productos alimenticios como una de las herramientas para reducir el impacto del cambio climático.

El mensaje es claro: "El Reino Unido liderará las iniciativas en este campo y reduciremos de manera drástica el consumo de plástico a todos los niveles y mejoraremos el sistema de reciclado".

El Gobierno británico perfila su hoja de ruta donde el trabajo conjunto con las cadenas es fundamental, ya que trabajarán en incorporar envasado libre de plásticos o la venta de productos a granel.

Respuesta. El colectivo British Retail Consortium queda abierto a trabajar conjuntamente con el Gobierno May, pero recordando que "algunos envoltorios ayudan a reducir el desperdicio alimenticio. Un pepino plastificado tiene una vida superior de cinco veces con respecto a un pepino sin retractilar", señalan desde la BRC.

El movimiento del Gobierno May ya ha tenido respuesta y la cadena Waitrose trabaja para



Waitrose ya ha retirado del 65 por ciento de sus frutas y hortalizas el envasado de plástico negro.

empezar a eliminar los envases de plástico de las frutas y hortalizas para 2019.

De hecho, Waitrose ha dejado de usar plásticos negros en el envasado de frutas y hortalizas en el 65 por ciento de sus referencias y "la lucha contra el uso de plásticos en las unidades de venta de las frutas y hortalizas se ha convertido en prioridad", afirma Tor Harris, responsable de Sostenibilidad de Waitrose. No será hasta 2025 cuando la cadena sólo use envases reciclados o de cartón en las unidades de venta. •





Frío Guerrero













Lidl abrirá la plataforma que dará servicio a Londres

LIDL DISPONDRÁ PARA 2019 LA PLATAFORMA QUE DARÁ SERVICIO A TODAS LAS TIENDAS QUE LA CADENA DISPONGA EN EL CINTURÓN DE LA M25 EN LONDRES. SERÁ LA PLATAFORMA MÁS GRANDE Y SE CONVIERTE EN CLAVE PARA LA EXPANSIÓN DE LIDL EN LONDRES.



Será la número 16 y empezará a estar operativa a partir de 2019 y será la más grande de todas las plataformas con las que cuenta Lidl en el Reino Unido. Se montará en el municipio de Bedfordshire y necesitará 1.000 operarios para ponerla a funcionar.

Las nuevas instalaciones gestionarán la distribución de los productos frescos y secos a las tiendas que dispone Lidl en el cinturón de la M25, ya que "estamos observando como muchos hogares de Londres miran a nuestras tiendas y estamos ampliando nuestras ventas de manera significativa en las tiendas que se encuentran en los alrededores de Londres", apunta Ingo Fischer, director de Expansión y Desarrollo de Lidl en Reino Unido.

Clave. La nueva plataforma resulta "clave para nuestro desarrollo en Londres y para poder dar servicio a las nuevas aperturas que se van a producir en los alrededores de la M25".

La nueva plataforma no viene sola, ya que alrededor de la nueva plataforma se van a construir algunos miles de viviendas, un colegio y un gran centro comercial.

Este anuncio fue realizado a primeros de enero, dos semanas antes de que Tesco y Sainsbury's anunciasen el proceso contrario de destrucción de empleos y reajuste de las tiendas.

Las ventas de Lidl en frutas y hortalizas sigue en proceso alcista y

hasta el primer semestre de 2017 contaba con una cuota de mercado de casi el ocho por ciento. •

◆ JUMBO | LOS MINI-MARKET OBLIGAN A REDIRECCIONAR LA POLÍTICA LOGÍSTICA

La holandesa Jumbo ha iniciado la apertura de sus minisupermercados, siguiendo la estrategia de los Albert Heijn To Go, y esto provoca cambios en la gestión logística. Hasta la fecha, la cadena no contaba con este tipo de establecimientos y el servicio se realizaba con servicios de camiones de gran tonelaje y la apertura de estas minitiendas en lugares de mucho tránsito, obliga a la cadena a incorporar un 'pack' de transportes adaptados.

El transporte deberá ser adaptado a condiciones de frío, ya que Jumbo quiere incorporar más referencias de fresco que las que incorpora Albert Heijn a sus tiendas To Go.



Consecuencias de la nueva norma UE del control fitosanitario del tomate de Marruecos

LA NORMA UE DE ENDURECER EL CONTROL 'FITO' DE LOS TOMATES PROCEDENTES DE MARRUECOS ESTÁ RALENTIZANDO EL PROCESO ADUANERO. CONSECUENCIAS. CUATRO EXPERIENCIAS Y CUATRO PROBLEMAS.



José Rodríguez Director Guánter Rodríguez

"El proceso de aduana se ha ralentizado desde que a principios de enero la UE decidió incrementar los controles 'fito' sobre el tomate de Marruecos. Actualmente, la aduana del Puerto de Algeciras está saturada porque a este puerto llegan partidas de Latinoamérica, Asia y Africa. Hay un fuerte crecimiento de actividad del Puerto de Algeciras y deberían ampliar el personal de servicio. España ha decidido también no ser flexible con el asunto aduanero y romper la figura de 'fito de tránsito' y todo se tiene que ejecutar desde Algeciras, cuando antes el asunto aduanero se podía realizar en otros puntos de destino".



Mohamed Laroussi Tahiri Presidente Cámara de Comercio de Marruecos en Holanda

"El proceso se ha ralentizado desde que los controles fitosanitarios se han endurecido sobre el tomate y hay muchas quejas por parte de los transportistas marroquíes. El problema ha llegado incluso al Ministerio de Agricultura, ya que hay retrasos de hasta dos días en la aduana y el tiempo de tránsito entre Agadir y Barendrecht alcanza los seis días. Esto ocurre justo cuando España se ha convertido en el cliente más importante para el sector hortícola de Marruecos, por lo que Algeciras necesita aumentar el personal de aduanas para agilizar los procesos".



Jean Marie Alberny Director Alma Transitaires

"La nueva normativa UE de introducir los controles fitosanitarios al tomate de Marruecos está ralentizando el proceso aduanero. Es un control documentario y lo que antes era cuestión de horas, ahora ha llegado a alcanzar en momentos críticos casi un día. Desconozco si el personal de aduanas del Puerto de Algeciras tiene capacidad para agilizar el proceso, pero se ha perdido cierta agilidad en el proceso aduanero".



Ricardo Menoyo Director Nature Growers

"Algeciras es un puerto bastante complejo. Sufrimos el año pasado el problema con los estibadores y este año toca el asunto de los controles fitosanitarios. Motril se ha convertido en una alternativa y los exportadores que pueden buscan esta posibilidad, ya que el Puerto de Motril es más racional y equilibrado. Posiblemente, la carga de trabajo que conlleva el Puerto de Algeciras es pesada para el equipo de funcionarios del Estado que se encarga de las aduanas".



Ventanilla Única Aduanera: una gran herramienta para la logística

Con la entrada en vigor del nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) Reglamento UE 952/2013, de cara a la plena informatización y mejora en los flujos de mercancías entre los diferentes países, la Unión Europea y en este caso España, lidera un avance bastante significativo en este proceso denominado: Ventanilla Única Aduanera (VUA). Este proyecto, comenzó llevándose a cabo en Aduanas pilotos como son las de Algeciras, Vigo, Barcelona, Tenerife y en la actualidad se han agregado otras Aduanas.

Durante el año 2018, se consolidará la Ventanilla Única Aduanera, que tiene por objeto el despacho de mercancías en la aduana mediante el empleo de herramientas informáticas que permitan una mayor coordinación entre los distintos servicios de inspección en frontera, anticipando el control y reduciendo en gran medida los costes del despacho de mercancías, ya que los controles e inspecciones que se realicen sobre las mercancías, ya sean efectuadas por la aduana o por otros organismos, se llevarán a cabo en un mismo lugar y en un mismo momento. La consolidación de este proyecto estará sin duda condicionada a la posibilidad de presentación de las declaraciones aduaneras antes de la llegada de las mercancías (pre DUA).

En este ambicioso proyecto, nos podremos encontrar con las siguientes ventajas:

Posibilidad de anticipar la declaración a la llegada de las mercancías y sin certificados: PREDECLARACIÓN (PDI predeclaración incompleta o PDC predeclaración completa)

- Posibilidad de no incorporar los certificados en la casilla 44 del DUA (Documento Aduanero)
- El operador puede incorporarse en cualquier fase a dicho proyecto
- Aportación única de documentos (mediante repositorio WEB para todos los organismos)
- Proceso voluntario
- Esquema de funcionamiento abierto
- Compatible con despacho centralizado nacional
- Compatible con procedimiento declaración simplificada

• Posicionamiento Único de mercancías.

Podríamos diferenciar este proceso en dos pasos importantes:

Pre-dua. Con esta opción, el operador o representante Aduanero puede lanzar la propia declaración aduanera (DUA) antes de la llegada de las mercancías a puerto, la cual en el caso de intervención de organismos SIF (servicios de inspección fronteriza como Sanidad, Soivre, etc.) pueden dar un "veredicto" previo a su llegada; es decir, comunicar si esta mercancía tendrá inspección física o por el contrario directamente emite la correspondiente autorización sin necesidad de inspección.

Este avance, mejora los tiempos de espera de las mercancías en puerto, pues en el mejor de los casos, en el mismo momento de la llegada de la mercancía a puerto, se obtiene el levante/salida de esta sin necesidad si quiera de presentarlo en Aduanas, pues fue presentada la declaración previamente con el citado Pre-Dua.

Posicionamiento Unico de inspección. Este proceso, aun en fase de pruebas, será la mejora que culminará este proyecto VUA. EL operador o representante Aduanero, "colgará" en un único repositorio web toda la documentación relativa al despacho aduanero, incluido cualquier documento o elemento que sea requerido en caso de intervención de organismos SIF. Así, cualquier organismo incluido Aduanas, podrá descargarse los documentos que crean necesarios a fin de proceder con el despacho. De necesitarse inspección por cualquiera de los organismos, este comunicara dicha decisión de inspección al resto de organismos intervinientes, para que, de este modo, entre ellos coordinen una "sola inspección física".

Este paso, agiliza el trámite de despacho, así como "el operador, el importador, etc. "no tendrá costes extras por doble posicionamiento de inspección, asunto el cual, hasta esta fecha, posicionaban hasta dos y tres veces las mercancías, con los consecuentes gastos que ello origina. •



Por José Luis Gutiérrez DIRECTOR ADUANAS DE GONZÁLEZ GAGGERO

PARTIDA LOGISTICS

SINCE 1923



ALGECIRAS

www.partidalogistics.com