

FORO INTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

nº135

Del 05 al 07 de Abril
Berlín - Alemania

Feria Internacional
del sector Hortofrutícola



PORTS OF SPAIN

SHARING THE SAME COURSE

Connecting the world to fresh food



Ports of Spain





Editor
Carlos Vicedo Alenda



Directora
Cristina Saiz Soriano



Comunicación
Marta Penide Bastida



Redactora
Nuria Vicedo Miralles



Community Manager
Sandra Saiz Soriano



Diseño/Maquetación
Pilar Sanz Albuixech



Administración
Cristina Estrada Vicente



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Paco Mora Martínez

EDITA: Valenmar S.L.

VALENCIA
C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1^a
46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15
Fax: 96 367 85 55

ALICANTE
Móvil: 620 938 108 - Fax: 96 367 85 55

BARCELONA
Móvil: 649 933 941

E-mail: valenmar@veintepies.com
forointernacional@veintepies.com
veintepies@veintepies.com

Imprime:
Mediterráneo Proceso Gráfico, S.L.
C/ Ciudad de Sevilla, 25 - 46988
Pol. Ind. Fite. del Jarro, Paterna (Valencia)
Tel. 96 134 05 02

www.veintepies.com

DEPÓSITO LEGAL: V-487-1982
ISSN: 1697-6851

Todos los derechos reservados
Los contenidos de esta publicación no podrán ser reproducidos, distribuidos, ni comunicados públicamente sin la previa autorización por escrito de la sociedad editora VALENMAR S.L.

Sumario

Nº 135
Abril 2022

06

Las exportaciones agroalimentarias españolas baten un nuevo récord en 2021

Spanis agri-food exports set a new record in 2021



10

Port de Barcelona aúna calidad de servicio y tecnología para optimizar la logística a temperatura controlada

The Port of Barcelona combines quality of service and technology to optimise logistics at controlled temperatures



14

Puerto de Huelva, al servicio de las cadenas logísticas reefer globales

Port of Huelva, your trusted partner for reefer global logistics chains



16

El puerto de Cartagena promociona su oferta de perecederos en Fruit Logistica

The Port of Cartagena promotes its services for perishable goods in Berlin



20

Jesús Caicedo: "El puerto de Almería reúne las condiciones óptimas para convertirse en un enclave estratégico para el transporte de productos perecederos"

"The port of Almería combines the optimal conditions which make it a strategic enclave for transporting agrifood products"



24

Antonia Giménez (Savino del Bene): "Queremos seguir avanzando con un sector tan importante para el comercio mundial"

"We want to continue to advance with a sector which is so important for global trade"





Los puertos españoles presentan su oferta logística en Berlín

Spanish ports present their logistics services in Berlin

Los puertos españoles revalidan su apuesta por una de las ferias más importantes en el calendario del sistema portuario de interés general, Fruit Logistica. Tanto es así, que doce autoridades portuarias promocionarán su oferta de servicios e instalaciones para productos perecederos en la feria. En concreto, participarán en el stand coordinado por Puertos del Estado los puertos de Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Huelva, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Valencia y Vigo. También participarán en la feria Motril y Cartagena, éste último en el espacio de la Región de Murcia.

Fruit Logistica recupera su tradicional formato y abre sus puertas del 5 al 7 de abril en Berlín, convirtiendo a la ciudad alemana en epicentro de las novedades y propuestas del sector hortofrutícola, un sector que durante los tiempos más duros de la pandemia ha demostrado su capacidad de respuestas y adaptación, como también ha hecho el sector del transporte y, en concreto, los puertos. En este sentido, durante estos dos complejos años los puertos españoles han puesto en valor todas sus fortalezas y han garantizado el abastecimiento y el transporte de los productos más necesarios.

En conjunto los puertos españo-

les han movido en 2021 un total de 12.118.989 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, una cifra muy similar a la del peor año de la pandemia 2020 (12.060.728 toneladas) y a la del año prepandemia, 2019, cuando se gestionaron 12.036.217 toneladas. Esto demuestra que a pesar de las dificultades añadidas por la crisis sanitaria en ningún momento la cadena de suministro ha dejado de funcionar al cien por cien.

Los dos principales puertos españoles vinculados con este tipo de tráfico, Bahía de Algeciras y Valencia, no sólo mantuvieron sus cifras en 2021 respecto a 2019 sino que las mejoraron. El puerto anda-

luz cerró el pasado año con un acumulado de 5.732.330 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, frente a 4.738.823 en el año previo a la pandemia. Por su parte, Valenciaport se consolida en la segunda posición del ranking gracias a un acumulado de 2.368.946 toneladas, es decir, 281.795 toneladas más que en 2019. Por el contrario, el tercer puerto en la tabla, Barcelona, registra un descenso y en 2021 movió 799.896 toneladas.

El volumen de tráfico en importación sumó en 2021 un total de 4.423.856 toneladas, mientras que la importación en tránsito asciende a 2.963.786 toneladas. En cuanto a la exportación la cifra asciende a 1.777.127 toneladas y la carga en tránsito suma 2.954.220 toneladas.

La feria

Tras la crisis sanitaria, regresa Fruit Logistica, la principal cita de Europa del sector hortofrutícola, que por primera vez combina la presencialidad con la posibilidad de participar online. A través de Fruit Logistica Online, la feria lanza una nueva plataforma digital que ayudará a los expositores y visitantes profesionales a prepararse y hacer un seguimiento eficiente de su participación en la feria comercial, posibilitando los contactos durante todo el año. Fruit Logistica tendrá lugar del 5 al 7 de abril de 2022 en Berlín como evento presencial. Fruit Logistica Online reemplaza al anterior Virtual Market Place y ofrece una variedad de nuevas funciones, además del clásico resumen de expositores y productos, así como listas individuales de favoritos. La atención se centra en la creación de

redes y en el intercambio dentro de la comunidad del sector a nivel mundial.

Kai Mangelberger, gerente de proyectos de la Fruit Logistica, está convencido: "Los actores clave en el comercio mundial de frutas y verduras se reúnen en la Fruit Logistica que se celebra en Berlín. Nuestra nueva plataforma digital, Fruit Logistica Online, brinda apoyo a la creación de redes y posibilita el intercambio directo entre empresas, personal responsable en la toma de decisiones y clientes. Al mismo tiempo, ofrece información sobre nuevos productos y soluciones innovadoras en la industria de la fruta fresca".

Spanish ports renew their commitment to one of the most important general interest trade fairs on the calendar for the port system, *Fruit Logistica*. So much so, that twelve port authorities will promote their range of services and facilities for perishable products at the trade fair. Specifically, participating at the stand coordinated by Puertos de Estado will be the ports of Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Huelva, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Valencia and Vigo. Motril and Cartagena will also participate in the trade fair, the latter in the space of the Region of Murcia.

Fruit Logistica returns to its traditional format and opens its doors from the 5th to the 7th of April in Berlin, making the German city into the epicentre of new products and services of the horticultural sector, a sector which during the hardest times of the pandemic demonstra-

ted its capacity for solutions and adaptation, also true of the transport sector, and specifically ports. In this regard, during these two difficult years, Spanish ports have highlighted all their strengths and have guaranteed the supply and transport of the most necessary products.

As a whole, in 2021 Spanish ports moved a total of 12,118,989 tonnes of fruit, vegetables and legumes, a figure very similar to that of 2020, the worst year of the pandemic (12,060,728 tonnes) and the year prior to the pandemic, 2019, when 12,036,217 tonnes were managed. This demonstrates that despite the added difficulties of the health crisis, at no time has the supply chain fully stopped operating.

The two main Spanish ports linked with this type of traffic, Bahía de Algeciras and Valencia, not only maintained their figures in 2021 compared with 2019, but improved them. The Andalusian port ended last year with a total of 5,732,330 tonnes of fruit, vegetables and legumes, compared with 4,738,823 in the year prior to the pandemic. In turn, Valenciaport established its second position in the ranking thanks to a total of 2,368,946 tonnes; that is, 281,795 tonnes more than in 2019. Conversely, the third port in the table, Barcelona, recorded a reduction, and in 2021 moved 799,896 tonnes.

In 2021, the volume of import traffic amounted to a total of 4,423,856 tonnes, while imports in transit amounted to 2,963,786 tonnes. With regard to exports, the figure totalled 1,777,127 tonnes and cargo in transit totalled 2,954,220 tonnes.

Terminal de Reconocimientos Aduaneros de Alicante S. L.

Almacén homologado como Depósito Aduanero
y Almacén de Depósito Temporal (ADT)

Tinglado 15, Puerto de Alicante, 03008
Tel: 965 218 992 - Fax 965 140 674
e-mail: terminal@traa.es

ESPECIALISTAS EN RECONOCIMIENTOS ADUANEROS
LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES
PARKING DE VEHÍCULOS
RECEPCIÓN Y ENTREGA DE MERCANCIAS



Las exportaciones agroalimentarias españolas baten un nuevo récord y en 2021

Spanish agri-food exports set a new record in 2021

El saldo comercial del sector agroalimentario también superó su techo y alcanzó los 18.948 millones de euros, un 0,8 % más que en 2020. Las ventas al exterior de productos agroalimentarios se incrementaron un 11% en 2021

The trade balance of the agri-food sector also exceeded its record, and reached 18.948 billion euros, 0.8% more than in 2020. Foreign sales of agri-food products increased by 11% in 2021

Las exportaciones agroalimentarias de España alcanzaron el año pasado un valor de 60.118 millones de euros, cifra que supone un récord en la serie histórica y que representa un incremento del 11 % con respecto al año 2020. El saldo comercial también superó su techo y se situó en 18.949 millones de euros, un 0,8 % más que en el ejercicio anterior. Las importaciones agroalimentarias crecieron un 16,4 % y se situaron en 41.119 millones de euros.

Así se detalla en el Avance Anual de Comercio Exterior 2021 publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Se trata de un primer análisis sintético de las principales magnitudes e indicadores que permiten conocer la situación del comercio exterior del sector agroalimentario y pesquero, sobre la base de los datos provisionales del año 2021 del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Estos datos constatan el importante papel que desempeña el sector agroalimentario y pesquero en el comercio exterior español, en el que representa ya el 19 % del total de las ventas. Las importaciones de productos agroalimentarios suponen el 12 % de las compras de la economía española en el exterior.

Por lo que respecta a los principales subsectores



exportadores en 2021, las frutas se situaron en primer lugar, con unas ventas de 10.162 millones de euros, y un incremento del 5 %. En segundo lugar se situaron las carnes, (8.819 millones de euros, un 4,4 % más que en 2020) seguidas de las hortalizas (7.461 millones, con un crecimiento del 7,5 %).

El mayor incremento en las exportaciones, 27,4 %, se produjo en el grupo de aceites y grasas, impulsado fundamentalmente por el aceite de oliva, con un valor exportado total de 5.359 millones. También es destacable el incremento de las bebidas (13,8 %), con un montante global de 4.964 millones de euros.

La Unión Europea fue de nuevo en 2021 el destino principal de las exportaciones agroalimentarias españolas, un 63 % del total (37.915 millones), con un incremento del 11,4 % sobre el año 2020. Destacan los incrementos de exportaciones a Italia (16,2 %), Alemania (10 %) y Francia (8,9 %).

Las ventas a países terceros se incrementaron en un 10,2 %, y destaca el caso de Estados Unidos, donde el crecimiento fue del 19,7 % para un valor total de 2.495 millones de euros. Reino Unido es el principal comprador extracomunitario de productos agroalimentarios españoles, con 4.345 millones de euros en 2021, un 2,2 % más que en 2020.

Last year, Spanish agri-food exports exceeded 60.118 billion euros, a record figure in historical data, and which represents an 11% increase compared with 2020. The trade balance also exceeded its record, amounting to 18.949 billion euros, 0.8% more than the previous financial year. Agri-food imports grew by 16.4%, amounting to 41.119 billion euros.

This is detailed in the 2020 Foreign Trade Progress Report published by the Ministry of Agriculture, Fisheries and Food. It is an initial synthetic analysis of the main volumes and indicators which allow the foreign trade situation of the agri-food and fisheries sector to be understood, based on provisional figures for 2021 from the Customs and Special Tax Department of the State Tax Administration Agency.

This data demonstrates the

important role that the agri-food and fisheries sector plays in Spanish foreign trade, representing 19% of total sales. Imports of agri-food products amount to 12% of overseas purchases of the Spanish economy.

With regard to the main exporter subsectors in 2021, fruit was ranked first, with sales of 10.162 billion euros, and an increase of 5%. In second place was meat (8.819 billion euros, 4.4% more than in 2020), followed by vegetables (7.461 billion euros, with an increase of 7.5%).

The greatest increase in exports, 27.4%, was produced in the oils and fats group, mainly driven by olive oil, with a total export value of 5.359 billion euros. The increase of drinks

(13.8%) is also notable, with a total figure of 4.964 billion euros.

In 2021, the European Union was once again the main destination of Spanish agri-food exports, amounting to 63% of the total (37.915 billion euros), with an increase of 11.4% compared with 2020. The increases of exports to Italy (16.2%), Germany (10%) and France (8.9%) are notable.

Sales to third countries increased by 10.2%, notably in the case of the United States, where the growth was 19.7%, with a total value of 2.495 billion euros. The United Kingdom is the main extra-community buyer of Spanish agri-food products, with 4.345 billion euros in 2021, 2.2% more than in 2020.

DACHSER
Intelligent Logistics

Soluciones logísticas globales e integradas.

DACHSER Interlocking

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



El puerto de Motril pone en valor sus fortalezas en Fruit Logistica

The Port of Motril showcases its strengths at Fruit Logistica

El Puerto de Motril se acerca un año más a la Fruit Logistica, la mayor feria de frutas y hortalizas del mundo que se celebra en Berlín.

La participación de la dársena granadina servirá para apoyar a las empresas productoras en la comercialización y distribución de sus productos, además de presentar su

potencial logístico en el marco de la colaboración que mantiene con la asociación de cooperativas de Andalucía (FAECA).

El Puerto de Motril también quiere poner en valor su privilegiada posición respecto al norte de África y el centro de España y Europa para el tráfico de mercancías.

Fruit Logistica, que se celebra del 5 al 7 de abril, es el punto de encuentro comercial de todo el mundo para la comunidad hortofrutícola profesional. En la feria se dan cita miles de empresas expositoras y profesionales de diferentes países.

Once again this year the Port of Motril will attend Fruit Logistica, the largest fruit and vegetable show in the world, which is held in Berlin.

The participation by this port, located in the province of Granada, will serve to support producer companies in the marketing and distribution of their products, as well as presenting its logistics potential in the setting of its cooperation with the association of cooperatives of Andalucía (FAECA).

The Port of Motril also wishes to showcase its privileged position for goods transport with regard to North Africa and Central Spain and Europe.

Fruit Logistica, held from 5 to 7 April, is the international commercial meeting point for the professional fruit and vegetable community. The show brings together thousands of exhibiting companies and professional visitors from different countries.



Transporte multimodal, nacional e internacional

Especialistas en Canarias y Baleares

Marítimo - Terrestre - Ferroviario



SERVICIO REEFER. Alimentos, productos perecederos



Servicios regulares a los principales destinos

Control constante de la temperatura del producto



Trazabilidad = Seguridad = Calidad

www.icmaritime.es



Más de **15** años
informando





Port de Barcelona aúna calidad de servicio y tecnología para optimizar la logística a temperatura controlada

The Port of Barcelona combines quality of service and technology to optimise logistics at controlled temperatures

El Port de Barcelona ofrece las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para el tráfico de contenedores del sur de Europa y del Mediterráneo. Actualmente, cerca de 100 líneas regulares

conectan Barcelona con 850 puertos en todo el mundo. Destaca, por su oferta y transit time, la conectividad con los principales mercados americanos y asiáticos. Estos servicios interoceánicos se completan

en el Mediterráneo con los servicios diarios de short sea shipping que enlazan con el norte de África y resto de Europa, creando una completa oferta intermodal y unos servicios logísticos fiables y competitivos.

En el ámbito del transporte refrigerado, el Port de Barcelona dispone de unas infraestructuras óptimas, servicios especializados y elevada conectividad para contenedores reefer. Las terminales de contenedores -BEST, perteneciente al grupo Hutchison y APM Terminals Barcelona-, así como la terminal multipropósito Port Nou, superan las 3.500 conexiones reefer permanentes, lo que sitúa al puerto barcelonés como líder del Mediterráneo para este tipo de tráfico. La optimización de las infraestructuras ha ido acompañada de mejoras operativas en el Punto de Inspección Fronterizo y de avances tecnológicos para agilizar al máximo el paso de productos frescos y garantizar su conservación.

Estas condiciones permiten hacer mucho más eficientes y confiables las cadenas logísticas de los productos frescos, garantizando su trazabilidad.



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.

Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria.

Juntos consolidamos Barcelona como el *smart port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.





La apuesta del Port de Barcelona por optimizar las cadenas logísticas se ha plasmado en distintos ámbitos. Un ejemplo es la cada vez más amplia oferta de conexiones viarias y ferroviarias regulares con los principales mercados mayoristas de España, como Mercabarna, Mercazaraoga y Mercamadrid, y el mercado de Saint-Charles, en el sur de Francia.

La red de terminales interiores diseñada por el Port de Barcelona para acercar los servicios del puerto a sus clientes es un éxito. Hoy, buena parte de los productos refrigerados que se exportan desde el recinto portuario llegan en tren procedentes de la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) o las terminales ferroviarias de Madrid, Noain, Monzón, Miranda de Ebro o Villafría. Ejemplo de la gran aceptación que esto tiene en el mercado es el servicio ferroviario exclusivo para carga refrigerada Canal Frío, que conecta diariamente Zaragoza y Barcelona. O el servicio existente entre la Terminal Intermodal Monzón (TIM) y el Port de Barcelona, con hasta 4 frecuencias semanales.

Óptimas conexiones

En cuanto a la conectividad marítima, la llegada regular a puerto de los mayores portacontenedores del mundo, la mejora de los tiempos de tránsito con destinos como los asiáticos y unos costes altamente competitivos con los principales mercados hacen del Port de Barcelona la mejor opción para la carga refrigerada en el

Mediterráneo. Por otro lado, las óptimas conexiones tanto con el norte de África como con el este del Mediterráneo, con capacidad para transportar contenedores y plataformas a temperatura controlada y con frecuencias y horarios adaptados a los diferentes sectores a los que se dirigen, abre nuevas oportunidades de negocio para sectores como el hortofrutícola.

The Port of Barcelona offers the best infrastructure, services and connectivity for container traffic in Southern Europe and the Mediterranean. Currently, around 100 regular lines connect Barcelona with 850 ports around the world. Due to its range and transit time, connectivity with the main American and Asian markets is notable. These interoceanic services are completed in the Mediterranean with daily short sea shipping services which connect with North Africa and the rest of Europe, creating an intermodal supply, and reliable and competitive logistics services.

In the field of refrigerated transport, the Port of Barcelona has optimal infrastructure, specialised services and a high level of connectivity for reefer containers. BEST container terminals (belonging to the Hutchison Group and APM Terminals Barcelona), as well as the multipurpose Port Nou terminal, have over 3,500 permanent reefer connections, which makes the Port of Barcelona the leader in the Mediterranean for this type of traffic. The optimisation of infrastructure has been accompanied by ope-

ration improvements in the Border Inspection Point and technological advances for streamlining the passage of fresh products and guaranteeing their preservation.

These conditions allow the logistics chains of fresh products to be made much more efficient and reliable, guaranteeing their traceability.

The commitment of the Port of Barcelona to optimising logistics chains has been demonstrated in different areas. One example is the increasingly large number of regular road and rail connections with the main wholesale markets of Spain, such as Mercabarna, Mercazaraoga and Mercamadrid, and the market of Saint-Charles, in the south of France.

The network of inland terminals designed by the Port of Barcelona to bring port services closer to its clients has been a success. Today, many refrigerated products which are exported from the port facility arrive by train from the Maritime Terminal of Zaragoza (tmZ) or the railway terminals of Madrid, Noain, Monzón, Miranda de Ebro or Villafría. Examples of how well this has been received on the market are the exclusive Canal Frio (Cold Channel) rail service for refrigerated cargo, which connects Zaragoza and Barcelona on a daily basis; and the service existing between the Monzón Intermodal Terminal (TIM) and the Port of Barcelona, with up to 4 connections each week.

Optimal connections

With regard to maritime connectivity, the regular arrival at the port of the largest container ships from around the world, the improvement of transit times with destinations including Asia, and highly competitive costs with the main markets make the Port of Barcelona the best option for refrigerated cargo in the Mediterranean. Additionally, optimal connections with both North Africa and the Eastern Mediterranean, with capacity for transporting containers and platforms at controlled temperatures and with frequencies and schedules adapted to the different sectors for which they are intended, opens new business opportunities for sectors such as the horticultural sector.



OPEN BIP
Border Inspection Post



REVISAMOS E INSPECCIONAMOS MERCANCÍAS EN MATERIA SANITARIA Y FITOSANITARIA



I.F.C.M. del Puerto de Alicante - Instalaciones

El complejo se encuentra situado en Avda. del Faro, s/n - 03001 Alicante, dentro del recinto fiscal del Puerto de Alicante, Muelle de Poniente, en una parcela con una superficie total de 5458 m², que incluyen:

EDIFICIO OESTE O PIF

Con una superficie construida de 1977,32 m², distribuido en tres plantas:

PLANTA SEMISÓTANO, que alberga los servicios técnicos, como servicio contra-incendios, bombas de achique, etc., así como un aparcamiento.

PLANTA BAJA, con una superficie construida de 789 m², donde se encuentran realmente las instalaciones del IFCM, dedicadas a la inspección, contando con 8 muelles, para camiones o contenedores, dotados de los medios mecánicos necesarios, tres de ellos dotados con climatización para evitar la rotura de la cadena de frío, dos cámaras frigoríficas, dos refrigeradas y cuatro almacenes de temperatura ambiente, cinco salas para inspección con sus respectivos vestuarios, aseos y un vestíbulo doble altura que da acceso a la planta superior.

PLANTA SUPERIOR, con 358 m², donde se encuentran ubicadas las Dependencias de los Servicios de Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y Sanidad de Farmacia.

El PIF es un espacio dentro de un recinto aduanero que se constituye como único punto autorizado para la realización de los controles veterinarios de entrada en la Unión Europea de animales vivos, sanitarios de productos de origen animal y algunos vegetales procedentes de terceros países.

A pesar de la rapidez en las operaciones se ha tenido muy en cuenta la seguridad de las personas, funcionarios y representantes aduaneros, así como nuestro personal con años de experiencia.

Todo este entramado unido a que nuestras instalaciones están autorizadas a trabajar las 24 horas del día los 365 días del año con todos los organismos, algo que implica un importante punto a favor, puesto que pocos puertos tienen este servicio.

PLANTA BAJA, con una superficie de 742 m². Se encuentra instalado el servicio de Inspección SOIVRE, de la Dirección Provincial de Comercio Exterior, donde tienen instalado uno de los laboratorios más importantes de España.

PLANTA UNO, en la mitad Sur se encuentra instalada la Dirección Provincial de Comercio Exterior de Alicante, así como la delegación del ICEX, con salas de reuniones donde se celebran cursos y conferencias. En la mitad Norte, se encuentra la Guardia Civil y el Resguardo Fiscal.

PLANTA DOS, totalmente ocupada por FETLPA (Federación Transporte y Logística de la provincia de Alicante), con un aula de formación y despachos para sus asociados. Con estas instalaciones el Puerto de Alicante ofrece un servicio que tiene coordinados a todos los organismos que intervienen en el control de la Exportación/Importación en una sola dependencia, con el consiguiente beneficio a los usuarios del mismo, que se traduce en una mayor agilidad en la tramitación e inspección de mercancías, por consiguiente una reducción en los tiempos totales de transporte.

OFICINAS

Avda. del Faro, s/n - Edificio Este, planta 2^a, Pta. 3

Puerto de Alicante - Muelle de Poniente I.F.C.M. - 03001 Alicante

Oficina 966 443 934 - Operaciones: 607 902 590

operaciones@pifpuertoalicante.es - administracion@pifpuertoalicante.es

Correspondencia Aptdo. 3126 - Código 03080 Alicante



Puerto de Huelva, al servicio de las cadenas logísticas Reefer Globales

Port of Huelva, your trusted partner for Reefer Global Logistics Chains

Según los últimos datos de la FAO, España se sitúa como el primer país productor de frutas y hortalizas en Europa, y el séptimo en el mundo.

Asimismo, de acuerdo con los datos más recientes de EXTENDA, Andalucía se posiciona como la tercera comunidad española con mayor número de exportaciones tras Cataluña y Madrid, y como la segunda comunidad que más crece en el Top 10, creciendo 3 puntos más que la media nacional.

En este contexto, y concretamente con respecto a la exportación de frutas y hortalizas, la provincia de Huelva ocupa el segundo puesto en Andalucía tras Almería con casi un 25% del total y es la provincia andaluza que más ha crecido en 2021, encabezando sus ventas los frutos rojos y los cítricos, gracias a sus más de 1.000 empresas exportadoras.

Por ello, el Puerto de Huelva no es sólo una infraestructura crítica y esencial para la garantía de suministro de mercancías, sino también un aliado estratégico en el crecimiento del sector hortofrutícola y su industria auxiliar.

Así lo demuestran los datos de cierre de 2021, en los que el Puerto de Huelva siguió presentando un crecimiento continuado. De hecho, gracias a sus servicios de transporte marítimos y ferroviarios semanales, alcanzó el movimiento de más de 80.000 TEUs y más de 23.000 unidades Ro-Ro, superando de esta forma los datos de tráfico prepandemia y demostrando una clara resiliencia a la coyuntura global.

Así, el Puerto de Huelva se posiciona como un nodo logístico

global de referencia en el Sur-Atlántico Europeo, que presenta una oferta integral de suelo, servicios e infraestructuras para garantizar la eficiencia en la continuidad marítimo-terrestre de las cadenas logísticas globales, bajo parámetros de orientación al cliente, intermodalidad, conectividad, sostenibilidad, seguridad, y digitalización.

En el ámbito terrestre, el Puerto de Huelva tiene acceso a más de la mitad de la población y del PIB de la Península Ibérica ya que cuenta con conexiones de trenes de contenedores (TECO) con Sevilla (donde explota el Puerto Seco de Majarabique, el cual sirve como hub de distribución peninsular y a su vez conecta con Bilbao y Barcelona), Extremadura, Madrid, Burgos, y Portugal. Igualmente dispone de autopistas ferroviarias en proyecto con el eje Madrid-Zaragoza.

En el ámbito marítimo, como el Puerto de Huelva es nodo de la Red Básica Transeuropea de Transporte (TEN-T) y, por tanto, el enlace europeo oficial con las Islas Canarias, el Puerto de Huelva es líder en la conexión con Canarias con 4 servicios semanales provistos por Naviera Armas, Balearia y Fred Olsen (para transporte rodado), y Alisios Shipping Lines (para contenedores). Juntos conforman Ruta 1400, un paquete logístico integral Huelva-Canarias.

Asimismo, Containerships conecta Huelva con Reino Unido, Holanda y Alemania.

Y por otro lado, la comunidad portuaria está estudiando nuevas conexiones con el Norte de África y Europa, así como en una línea fee-

der.

Todos los servicios ferroviarios están completamente sincronizados con los horarios de los barcos, por lo que no se producen congestiones ni tiempos de espera.

En definitiva, al utilizar el Puerto de Huelva como puerta de entrada al continente europeo y como medio para llegar a destinos marítimos desde Europa, los operadores logísticos conectan en la actualidad personas, productos y lugares de una forma rápida y sencilla.

Sin embargo, la visión del Puerto de Huelva y su comunidad portuaria va más allá de Europa o de los países vecinos, más allá de ser una Alternativa al Brexit o un puente euroafricano complementario. Huelva tiene un verdadero potencial como puerta de enlace global, ya que es un puerto naturalmente abrigado situado en el suroeste de España, justo en la intersección de las principales rutas marítimas y de transbordo mundiales, con la mejor proyección hacia Canarias, Marruecos, y África Occidental, así como con el eje Mediterráneo-Norte de Europa, y con los puertos transatlánticos de Norte América, América Latina y el Caribe.

According to the latest data from the FAO, Spain is the leading producer country of fruit and vegetables in Europe, and the seventh in the entire world.

Likewise, according to the most recent data from EXTENDA, Andalusia is positioned as the third Spanish community with the highest number of exports after Catalonia and Madrid, and as the second community that grows the most in the Top 10, growing 3 points more than the national average.

Within this context, and specifically regarding the export of fruit and vegetables, the province of Huelva ranks second in Andalusia after Almería with almost 25% of the total, and it is as well the Andalusian province that grew the most in 2021, with berries and citrus fruit leading its sales, thanks to its more than 1,000 exporting companies.

For this reason, the Port of Huelva is not only a critical and essential infrastructure for guaran-

teeing the supply of goods, but also an strategic ally in the growth of the fruit and vegetable sector and its auxiliary industry.

As evidenced by the figures of 2021, the Port of Huelva kept showing a sustained growth. In fact, thanks to its regular weekly maritime and rail transport services, it handled more than 80.000 TEUs and more than 23.000 Ro-Ro units, thus exceeding the pre-pandemic traffic data and demonstrating a clear resilience to the current global situation.

Therefore, the Port of Huelva is positioned as a global logistics node in the Atlantic Southern Europe area, that presents a comprehensive offer of surface availability, services and infrastructures to guarantee the efficiency in maritime and inland connectivity for the continuity and integration of global supply chains, under parameters of customer orientation, intermodality, connectivity, sustainability, safety, and digitization.

On the terrestrial side, the Port of Huelva has access to more than half of the population and GDP of

the Iberian Peninsula since it has container train connections (TECO) with Seville (where it operates the Dry Port of Majarabique, which serves as a peninsular distribution hub and in turn connects with Bilbao and Barcelona), Extremadura, Madrid, Burgos, and Portugal. It also has rolling motorways in project with the Madrid-Zaragoza axis.

On the maritime side, as the Port of Huelva is a core port of the Basic European Transport Network (TEN-T) and hence, the official European link towards the Canary Islands, the Port of Huelva is a leader in the connection with the Canary Islands with 4 weekly services provided by Naviera Armas, Balearia and Fred Olsen (for Ro-Ro cargo), and Alisios Shipping Lines (for containers). Together they form Ruta 1400, a comprehensive logistics package Huelva-Canary Islands.

Likewise, Containerships connects Huelva with the UK, The Netherlands and Germany.

On the other hand, it should be pointed out that the port community is working on different new connec-

tions with Northern Europe and Africa, as well as in a feeder line.

All the rail services are completely synchronized with the vessels' schedules, so that no congestion nor waiting times take place.

In brief, by using the Port of Huelva as a gateway to the European continent and as a mean to reach seaborn destinations from Europe, logistics operators currently connect people, products, and places in a quick and simple way.

Nonetheless, the vision of the Port of Huelva and its port community goes beyond Europe or neighbor countries, beyond being an Alternative to Brexit or a supplementary Euro-African bridge. Huelva has a true potential as a global gateway, as it is a naturally sheltered port located in the South-West of Spain, just at the intersection of the major global shipping and transshipment routes, with the best projection towards the Canary Islands, Morocco and West Africa, as well as the Mediterranean-Northern Europe axis and the transatlantic ports of North America, Latin America and the Caribbean.



Port of Huelva

FRESH & FAST CORRIDORS



Huelva

2000 Km
1000 Km

RUTA 1400
Huelva - Canarias

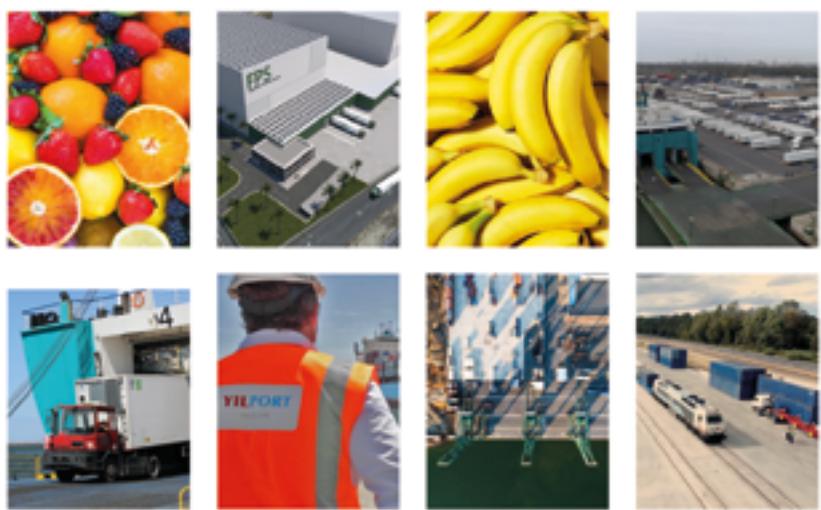
ARMAS Transmediterránea

FRED. OLSEN Express
BALEARIA

Alisios Shipping Lines

CONTAINERSHIPS

Your trusted partner for reefer global logistics chains



CLIENT ORIENTED | INTERMODAL | SUSTAINABLE | DIGITAL



El puerto de Cartagena promociona su oferta para perecederos en Fruit Logistica

The Port of Cartagena promotes its services for perishable goods in Berlin

La Autoridad Portuaria de Cartagena estará presente del 5 al 7 de abril en la feria Fruit Logistica, en Berlín, dentro del stand de la Región de Murcia, donde también expondrán las empresas murcianas y el INFO.

El Puerto de Cartagena ofrece desde su Terminal Hortofrutícola un servicio inmejorable para la mercancía general, y muy especialmente para los productos perecederos. En el puerto confluyen los elementos de una eficiente cadena logística formada por el barco, disponible a través de la naviera y el consignatario, las instalaciones del puerto puestas a disposición del cliente por la Comunidad Portuaria, y el camión frigorífico suministrado por el trans-

portista murciano especializado. Esta opción es la más eficaz, rápida y económica para los productos frescos, la más respetuosa con el entorno y la que genera más valor añadido para todos los agentes implicados en ella.

La Terminal Hortofrutícola del Puerto de Cartagena cuenta con modernas infraestructuras adecuadas a las necesidades de estos productos y de los buques que los transportan: muelle de 405 metros de longitud de atraque y 11,25 metros de calado, grúas de capacidad entre 6 y 30 toneladas y atraque RO-RO para tráfico rodado. Los productos refrigerados llegan al puerto en forma de mercancía paletitizada, para lo cual se dispone de

una capacidad de almacenaje en cámaras frigoríficas de 10.000 pallets, o bien dentro de contenedores frigoríficos, existiendo en la terminal instalaciones con 358 tomas de enchufe especiales para estos contenedores.

El puerto de Cartagena sirve de punto de entrada para las frutas y hortalizas importadas por las empresas murcianas desde el hemisferio sur para posteriormente enviarlos a toda Europa a través de sus propias redes de distribución. La Autoridad Portuaria presentará en Berlín las posibilidades que ofrece el Puerto para la exportación e importación de mercancías a través de sus líneas marítimas directa a Reino Unido, sur de Francia, norte de África y a Canarias, como alternativa al transporte por carretera.

From the 5th to 7th of April, the Cartagena Port Authority will be present at the Fruit Logistica trade fair in Berlin, at the stand of the Region of Murcia, where Murcian companies and the Development Institute of the Region of Murcia (INFO) will also be presented.

From its Horticultural Terminal, the Port of Cartagena offers unbeatable service for general goods, and in particular for perishable products. The port combines the elements of an efficient logistics chain for ships, available through the shipping line and the consignee, port facilities made available to the client by the Port Community, and the refrigerated trucks provided by the specialised Murcian transporter. This option



is the quickest, most efficient and most economical for fresh products, the most environmentally friendly, and that which generates the greatest added value for all agents involved in it.

The Horticultural Terminal of the Port of Cartagena has modern infrastructure adapted to the needs of these products and the ships that transport them: a 405 metre long, 11.25 metre deep dock for mooring,

cranes with a capacity of 6 to 30 tonnes, and RO-RO mooring for road traffic. Refrigerated products arrive at port in the form of palletised goods, for which storage is available in refrigerated chambers with capacity for 10,000 pallets, or in refrigerated containers, the terminal having installations with 358 special outlets for these containers.

The Port of Cartagena serves as an entry point for fruit and vegeta-

bles imported by Murcian companies from the southern hemisphere, to then be sent all over Europe through its own distribution networks. In Berlin, the Port Authority will present the possibilities that the Port offers for export and import of goods through its maritime lines directly to the United Kingdom, the south of France, North Africa and the Canary Islands as an alternative to road transport.



CARTAGENA



**FRUIT AND VEGETABLE
SOLUTIONS AT ORIGIN, QUALITY AT DESTINATION**





El tráfico vinculado a la industria agroalimentaria crece un 5,72% en Valenciaport

Traffic linked to the agricultural industry grows by 5.72% in Valenciaport

En los dos primeros meses del año Valenciaport ha gestionado un total de 13.704.966 toneladas de mercancías, lo que supone un avance del 2,06% sobre el año anterior. El 74% de este tráfico corresponde a mercancías en contenedor, el 16,5% a mercancía no contenedizada, el 6,5% a granel líquido y el 3% a graneles sólidos.

En este contexto hay determina-

dos sectores que están actuando como motor de los tráficos, entre ellos los vehículos y elementos de transporte (1.813.815 toneladas) pero también la industria agroalimentaria, que ha movilizado un total de 1.418.851 toneladas, lo que supone un avance del 5,72%. Destaca en este apartado el tráfico de cereales y sus harinas, con un crecimiento del 42,54%, y el pienso

y forrajes, con un aumento del 28,57%.

En concreto, el tráfico de frutas y hortalizas y legumbres se sitúa en febrero en 139.746 toneladas, una cifra muy similar a la del mismo período de 2021 (134.441). Un total de 73.380 toneladas corresponden a exportación, mientras que 59.138 toneladas son de importación.

Con el fin de dar a conocer su oferta de servicios e instalaciones para el tráfico hortofrutícola Valenciaport participará en la próxima edición de Fruit Logistica, una de las mayores citas del sector a nivel mundial, que se celebra en Berlín del 5 al 7 de abril. Allí se darán a conocer las ventajas competitivas de un recinto que dispone numerosas conexiones reefer en sus instalaciones y conexiones con los principales puertos de todo el mundo, así como conexiones ferroviarias regulares para este tráfico reefer, lo que convierte a la dársena valenciana en una opción muy competitiva para los operadores internacionales de la cadena logística de frío. De hecho, desde 2019 el puerto de Valencia acumula crecimien-



tos por encima del 20% en tráfico reefer. Y es que junto a los servicios que ofrecen las terminal de CSP Iberian, MSC Terminal Valencia y APM Terminals, el puerto de Valencia dispone de las instalaciones de Agro Merchant Group, con una superficie destinada en exclusiva a la logística de productos refrigerados y un Puesto de Inspección Fronteriza de 17.000 metros cuadrados.

During the first two months of the year, Valenciaport has handled a total of 13,704,966 tonnes of goods, which represents an increase of 2.06% compared to the previous year. 74% of this traffic corresponds to container goods, 16.5% to non-container goods, 6.5% to bulk liquids and 3% to bulk solids.

In this context, certain sectors are well in the lead. These include vehicles and transport elements (1,813,815 tonnes) but also the agricultural industry, which has mobilized a total of 1,418,851 tonnes, representing an increase of 5.72%. Especially notable within this sector is the transport of cereals

and flours, with growth of 42.54%, and feed and fodder, with an increase of 28.57%.

Specifically, traffic of fruit and vegetables in February reached 139,746 tonnes, a figure very similar to that of the same period in 2021 (134,441). A total of 73,380 tonnes corresponds to export, whilst 59,138 tonnes were imported.

With a view to providing visibility to the services and facilities it offers for the transport of horticultural produce and fruit, Valenciaport will take part in the next edition of Fruit Logistica, one of the most important events in the sector worldwide, which will be held in Berlin from 5 to 7 April. There, the port will present the competitive advantages of a

facility that includes numerous reefer connections among its installations and has connections with the main ports around the world, as well as regular rail links for this reefer traffic, making the Valencian dock a very competitive option for international operators of the refrigerated logistics chain. In fact, since 2019 the port of Valencia has accumulated growth of over 20% in reefer traffic. Together with the services offered by the terminals of CSP Iberian, MSC Terminal Valencia and APM Terminals, the port of Valencia hosts the facilities of Agro Merchant Group, with an area dedicated exclusively to refrigerated product logistics and a 17,000-square-metre Border Control Post.

**REEFER
CARGO
FRUIT**

**ENFOCADOS
EN TU FRUTA.**

Con MSC puedes llegar a cualquier mercado del mundo. Gracias a décadas de experiencia, podemos cuidar de tu mercancía 24/7, ya sea en puertos, mares, camiones o trenes. Puedes confiar en nuestros equipos locales para cumplir con los requisitos especiales de tu cadena de suministro.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

msc.com/fruit

**m
sc**



Jesús Caicedo, presidente de la Autoridad Portuaria de Almería

“El puerto de Almería reúne las condiciones óptimas para convertirse en un enclave estratégico para el transporte de productos agroalimentarios”

“The Port of Almería combines the optimal conditions which make it a strategic enclave for transporting agri-food products”

En esta edición de Fruit Logistica van a la feria de la mano de la Fundación Bahía Almeriport ¿Cómo van a coordinar esta colaboración?

Uno de los principales objetivos de la Fundación Bahía Almeriport es la promoción de los servicios logístico-portuarios así como el desarrollo del papel comercial de la Autoridad Portuaria de Almería. Por este motivo, se hace imprescindible la participación en la feria de su gerente, Fabio Laborda-Ortega, con el firme propósito de avanzar en la exportación de frutas y hortalizas vía marítima desde nuestro puerto.

¿Qué supone una feria como Fruit Logistica para el puerto de Almería?

La feria de Berlín es uno de los mejores escaparates del mundo para el sector hortofrutícola y de la logística aparejada a él. Por tanto, para el puerto de Almería, situado en el corazón de la principal zona de producción de frutas y hortalizas de Europa, es una magnífica oportunidad para dar a conocer nuestros servicios y las oportunidades que ofrecemos para el transporte de los productos frescos hasta los principales mercados de Europa. Hay que tener en cuenta que Almería exporta prácticamente el 80% de las frutas y verduras que produce, y por vía marítima apenas si se transporta el 1% de los productos agroalimentarios. Por tanto, está todo por hacer, y Alemania, como principal destino de las hortalizas almerienses, es el mejor escenario para encontrarnos con representantes de todos los sectores implicados, desde los exportadores a la gran distribución europea, las empresas de transporte marítimo y por carretera, los puertos y las navieras.

¿Con qué mensaje llegan a la feria?

Nuestro mensaje es claro. El puerto de Almería se encuentra en un enclave geoes-tratégico de las rutas marítimas del Mediterráneo, entre el sur de Europa y el norte de África, y, como he dicho, en el centro mismo de la mayor zona productora de frutas y hortalizas frescas del continente europeo. Por tanto, reúne las condiciones óptimas para convertirse en un enclave para el transporte de productos agroalimentarios, tanto con Europa, como con África.

Así lo han entendido navieras como la belga Sealink Antwerp, que trabaja con la agencia de Aduanas Portico, del puerto de Portsmouth, con el objetivo de establecer un servicio regular de frutas y hortalizas frescas desde Almería hasta el puerto del sur de Inglaterra.

Por circunstancias coyunturales, esta iniciativa se ha frenado temporalmente.

Pero estamos convencidos de que, más pronto que tarde, este proyecto y otros que están en estudio con el sur de Francia saldrán adelante, y no porque en la Autoridad Portuaria estemos empeñados –que también lo estamos-, sino porque los sectores interesados están convencidos de que con la infraestructura y los servicios que ofrece el puerto de Almería, y con los proyectos de mejora que tenemos en marcha, se dan las mejores condiciones para avanzar en las denominadas 'autopistas del mar', unas rutas marítimas contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad del sistema portuario español, que además de ofrecer otras vías para el transporte de mercancías, pretenden reducir cada día más las emisiones generadas por congestiones de tráfico pesado en pasos fronterizos como los existentes entre España y Francia.

Y en el caso del sector de productos perecederos, estas 'autopistas' ofrecen una vía complementaria al transporte en camión, con un servicio competitivo desde el punto de vista económico, logístico y medioambiental, que permite transportar nuestras frutas y hortalizas a los mercados europeos evitando los eventuales cortes de las comunicaciones por carretera -cada vez más frecuentes- y que tanto perjudican a nuestro sector hortícola en su ruta hacia los mercados europeos.

¿Qué volumen del tráfico total del puerto supone el tráfico vinculado al sector hortofrutícola? ¿Cuál ha sido la evolución de este tráfico en el último año?

El movimiento de productos agroalimentarios supone un porcentaje muy modesto en el puerto de Almería, en com-

The graphic features a white truck with a colorful fruit-themed advertisement on its side driving along a coastal road. In the background, there's a large silhouette map of Europe and Africa. The text on the banner reads:

**TRANSPORTE MARÍTIMO
NUESTRO
PRÓXIMO RETO**

**MARITIME TRANSPORT
OUR NEXT
CHALLENGE**

To the right, there's the logo for Puerto de Almería and the text "Puerto de Almería Autoridad Portuaria de Almería". Below that is the Fruit Logistica Berlin logo with the date "BERLÍN - 5-7 DE ABRIL DE 2012".

paración con el tráfico marítimo de mercancías. En 2021, en la dársena almeriense se movieron algo más de 98.000 toneladas de frutas y hortalizas, un 23,7% más que en 2020. Este volumen representa el 1,7% sobre el total de mercancías movidas por la APA el año pasado, con casi 5,8 millones de toneladas. En total, el tráfico de productos agroalimentarios y bebidas en la dársena comercial almeriense en 2021 ascendió a 305.446 toneladas, un 16,8% más que en 2020.

¿De qué servicios e instalaciones disponen para atender este tipo de tráfico?

El puerto de Almería tiene una dársena pesquera y otra comercial. La comercial cuenta con zonas para transporte rodado ro-ro y mercancía general, y una terminal de contenedores. Desde estas dársenas se prestan servicios nacionales e internacionales de transbordo, carga y descarga de mercancías, contenedores sobre explanada, y operaciones internas de apilamiento, desplazamiento, almacenaje y soporte general.

Asimismo, en el recinto portuario hay un espacio logístico en los muelles de Pechina y Poniente y espacios para albergar nuevos tráficos estratégicos que puedan surgir, como la exportación ro-ro de frutas y hortalizas. Con el objetivo de poder atender nuevos servicios, en un futuro próximo el puerto de Almería tendrá más capacidad con la ampliación del Muelle de Pechina y su conexión con el Dique Exterior, en los que se podrán acoger buques de mayor calado.

Para poder atender las necesidades de los camiones frigoríficos que transportan productos agroalimentarios perecederos, el Muelle de Ribera 2 cuenta con tomas de suministro de energía eléctrica. Asimismo, la Terminal de Tráfico Pesado y la Terminal de Contenedores cuentan con varias plazas del parking de camiones con tomas de energía eléctrica.

A medio plazo, y con el fin de salvar las limitaciones de espacio del Puerto de Almería, las empresas que necesiten operar en los puertos que se construirá el Puerto Seco de Níjar, situado a unos 20 kilómetros de ambos puertos, se convertirá en el centro neurálgico de la distribución de mercancías de la provincia de Almería, entre ellas, las frutas y hortalizas.

En líneas generales, ¿qué balance hace del año 2021 en el puerto de Almería?

El balance de 2021 en los puertos estatales de Almería y Carboneras, que gestiona la Autoridad Portuaria, se puede decir que ha tenido una cara y una cruz. La cara ha sido el tráfico de mercancías, mientras

que la cruz, como en 2020, ha sido el transporte de pasajeros, que, debido al cierre de fronteras de Marruecos y Argelia, se redujo un 90%.

Por el contrario, el movimiento de mercancías, como he dicho, rondó los 5,8 millones de toneladas, un volumen que supone un incremento de, 20,7% sobre el ejercicio anterior. Esta cifra recupera y supera ligeramente incluso la cifra del año 2019, el último previo a la pandemia, lo que refleja la actividad y el papel que desempeñan nuestros puertos y la comunidad portuaria en estos años de dificultades, derivadas de la covid. El año pasado, por las dársenas portuarias pasaron 1.289 buques, un 6,2% más que en 2020, y 9 cruceros, 2 más.

El mayor volumen de mercancía corresponde a los ganeles sólidos, con 4,2 millones de toneladas, casi un 24% más. El yeso, con casi 3 millones de toneladas, y el cemento, con más de 713.000, son los principales productos movidos en las dársenas de la APA, en las que también han tenido incrementos notables los triturados de mármol, las escorias, los abonos naturales y la sal.

El tráfico de líquidos a granel también ha experimentado un incremento notable, al superar las 140.000 toneladas, un 31% más. Destaca el aumento del embarque de aceites industriales, con un 61,7% más, así como de biodiesel, con casi un 21%.

El movimiento de mercancía general creció el ejercicio anterior un 11,2%, con más de 1,3 millones de toneladas. Por su volumen, destacan los materiales de construcción (más de 200.000 toneladas), los productos agroalimentarios (casi 200.000), y los productos químicos (80.900 toneladas). También destacan el papel y pasta de papel, que, si bien ha descendido un 6,2%, supera las 53.000 toneladas; así como la maquinaria y herramientas, con casi 42.000 toneladas. Dentro de la mercancía general, la mayor parte se ha transportado en ro-ro (más de 856.000 toneladas, un 30,8% más que en el año de referencia), y más de 400.000 toneladas en contenedores (un 2,4% menos).

¿Con qué previsiones y proyectos destacados afrontar 2022?

Con el fin de mejorar los servicios actuales e incrementarlos para atender la demanda, la APA está desarrollando un plan de inversiones hasta 2025, con una inversión que ronda los 50 millones de euros en proyectos. Entre otros proyectos, se pueden destacar la prolongación del muelle de Pechina y su conexión con el dique exterior del Puerto de Almería, que a medio plazo permitirá el atraque de plataformas y

bueques de gran calado. Asimismo, este año continuaremos con la ordenación del fondeadero del Puerto Pesquero, con la instalación de dos nuevos pantalanes para pequeños barcos de pesca, así como la creación de un Centro de Segundas Ventas de Pescado.

Asimismo, con el apoyo de Puertos del Estado, este año vamos a intentar impulsar tres proyectos de gran importancia para los puertos que gestiona la APA. La integración del ferrocarril en el Puerto de Almería, y un acceso directo desde la autovía del Mediterráneo A-7, por Bayana, proyecto para el que la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Transportes, ya ha anunciado que realizará un estudio de alternativas. En cuanto a Carboneras, impulsaremos un proyecto para la creación de un acceso directo desde la A-7 hasta el puerto de interés general.

A t this edition of Fruit Logistica you are going to the trade fair with the support of Fundación Bahía Almeriport. How will you coordinate this collaboration?

One of the main objectives of Fundación Bahía Almeriport is the promotion of port logistics services, as well as developing the commercial role of the Port Authority of Almería. For this reason, the participation of its manager, Fabio Laborda-Ortega, in this trade fair is essential, with the firm intention of advancing in the maritime export of fruit and vegetables from our port.

What does a trade fair like Fruit Logistica entail for the Port of Almería?

The Berlin trade fair is one of the best showcases in the world for the horticultural sector and the logistics sector related with it. Therefore, for the Port of Almería, located at the heart of the main fruit and vegetable production area of Europe, it is a wonderful opportunity to present our services and the opportunities that we offer for the transport of fresh produce to the main markets in Europe. It must be taken into account that Almería exports practically 80% of the fruit and vegetables that it produces, but that barely 1% of agri-food products are transported by sea. Therefore, there is a great deal to be done, and Germany, as the main destination of vegetables from Almería, is the best venue for meeting representatives of all sectors involved, from exporters to large distributors in

Europe, maritime and road transport companies, ports and shipping lines.

What message do you bring to the trade fair?

Our message is clear. The Port of Almería is a geostrategic enclave for maritime routes of the Mediterranean, between Southern Europe and North Africa, and as I have said, at the centre of the largest fresh fruit and vegetable production area of the European continent. Therefore, it combines the optimal conditions which make it an enclave for transporting agri-food products, both with Europe and with Africa.

This has been understood by shipping lines such as the Belgian Sealink Antwerp, which works with the Portico Customs Agency, from the port of Portsmouth, with the objective of establishing a regular service of fresh fruit and vegetables from Germany to the port in the south of England.

Due to circumstantial conditions, this initiative has been temporarily stopped. However, we believe that sooner rather than later, this project and others which are being studied with the south of France will move forward; and not because we are determined at the Port Authority – which we are. It is instead because the interested sectors are confident that with the infrastructure and services that the Port of Almería offers, and with the improvement projects that we have implemented, the best conditions are in place for advancing in the so-called 'highways of the sea'.

And in the case of the perishable products sector, these 'highways' offer a complementary channel for transport by lorry, with a competitive service from an economic, logistical and environmental perspective, which allows our fruit and vegetables to be transported to European markets, avoiding potential disruptions in road connections.

Of the total volume of traffic of the port, how much is traffic related to the horticultural sector? How has this traffic evolved over the last year?

The movement of agri-food products entails a very modest percentage at the Port of Almería in comparison with maritime traffic of goods. In 2021, in the Almerian dock, over 98,000 tonnes of fruit and vegetables

were moved, 23.7% more than in 2020. This volume represents 1.7% of the total goods transported by the Port Authority of Almería last year, with almost 5.8 million tonnes. In total, the traffic of agri-food products and drinks at the Almerian commercial dock in 2021 amounted to 305,446 tonnes, 16.8% more than in 2020.

What services and installations are available to attend to this type of traffic?

The Port of Almería has a fishing dock and a commercial dock. The commercial dock has areas for RO-RO vehicle transport and general goods, and a container terminal. These docks offer national and international transshipment services, loading and unloading of goods, container areas, and internal stacking, movement, storage and general support operations.

Likewise, in the port area there is a logistics space in the Pechina and Poniente docks and spaces for harbouring new strategic traffic which may arise, such as RO-RO export of fruit and vegetables. With the aim of being able to offer new services, in the near future the Port of Almería will have greater capacity with the expansion of the Pechina Dock and its connection with the Outer Dock, where it will be possible to receive deeper draught ships.

To be able to attend to the needs of refrigerated lorries which transport perishable agri-food products, the Ribera 2 Dock has electrical outlets. Likewise, the Heavy Traffic Terminal and the Container Terminal have several lorry parking spaces with electrical outlets.

In the medium-term, and in order to overcome space limitations of the Port of Almería, for companies that need to operate in the ports, the Dry Port of Níjar will be constructed. Located 20 kilometres from the port, it will become the nerve centre for distribution of goods in the province of Almería, including for fruit and vegetables.

Generally, what have been the results for 2021 at the Port of Almería?

The 2021 results of the state ports of Almería and Carboneras, which the Port Authority manages, can be said to be both positive and negative. The

positive has been the traffic of goods, while the negative, as in 2020, has been passenger transport, which due to the closure of the borders of Morocco and Algeria, was reduced by 90%.

Conversely, the movement of goods was around 5.8 million tonnes, a volume which was a 20.7% increase. This figure slightly exceeds even that of 2019, the last year before the pandemic, which reflects the role of the ports in this complex situation.

The largest volume of goods corresponds to solid bulk, with 4.2 million tonnes, almost a 24% increase. Traffic of liquid bulk has also seen a significant increase, exceeding 140,000 tonnes, a 31% increase. Biodiesel has increased by almost 21%.

The movement of general goods was over 11.2% more than in the previous financial year, with over 1.3 million tonnes.

What predictions and notable projects do you have for 2022?

With the aim of improving current services and increasing them to meet demand, the Port Authority of Almería is implementing an investment plan until 2025, with an investment of around 50 million euros in projects. Notable among other projects is the extension of the Pechina dock and its connection with the outer dock of the Port of Almería, which in the medium-term will allow the mooring of deep draught platforms and ships. Likewise, this year we will continue with the planning of the anchorage of the Fishing Port, with the installation of two new piers for small fishing boats, as well as the creation of a Centre for Second Sales of Fish.

Likewise, with the support of Puertos del Estado, this year we are going to attempt to spearhead three projects of great importance for the ports that the Port Authority of Almería manages. There is integration of the railway in the Port of Almería, and a direct access from the Mediterráneo A-7 motorway, by Bayana, a project for which the Directorate General of Roads, of the Ministry of Transport, has already announced it will study alternatives. With regard to Carboneras, we are launching a general interest project for the creation of a direct access from the A-7 to the port.



Antonia Giménez, Directora Comercial de España de Savino del Bene para el tráfico de productos hortofrutícolas

“Queremos seguir avanzando con un sector tan importante para el comercio mundial”

“We want to continue to advance with a sector which is so important for global trade”

Tras dos ediciones canceladas (febrero de 2021 y febrero de 2022) la feria Fruit Logistica, una de las principales citas del sector hortofrutícola a nivel mundial, regresa al recinto ferial de Berlín y ofrece la oportunidad a las empresas de retomar sus contactos personales. Entre estas compañías se encuentra el operador logístico Savino del Bene. “Nuestra participación está llena de esperanza y ganas de seguir avanzando con un sector tan importante para el comercio mundial”, asegura Antonia Giménez, directora comercial de España de Savino del Bene para el tráfico de productos hortofrutícolas. “Nuestro objetivo es apoyar a nuestros clientes y colaborar en el éxito de sus gestiones”, prosigue.

“No está siendo fácil – reconoce Giménez -. Si hace unos meses nuestras preocupaciones eran la subida de los precios del combustible y que incrementaba los transpor-

tes a unos niveles jamás imaginados, así como la falta de equipos reefer debido a las congestiones en los puertos de China y Estados Unidos y la escasez de espacios en los buques, ahora el panorama internacional aún se ha complicado más”. En este sentido, la responsable del tráfico hortofrutícola de Savino del Bene alude a la invasión de Rusia a Ucrania o el paro del transporte terrestre que se inició el pasado 14 de marzo y que en los últimos días ha ido retomando, poco a poco la normalidad, aunque ha afectado de lleno a las cadenas de suministro. “Se paralizó la actividad de importación y exportación, con importantes congestiones en las terminales y retrasos considerables en la escala de buques, que incluyó la cancelación de su llegada a puerto”, prosigue.

A esto se suman las inclemencias climáticas del mes de marzo, que han afectado considerablemente a

los cultivos de cítricos y hortalizas, entre otros productos. “Ha sido el mes de marzo más lluvioso de los últimos 72 años, lo que sin duda afectará a la segunda campaña de cítricos, hortalizas y vegetales hasta finales de mayo”, apunta Antonia Giménez.

“Con este escenario es cuando más unidos debemos estar todos los sectores, tanto los productores como los transportistas, navieras, transitanrios, agentes de aduana y organismos oficiales para conseguir hacer frente y buscar los medios para volver a una situación estable”, continúa.

“Queremos aprovechar la oportunidad que nos ofrece la feria de Berlín para unificar esfuerzos y que nuestros agricultores puedan seguir cultivando los cambios, nuestras fábricas puedan continuar produciendo, los transportistas puedan seguir trabajando y las compañías

navieras y aéreas puedan seguir cargando sus buques y aviones, etc.. Todo ello en estrecha colaboración con los transitorios, que son los que coordinan el transporte y la logística para adaptarse a cada circunstancia y necesidad del cliente desde hace década", explica la directora de tráfico hortofrutícola de Savino del Bene. "El objetivo final de todos debe ser que las mercancías, los alimentos, lleguen a cualquier parte y persona del mundo", puntualiza, añadiendo un sincero deseo de finalización de la guerra en Ucrania.

Balance

En cuanto al balance de 2021, Savino del Bene ha cerrado un año "exitoso", donde se consiguió prácticamente duplicar la facturación, con un aumento de volumen de 60.000 TEU y un incremento en los envíos aéreos, principalmente hacia Estados Unidos, con lo que se consiguió sortear el bloqueo del tráfico marítimo existente.

Respecto a la carga perecedera, la compañía sigue trabajando en cerrar acuerdos con las principales navieras, intentando minimizar el incremento de fletes y aumentar la disponibilidad de equipos y espacios en los buques y aviones reefer.

Además, Savino del Bene tiene un fuerte compromiso con su entorno y prosigue con sus acciones sociales y humanitarias. De hecho, el pasado 25 de marzo llegó hasta la oficinas en la compañía en Polonia un camión completo con 32 pallets de medicinas, productos de higiene y productos alimentarios para ayudar a los refugiados ucranianos. "Contamos con un equipo preparado para desarrollar estas ayudas", asegura Antonia Giménez.

After two cancelled editions (February 2021 and February 2022), the Fruit Logistica trade fair, one of the main events of the horticultural sector at a global level, returns to the exhibition space in Berlin and offers companies the opportunity to resume personal contact. Among these companies is logistics operator Savino del Bene. "Our participation is filled with hope and enthusiasm for continuing to advance with a sector which is so important for global trade," states Antonia



Giménez, Savino del Bene Commercial Director for Spain for horticultural product traffic. "Our objective is to support our clients and collaborators in the success of their operations," she added.

"It is not an easy time," Giménez acknowledges. "Although a few months ago our concerns were rising fuel prices which increased transport costs to almost unimaginable levels, as well as the lack of reefer containers due to congestion in the ports of China and the United States and lack of space on ships, now the international panorama has become even more complicated." In this regard, the head of horticultural traffic at Savino del Bene refers to Russia's invasion of Ukraine, and the land transport strike which began on the 14th of March and which in the last few days has gradually returned to normal, although having had a significant effect on supply chains. "Import and export activity was halted, with significant congestion in terminals and considerable delays in ship layovers, which have even cancelled their arrivals at ports," she goes on.

In addition to this were the inclement weather conditions during March, which considerably affected citrus and vegetable crops, among other products. "It has been the rainiest month of March in the last 72 years, which will certainly affect the second production season for citrus fruits and vegetables until the end of May," notes Antonia Giménez.

"With this scenario, all sectors must work together – producers, transporters, shipping lines, forwarding agents, customs agents and official bodies – to tackle these challenges and seek ways to return to a stable situation," she continues.

"We want to take the opportunity

that the Berlin trade fair offers us to unify efforts, so that our farmers can continue cultivation, our factories can continue producing, transporters can continue working, and shipping and airlines can continue loading their ships and aircraft, etc. All in close collaboration with forwarding agents, who for decades have been responsible for coordinating transport and logistics to adapt to all circumstances and needs of the client," explains the Savino del Bene horticultural traffic manager. "The ultimate objective of all parties should be that the goods, the food, can reach any place and person in the world," she highlights, adding a sincere desire for the end of the war in Ukraine.

Results

With regard to 2021 results, Savino del Bene has ended a "successful" year, where it practically doubled invoicing, with a volume increase of 60,000 TEU and an increase of air shipments, mainly to the United States, by which it circumvented the existing blockage of maritime traffic.

With regard to perishable cargo, the company continues to work on agreements with the main shipping lines, attempting to minimise the increased cost of freight and increase the availability of containers and spaces on reefer ships and aircraft.

Additionally, Savino del Bene has a strong commitment to society had continues with its social and humanitarian actions. In fact, on the 25th of March, a truck filled with 32 pallets of medicines, hygiene products and food products arrived at the company offices in Poland to help Ukrainian refugees. "We have a team ready to provide this support," Antonia Giménez states.

"La fruta y su transporte"

"Fruit and its transportation"

La fruta es un producto perecedero que aunque viaje a temperatura controlada va madurando aunque sea más lentamente y es importante que viaje en los tiempos pactados o habituales. El exportador o importador de este tipo de productos, debe conocer que la legislación, tanto internacional como nacional, aplicable para el transporte de mercancías por vía terrestre y por vía marítima, configura el servicio de transporte como una obligación de resultado, es decir, atribuyendo en el transportista la responsabilidad por los daños que presenten las mercancías durante el periodo en el que ha sido transportadas.

Por la Ley de Navegación Marítima permite reclamar al porteador marítimo. No solo permite reclamar por los daños o faltas, sino que también son reclamables los retrasos, entendiéndose por retraso cuando la mercancía no es entregada en el plazo convenido o en un plazo razonable. Pero es importante que al recepcionar la mercancía si lo ha sido con daños, faltas o retrasos formular protestas al porteador en el plazo de 24 horas si es aparente, y en 3 días laborables, si el daño, falta es no visible. Si hay retraso se tendrá que protestar en 10

días laborables desde que debió llegar la mercancía. Si hablamos de transporte terrestre, la mercancía deberá igualmente entregarse en el plazo pactado, o en su defecto, dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte. Si se produce la pérdida o daño de la mercancía, las reservas o protestas deberán hacerse dentro de los 7 días naturales siguientes a la entrega. Si no se formulan, se presumirá que la mercancía se ha entregado en condiciones. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse dentro de los 21 días siguientes a la entrega, y el titular de la mercancía podrá reclamar el perjuicio que pruebe que le ha ocasionado el retraso, pero con el límite del precio del transporte. Ahora bien, si el retraso ha causado un daño a la mercancía, podrá exigirse al porteador no solo el perjuicio del retraso, sino también el valor del daño causado a la mercancía, más el precio del transporte.

A pesar de la complejidad de las relaciones y los sujetos que intervienen en las cadenas de transporte, la normativa posibilita en muchos supuestos la responsabilidad conjunta de varios de estos los sujetos: navieras, transitarios, seguros de ambas etc..., de forma que un estudio acertado de las condiciones de cada siniestro, tiende a ampliar las posibilidades de éxito de la reclamación.

Fruit is a perishable product and even though it travels at a controlled temperature it continues to ripen, although more slowly and it is very important for the journey to be completed in the agreed time.

The exporter or importer of this type of product must be aware that the legislation, both international and national, applicable to goods transport by land and by sea, configures the transport service as an obligation to achieve a result. In other words, it attributes to the shipper the liability for damages to the goods during the transportation period. In sea carriage, the Maritime Navigation Law permits claims against the shipping company. This law not only permits claims for damages or faults, but claims may also be brought for delays. A delay is deemed to have occurred when the goods are not delivered within the agreed term or in a reasonable term. But it is important that, if the goods are received with damage, faults or delays, claims should be lodged with the carrier in the term of 24 hours if the damage or fault is apparent, and in 3 working days if it is not visible. If a delay occurs, it is necessary to protest within 10 working days from when the goods should have arrived. With regard to land transport, the goods should also be delivered in the agreed period or, in default of this, within the time reasonably used by a diligent carrier to complete the transportation. If the goods are lost or damaged, the claim must be lodged within the 7 calendar days following delivery. In the case of delay, the claim must be lodged within the 21 days following delivery and the owners of the goods can claim for the damages that they can prove have been caused by the delay. However, if the delay has caused damage to the goods, a claim can be brought against the carrier not only for the delay, but also for the value of the damage caused to the goods, plus the price of the transport and any expenses borne as a result of the damage.

Jorge Selma García_Faria

**SELMA & ILLUECA
ABOGADOS**

- ✓ Especialistas en Derecho marítimo
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Comercio Exterior
- ✓ Aduanas
- ✓ Seguros



G.V. Marqués del Turia, 2 - 11^a - 46005 VALENCIA
Tels. 96 374 86 17 - 96 395 45 41 Fax 96 333 88 04
e-mail: valencia@selmaillueca-abogados.com
www.selmaillueca-abogados.com



SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company



We deliver your projects

VALENCIA HEADQUARTERS

C/ Dr. J. J. Dómine, 18 A - 46011 Valencia

Ph. + 34 963 241 350 - Fax: +34 963 672 003

www.savinodelbene.com

MADRID · BARCELONA · VALENCIA · BILBAO · ALICANTE · VIGO

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort

