

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n 153

Del 07 al 09 de Febrero
Berlin · Alemania

Feria Internacional
del sector Hortofrutícola

**FRUIT
LOGÍSTICA**

7|8|9 FEBRUARY 2024, BERLIN





SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company



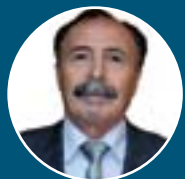
We deliver your projects

VALENCIA HEADQUARTERS

C/ Francisco Cubelles, 54 - 46011 Valencia

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

www.savinodelbene.com



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
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Francisco Cordero Bautista

EDITA: Valenmar S.L.

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

ALICANTE
Móvil: 620 938 108

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. Fte. 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.



08

El Puerto de Cartagena desembarca en Fruit Logística con novedades para el tráfico hortofrutícola
The Port of Cartagena disembarks in Fruit Logística with innovations for the traffic of fruit and vegetable products

14

Grupo Raminatrans afianza su división reefer gracias a la alta especialización y a las soluciones a medida
The Raminatrans Group consolidates its reefer division thanks to a high level of specialization and made-to measure solutions



18

El Port de Barcelona potencia su papel de hub euromediterráneo para productos agroalimentarios
The Port of Barcelona strengthens its role as EuroMediterranean hub for agrifood products

24

Los puertos españoles despliegan todo su potencial en Fruit Logística
Spanish ports unfurl all their potential at Fruit Logística



30

Savino del Bene refuerza su apuesta por la carga refrigerada
Savino del Bene strengthens its commitment to reefer cargo

32

La logística del frío avanza hacia un horizonte tecnológico
The cold chain logistics sector moves towards a technological horizon





Fruit Logística arranca su edición más innovadora

Fruit Logística begins its most innovative edition

La feria líder del sector hortofrutícola internacional mantiene el rumbo en Berlín: un nuevo toque innovador con el objetivo de mantenerse en los grandes datos del año pasado

The leading fair for the fruit and vegetable sector is on track in Berlin: a new innovative approach aims to maintain last year's high figures

Ya está aquí. La feria internacional líder en la comercialización de productos frescos, Fruit Logística, vuelve con más fuerza... y más innovación que nunca. Después de vivir el pasado año su edición más internacional tras la explosión de la pandemia en 2020 -se albergaron compradores de más de 140 países distintos y alrededor de 2.600 expositores de 92 nacionalidades diferentes-, ahora el evento mantiene el rumbo en Berlín -desde este 7 de febrero hasta el viernes 9- con la intención de implementar un enfoque más tecnológico a su 31ª entrega. Y es que, esta vez, la feria amplía su espectro: ha abierto un nuevo programa de contenidos que se adentra en la transformación digital en el plano de la agricultura a través de 22 expositores del sector y su adaptación en materia de

Inteligencia Artificial (IA).

Es por eso que Fruit Logística ha subrayado en el ciclo de la actual edición su compromiso con el poder innovador de la industria mediante la nueva tecnología FLIA y su conocido premio anual FLIA. De hecho, el pasado mes de enero la organización hizo públicos los candidatos a los galardones de 2024. Han resultado agraciados los proyectos de innovaciones más destacadas en toda la cadena de valor de frutas y hortalizas, como un aguacate pelado perfectamente maduro con fecha de caducidad de un mes; un cruce versátil entre pepino y calabaza; un nuevo precursor en la producción de calabacines; y una versión moderna de sandía y de cebolla de color rojo rosado, naturalmente dulce.

Como novedad, estos días se presentará por primera vez una tec-

nología FLIA en reconocimiento a las innovaciones dentro del campo de la maquinaria. En este caso concreto, entre los proyectos nominados aparece el pelador de espárragos autoservicio más pequeño del mundo; una aplicación móvil que hace recuento precosecha de la fruta; un método natural para prevenir el daño de la mosca blanca en los vegetales de invernadero; una podadora de cultivos habilitada con inteligencia artificial; y un exoesqueleto robótico para los trabajadores en los centros de envasado.

Los visitantes profesionales de esta edición tendrán la oportunidad de participar en visitas guiadas a los stands de las compañías o proyectos nominados a los reconocimientos FLIA Technology, que serán anunciados como colofón del evento el próximo viernes a mediodía, entre los pabellones 1.1 y 2.1.

Un programa todavía más completo

Bajo el manto del lema Farming Forward -nuevo claim que arropa esta edición- el programa de actividades y exhibiciones, más allá de

las relativas exclusivamente a los premios, vuelve a ser de lo más completo. Este miércoles, la feria abre el telón con un panel de expertos sobre una “revolución digital en la agricultura”. Compañías internacionales como Aerobotics, Clarifruit, ABZ Innovation, Hectre o WayBeyond plasmarán sus innovaciones en tecnología al servicio del sector hortofrutícola en base a IA, uso de drones, mapeo de rendimiento de cultivos, así como avances en recopilación de datos o aplicaciones digitales que agilizan el trabajo del agricultor.

Las tardes del miércoles y jueves girarán el foco de Fruit Logística a la figura de Tom Stenzel, de la Alianza CEA. Será el momento para la discusión sobre aspectos relacionados con el futuro de la Agricultura en Ambiente Controlado: sostenibilidad en la producción interior, tecnologías emergentes o la viabilidad de la agricultura vertical a medio plazo. Rick Schneiders, de Siemens, y Ellis Janssen, de Phillips Signify, protagonizarán esta suerte de mesa redonda antes de que Wageningen University & Research abra la jornada



del lunes con un acercamiento a la ciencia.

Ese mismo día, el del gran cierre de la edición, una veintena de startups de cierto recorrido darán sentido al ya clásico Startup Day, un espacio para la muestra de ideas como polinizadores con drones, inspectores de plantas basados en inteligencia artificial, un sistema de seguimiento de envíos global y un

sistema agrícola que “habla” con las plantas y comprende sus necesidades. Son nuevos conceptos, con la IA de fondo y la innovación en el sector como razón de ser, que hacen de Fruit Logística 2024 un evento con aroma a futuro.

Objetivos de 2024

Mientras tanto, la organización fija sus metas en mejorar la pasada

Soluciones “door-to-door” para toda la cadena de suministro

- Agente de aduanas
- Transporte marítimo, aéreo y terrestre
- Almacenaje y logística

BADENES
LOGISTICS
SINCE 1932

Dr. J.J. Dómine, 4 - Pta. 10 - 46011 Valencia
Paseo de la Castellana, 200 - 28046 Madrid

+34 963 671 394
+34 919 047 109

info@vicentebadenes.com
vicentebadenes.com

edición, un reto de altura tras conseguir romper en 2023 las barreras que la crisis sanitaria había levantado en torno al sector de la logística internacional. Con el último lema -All in one- la feria revitalizó su existencia con resultados brillantes. Hace exactamente un año, más del 40% de los expositores comunicaron transacciones comerciales. Es más, según estadísticas facilitadas por la propia organización del evento, 9 de cada 10 encuestados a posteriori fijaron sus expectativas de negocio en el espectro de “muy buenas” a “satisfactorias” tras cerrar el telón en Berlín. Incluso alrededor del 90% de los expositores recomendaría Fruit Logística a su red comercial y, además, ya planeaba participar en la edición de 2024, la actual.

Hay más datos: más del 80% pudo establecer nuevos contactos comerciales y, aproximadamente 1 persona de cada 3 cerró negocios durante la feria, y 4 de cada 5 visitantes profesionales viajaron desde el extranjero (fuera de Alemania). Si a la última edición del evento asistieron 63.500 compradores, ahora Fruit Logística quiere subir la apuesta y mantener los niveles alcanzados el último año.

It is back. The leading international fair for the marketing of fresh products, Fruit Logística, is back... stronger and more innovative than ever. Having experienced its most international edition last year after the explosion of the pandemic in 2020 (when it hosted buyers from more than 140 different countries and around 2,600 exhibitors of 92 different nationalities) the event is back on track in Berlin – from Wednesday 7 to Friday 9 February – with the aim of introducing a more technological focus in its 31st edition. And this time the fair has broadened its spectrum by opening up a new programme of contents that look at the digital transformation in the field of agriculture and its adaptation to Artificial Intelligence (AI) through 22 exhibitors from the sector.

Thus, during this edition Fruit Logística has underlined its commitment to the innovative power of the industry with the new FLIA Technology award, in addition to its well-known annual FLIA (Fruit

Logística Innovation Award). In fact, last January the organizers announced the candidates for the FLIA 2024. Those chosen include the most outstanding innovation projects across the whole fruit and vegetable value chain, such as a perfectly ripe peeled avocado with a one-month shelf life; a versatile cross between a cucumber and a marrow; a new precursor in the production of courgettes; a modern twist on the watermelon; and a naturally sweet red-pink onion.

As a new feature, FLIA technology will be presented for the first time in recognition of innovations in the field of machinery. In this specific case, the nominated projects include the smallest self-service asparagus peeler in the world; a mobile application that counts fruit prior to harvest; a natural method to prevent whitefly damage to greenhouse vegetables; a vegetable trimmer powered by artificial intelligence; and a robotic exoskeleton for canning centre workers.

Professional visitors to this edition will have the chance to take part in guided visits to the stands of the companies or projects nominated for the FLIA Technology awards, which will be announced to crown the event at midday next Friday, between pavilions 1.1 and 2.1.

An even fuller programme

Under the slogan Farming Forward – the new claim of this edition – the programme of activities and exhibitions, beyond those exclusively related to the awards, is once again very complete. The curtain will rise on Wednesday to a panel of experts who discuss a “digital revolution in agriculture”. International companies such as Aerobotics, Clarifruit, ABZ Innovation, Hectre and WayBeyond will present their innovations in technology at the service of the fruit and vegetable sector based on AI, the use of drones, the mapping of crop performance, as well as progress in the compiling of data and digital applications that expedite the work of farmers.

On Wednesday and Thursday afternoons, Fruit Logística will turn the spotlight on Tom Stenzel, of the CEA Alliance. This will be the moment for a discussion on aspects related to the future of Controlled

Environment Agriculture: sustainability in indoor farming, emerging technologies and the viability of vertical agriculture in the medium term. Rick Schneiders, of Siemens, and Ellis Janssen, of Phillips Signify, will be the stars of this round table, before Wageningen University & Research opens the day's events on Friday with an approach to science.

The same day, that of the grand finale of the event, around twenty established startups will give meaning to the now classic Startup Day, a space to show ideas such as pollination with drones, plant inspection based on artificial intelligence, a tracking system for international shipments and an agricultural system that “talks” to plants and understands their needs. These are new concepts, with AI as a backdrop and innovation in the sector as their raison d'être, to make Fruit Logística 2024 an event that looks to the future.

Aims of 2024

Meanwhile, the organizers have established their aims to improve on last year's show, a stiff challenge after 2023 which saw the breaking down of the barriers that had been raised by the health crisis around the international logistics sector. With the previous slogan – All in one – the fair revitalized its existence with brilliant results. Exactly one year ago, more than 40% of the exhibitors communicated trade transactions. Moreover, according to the statistics provided by the event organizers, 9 out of 10 surveyed subsequently set their business expectations on the spectrum from “very good” to “satisfactory” after the curtain came down in Berlin. Furthermore, some 90% of exhibitors would recommend Fruit Logística to their commercial network and, in addition, were already planning to participate in this, the 2024 edition.

There are more data: more than 80% were able to establish new commercial contacts and approximately 1 person in 3 did business during the fair, and 4 out of 5 professional visitors travelled from abroad (outside Germany). If the last edition of the event was attended by some 63,500 buyers, now Fruit Logística wants to raise the bar to maintain the levels achieved last year.



El retraso en el transporte



Jorge Selma

Socio del Gabinete Jurídico Selma & Illueca, Abogados, especialistas en Transporte

La fruta puede verse perjudicada con ocasión del transporte marítimo, debido al retraso en su entrega al receptor, ya que como ser vivo, va madurando, aunque sea más lentamente si va refrigerada.

Las Reglas de la Haya Visby no hacen expresa mención a la responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía, lo que no impide que tal retraso, en la medida en que se ocasione un perjuicio, sea susceptible de indemnización por el porteador. La fórmula empleada en el art.6 de la LTM "las indemniza-

ciones a favor del tercero a que diere lugar la conducta del capitán, en relación con las cargadas en el buque, salvo los casos de exoneración de los arts. 8 y 9", permiten ampliar la responsabilidad del porteador a cualquier clase de perjuicio, ocasionado al cargador o destinatario, como consecuencia del quebrantamiento total o parcial de las obligaciones derivadas del transporte marítimo de mercancías, entre las que se encuentra el retraso.

Así pues, hay retraso en la entrega, cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que atendidas las circunstancias del caso, sería necesario exigir de un porteador diligente.

Transport delays

Fruit may be damaged during transport by sea, due to the delay in delivery to the receiver, since as a living being, it matures, although more slowly if it is refrigerated.

The Hague Visby Rules do not expressly mention liability for delay in the delivery of the goods, which does not prevent such delay, to the extent that damage is caused, from being susceptible to compensation by the carrier. The formula used in

Article 6 of the LTM "the compensation in favour of the third party to which the master's conduct gives rise, in relation to the goods loaded on the ship, except for the cases of exemption in Articles 8 and 9", allows the carrier's liability to be extended to any kind of damage, caused to the shipper or consignee, as a consequence of the total or partial breach of the obligations derived from the maritime carriage of goods, including delay.

Thus, there is delay in delivery, when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the expressly agreed period or, in the absence of such an agreement, within the period that, given the circumstances of the case, would be required of a diligent carrier.



SELMA & ILLUECA
ABOGADOS

Jorge Selma García_Faria

✓ Especialistas en
Derecho marítimo

✓ Transporte terrestre
✓ Transporte aéreo

✓ Comercio Exterior
✓ Aduanas
✓ Seguros



G. V. Marqués del Turia, 2 - 11ª - 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



El Puerto de Cartagena desembarca en Fruit Logistica con novedades para el tráfico de productos hortofrutícolas

*The Port of Cartagena disembarks in
Fruit Logistica with innovations for the
traffic of fruit and vegetable products*



El Puerto de Cartagena avanza hacia su objetivo de incrementar la exportación de productos hortofrutícolas hacia el norte de Europa como una plataforma logística y comercial consolidada, a través de la apertura de nuevas conexiones marítimas, la puesta en marcha de procesos digitales ágiles y eficientes, y unas nuevas infraestructuras que lo sitúen como el puerto de referencia de la producción hortofrutícola de la Región de Murcia.

Esta es la carta de presentación con la que los responsables de la Autoridad Portuaria llegan a la Feria de Fruit Logística, en Berlín, junto a las empresas exportadores y de servicios a través de los stands de Puertos del Estado y de la Región de Murcia, para potenciar un mercado clave en la Región de Murcia conocido y que debe usar su puerto como salida de sus productos perecederos por su operativa, por sus tarifas competitivas, que son las más rentables de los puertos españoles, y con una Terminal del Frío eficiente y adaptada a las necesidades del sector.

En 2023, se movieron 270.000 toneladas para la industria agroali-

mentaria con incremento del 115 por ciento con respecto al año anterior, en una Terminal del Frío que dispone de un 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. En las instalaciones portuarias se especializan los distintos almacenes frigoríficos destinados exclusivamente a artículos perecederos de diferentes dimensiones entre 24.000, 10.500 y 7.500 m² con capacidad de almacenaje con cámaras frigoríficas para 10.000 pallets.

Esta Terminal ofrece un servicio inmejorable para la mercancía general, y muy especialmente, para los productos perecederos, que incrementará su competitividad, operatividad y seguridad este año con la puesta en marcha del nuevo Puesto de Control Fronterizo (PCF). Con una inversión de 6,1 millones de euros, será un único edificio más moderno y eficiente que permitirá aglutinar todos los servicios y garantizará una mayor seguridad alimentaria, ganadera y de aduanas, manteniendo nuestro liderazgo como el mayor puerto importador y permi-



CARTAGENA



FRUIT AND VEGETABLE

SOLUTIONS AT ORIGIN, QUALITY AT DESTINATION





tiendo aumentar nuestra exportación en el tráfico de productos agroalimentarios.

Y es que el tráfico de productos hortofrutícolas está creciendo en los últimos años en el Puerto de Cartagena, con destinos como Argentina, Brasil, Uruguay, Chile, Perú o Egipto, y que crecerán con infraestructuras como Barlomar, que será una de las terminales más modernas del mundo, con la futura ZAL de Cartagena, que supondrá disponer de mayor suelo logístico y su conexión con el Puerto a través del ferrocarril que unirá los productos de la Región y su hinterland a través de líneas marítimas a Asia,

América, África y Europa. Un modelo de eficiencia y sostenibilidad a nivel internacional y que conjugará la ecoeficiencia con la intermodalidad para aumentar la operativa portuaria y la llegada de los buques portacontenedores más grandes del mundo. Permitirá ofrecer un servicio mucho más competitivo para el sector hortofrutícola, con una cadena logística altamente especializada en la conservación de productos perecederos y, al mismo tiempo, establecer nuevas líneas de negocio adaptadas a las necesidades de cada una de las empresas. Para ello, trabajamos en la ampliación de nuevas líneas marítimas para contribuir a

que la Región siga creciendo como la huerta de Europa, que se sumarán a las que ya ofrece el Puerto de Cartagena a través de conexiones feeder con el resto del mundo, por medio de operadores como Maersk, MSC/WEC lines, CMA/CGM, Seatrade, entre otros.

The Port of Cartagena is progressing towards its aim of increasing exports of fruit and vegetable products to the north of Europe as a consolidated logistics and sales platform, via the opening of new sea connections, the implementation of agile and efficient digital processes, and new infrastructures that establi-

FELIPE GARRIGÓS, S.L.

AGENTES DE ADUANAS - TRANSITARIOS
DEPÓSITO ADUANERO

FELIPE LLORCA GARRIGÓS

www.felipegarrigos.es

OFICINAS

Explanada de España, 8
(96) 521.75.80 - 520.77.39
FAX (96) 521.52.63
03002 ALICANTE

DIRECCION POSTAL

Apartado 29
03080 ALICANTE
alicante@felipegarrigos.com

ALMACÉN

Tinglado 15
(96) 521.75.80
03008 PUERTO DE ALICANTE



sh it as the preferred port of the fruit and vegetable production of the Region of Murcia.

This is the letter of introduction with which the managers of the Port Authority arrive at the Fruit Logistica fair, in Berlin, with export and service companies on the stands of the Spanish State Port organization, Puertos del Estado, and the Region of Murcia, to promote a key market in the Region of Murcia which must use its port as an exit point for its perishable products, benefitting from its operations, its competitive prices, which are the most economical of the Spanish ports, and an efficient Cold Terminal adapted to the needs of the sector.

In 2023, 270,000 tonnes were moved for the agrifood industry with an increase of 115 per cent compared to the previous year, in a Cold Terminal which has a quay with 405 metres of mooring and a depth of 11.25 metres, cranes with capacity of between 6 and 30 tonnes and RO-RO docks for vehicular traffic. The port facilities include different specialized refrigerated warehouses intended exclusively for perishable articles of different dimensions between 24,000, 10,500 and 7,500 m² and storage capacity with cold stores for 10,000 pallets.

This Terminal offers an unbeatable service for general goods and, especially, for perishable products, and it will increase its competitiveness, operability and security this year with the introduction of the new Border Control Post (BCP). With an investment of 6.1 million euros, it will be a more modern and efficient single building which will bring together all the services and guarantee greater food safety, livestock and customs formalities, maintaining our position as the leading port for imports and enabling us to increase our exports of agrifood products.

Transport of fruit and vegetable products has been growing in recent years in the Port of Cartagena, with destination such as Argentina, Brazil, Uruguay, Chile, Peru and Egypt, and it will grow further with infrastructures such as Barlomar, which will be one of the most modern terminals in the world. The future ZAL of Cartagena will entail the availability of a larger logistics area and its connection to the Port via the railway which will connect the products of the Region and its hinterland via sea routes to Asia, America, Africa and Europe. A model of efficiency and sustainability at an international level which will conjugate ecoefficiency with intermodality to increase port operations and the arrival of the lar-

gest container vessels in the world. This will make it possible to offer a much more competitive service for the fruit and vegetable sector, with a logistics chain highly specialized in the conservation of perishable products and, at the same time, to establish new business lines adapted to the needs of every company. To this end, we are working on the expansion of new sea routes to contribute to the Region's continuing growth as the market garden of Europe, which will be added to those already offered by the Port of Cartagena through feeder connections with the rest of the world, via operators such as Maersk, MSC/WEC lines, CMA/CGM and Seatrade, among others.



Inteligencia Artificial en el sector hortofrutícola: el futuro ha llegado

Artificial Intelligence in the fruit and vegetable sector: the future is here

La Inteligencia Artificial está cambiando el mundo. Lo hace en todos los sectores: sanidad, banca, servicios, logística... y también en la agricultura. Las nuevas tecnologías llegan al sector primario y existe un especial interés en la industria hortofrutícola por automatizar al máximo sus procesos de producción. Hay multitud de factores que lo acreditan, entre ellos la escasez de mano de obra que sufre el ámbito agrícola, algo agravado en los últimos años por la explosión de la pandemia o, posteriormente, el aumento de costes que han obligado a las compañías a plantear la automatización como modo de supervivencia. La meta, ofrecer la máxima calidad a precios asequibles para el público. Y en esto, la Inteligencia Artificial está jugando un papel determinante.

¿Qué pueden hacer las nuevas tecnologías en el sector? O, hablando en castellano, ¿cómo sustituyen las máquinas la mano humana sobre los cultivos de frutas y verduras? La automatización de procesos se basa, entre otras funciones, en las predicciones de productividad de cultivos, el diagnóstico de enfermedades de las cosechas -el control de plagas- o la optimización de los recursos como el riego, los fertilizantes o los fitosanitarios. De hecho, el desarrollo de modelos predictivos permite conocer las necesidades exactas para mantener el cultivo en buen estado. En este sentido, ya han emergido empresas que ayudan al agricultor o a otras compañías del sector a ahorrar tiempo y costes en la gestión de las tareas en el campo. Y todo, desde un solo lugar. Una de ellas, ya a nivel internacional, es Nax Solutions, una herramienta que asiste en decisiones que podrían tomar los humanos al servicio de un cultivo.

A través de imágenes satelitales, la herramienta monitoriza el cultivo y

ejecuta movimientos basados en datos fehacientes. Es decir, a través de Inteligencia Artificial modela la cosecha en base a sus características únicas -en función del tipo de producto en cultivo-, analiza su comportamiento y combina todas las aristas para optimizar el rendimiento. "Podemos captar variables como puede ser el desarrollo de la planta, cuánta planta hay, dónde hay o no planta, en cuántas hectáreas... Sacamos un patrón de comportamiento: si tu plantas trigo, tus necesidades de agua serán unas; y si plantas maíz, las necesidades serán otras", cuenta Héctor Santonja, CCO de Nax Solutions.

Es más, añade que la tecnología no solo sustituye la mano humana, con lo que ello conlleva en el ahorro de costes, sino que va más allá: "Hay cosas que el agricultor no puede controlar porque no puede estar en cada uno de los puntos del campo, así que nosotros les damos un plano completo de todo su campo para que sepa dónde existe un problema, en qué parte del campo, y así poder atajarlo en remoto. De otra forma, nunca llegaría a detectar las necesidades de su cultivo".

Esta empresa no es la única que contribuye a la revolución tecnológica en el sector hortofrutícola. Otra es Maf Roda, un grupo experto en tecnología de automatización postcosecha para el sector que presentó algunas de sus soluciones en la pasada edición de Fruit Attraction. La compañía trasladó al mundo un nuevo software, Globalscan 7 – Smart, centrado exclusivamente en el análisis de calidad para cítricos. El sistema usa el algoritmo programado con Inteligencia Artificial en la línea de trabajo en las fábricas. Este sistema es capaz de reajustarse automáticamente, por lo que el operario dejará de tener que gestionar la línea mane-

jando cientos de parámetros, con tan solo dos, podrá operar la línea con gran precisión.

Y no fue esa la única novedad presentada en el certamen celebrado en Madrid, pues también se exhibió el Line Pack Citrus, un nuevo concepto de encajado de cítricos capaz de orientar la fruta para 'cargarla' según necesidades del cliente. Con este nuevo robot de confección se automatiza totalmente el proceso de encajado ya que no solo dibuja un mosaico personalizado con naranjas o mandarinas como ya hacía su robot SpeedPacker V8, sino que además orienta el pedúnculo sustituyendo así por completo a las tradicionales mesas de confección.

Control de plagas

Son algunos de los ejemplos de proyectos que actualmente se encuentran en marcha, con la Inteligencia Artificial en pleno auge al servicio de los cultivos y, por ende, de la industria hortofrutícola. Pero hay más. La tecnología también se usa para el cuidado del campo, del propio cultivo, de hecho. Iniciativas como el proyecto Agrocompute, desarrollado por la Fundación I+D del Software libre (FIDESOL) contribuyen a la optimización de la producción de frutas y verduras empleando criptografía. Traducido: se llevan a cabo investigaciones para la construcción de una base de datos con información y todos los parámetros que intervienen en el ciclo de vida de una plantación, independientemente del cultivo. Se desarrolla así un modelo de predicción de la evolución de la plantación.

Se trata de configurar un sistema just in time que se adapte a las necesidades de los clientes, con planificación en la comercialización del producto determinado y en el control del stock. Es aquí donde entra el control de plagas. Se desarrollan modelos

predictivos para evaluar el crecimiento de las plantas y detectar esas plagas mediante técnicas de inteligencia artificial como machine learning, redes neuronales y sistemas automatizados que recogen información y proporcionan resultados más acertados.

A partir de aquí, los sistemas inteligentes elaborados aprenden de los datos obtenidos previamente y ayudan al humano a predecir el comportamiento, no solo de la evolución del cultivo como se mencionaba anteriormente, sino también en el tratamiento de una plaga. Lo que ese fomenta en este punto es la realización de acciones preventivas, con mayor eficiencia, para la salud del campo. Y con ello, se ponen al servicio del cultivo tecnologías Blockchain para informar en todos los procesos que forman parte en la trazabilidad de un producto hortofrutícola desde que sale de campo hasta que llega al consumidor.

Artificial Intelligence is changing the world. It is doing so in all sectors: health, banking, services, logistics... and in agriculture, too. New technologies have reached the primary sector and the fruit and vegetable industry has a special interest in automating its production processes to the full. This is due to many factors, including the shortage of labour in the agricultural sector, which has been aggravated in recent years by the pandemic and, subsequently, the increase in costs which has obliged companies to consider automation as a means of survival. The goal, to offer the public maximum quality at affordable prices. And, in this respect, Artificial Intelligence is playing a determining role.

What can new technologies do in the sector? Or, to put it more clearly, how can machines replace the human hand when it comes to fruit and vegetable crops? The automation of processes is based, among other functions, on predictions of crop productivity, the diagnosis of diseases in crops (pest control) or the optimization of resources such as irrigation, fertilizers or plant health products. In fact, the development of predictive models enables knowledge of the exact needs in order to maintain the crop in good conditions. In this respect, companies have already emer-

ged that help farmers or other companies in the sector to save time and costs in the management of tasks in the field. And all of this, from one place. These include, on an international level, Nax Solutions, a tool that assists in decisions that humans might make to benefit a crop.

Using satellite images, the tool monitors the crop and makes movements based on reliable data. That is, using Artificial Intelligence it models the crop based on its unique characteristics, according to the type of product being grown, it analyses its behaviour and combines all the vectors to optimize yield. "We can capture variables such as the development of the plant, how many plants there are, where plants are (or are not) present, in how many hectares... We obtain a behaviour pattern: if you plant wheat, you will have certain water needs; if you plant corn, you will have other needs," explains Héctor Santonja, CCO of Nax Solutions.

Furthermore, he adds that the technology not only replaces the human hand, leading to cost savings, but it goes further: "There are things the farmer cannot control because he cannot be in all parts of the field at once, so we provide an overview of the whole field so that he knows where there is a problem, in which part of the field, and can therefore solve it remotely. Otherwise, it would never be possible to detect the needs of the crop."

This is not the only company to contribute to the technological revolution in the fruit and vegetable sector. Another is Maf Roda, a group with expertise in post-harvest automation technology for the sector which presented some of its solutions at the last edition of Fruit Attraction. The company introduced the world to its new software, GlobalScan 7 – Smart, focused exclusively on quality analysis for citrus fruits. The system uses the algorithm programmed with Artificial Intelligence on the production line in factories. This system is able to readjust automatically, therefore the operator will no longer need to administer the line by managing hundreds of parameters, but will be able to operate the line with great precision using just two.

And this was not the only innovation presented at the event held in Madrid, where another exhibit was

Line Pack Citrus, a new concept for the boxing of citrus fruits able to direct the fruit to 'face' it according to the needs of the customer. With this new packaging robot the boxing process is totally automated since it not only draws a customized mosaic with oranges or mandarins as its SpeedPacker V8 robot already did, but furthermore it positions the stalk, thus completely replacing the traditional packing tables.

Pest control

These are just a few examples of projects currently underway with Artificial intelligence burgeoning at the service of crops and, therefore, the fruit and vegetable industry. But there is more. The technology is also used to care for the countryside, for the crop itself, in fact. Initiatives such as the Agrocompute project, developed by Fundación I+D del Software libre (FIDESOL) contribute to the optimization of fruit and vegetable production using cryptography. In other words, research is conducted to build a database with information and all the parameters that intervene in the life cycle of a plantation, regardless of the crop. Thus a model is developed to predict the evolution of the plantation.

The aim is to configure a just in time system that adapts to customers' needs, with planning in the marketing of the specific product and stock control. This is where pest control comes into play. Predictive models are developed to evaluate plant growth and detect those pests via artificial intelligence techniques such as machine learning, neural networks and automated systems that collect information and provide more relevant results.

From this point, the intelligent systems learn from the data obtained previously and help humans to predict the behaviour, not only of the evolution of the crop as mentioned above, but also in the treatment of a pest. This encourages the performance of preventive actions, with greater efficiency, for healthy fields. And Blockchain technologies are placed at the service of crops to inform on all the processes that form part of the traceability of a fruit or vegetable product from the moment it leaves the field until it reaches the consumer.



Rafael Milla y Antonia Giménez

Grupo Raminatrans afianza su división Reefer gracias a la alta especialización y a las soluciones a medida

*The Raminatrans Group consolidates its
Reefer division thanks to a high level of
specialization and made-to-measure
solutions*

Como marca global ya consolidada, Grupo Raminatrans sigue trabajando en nuevas oportunidades de negocio. En este sentido, el mercado reefer es un pilar fundamental en la actividad de Grupo Raminatrans, que, tras más de 35 años de experiencia, afronta nuevos desafíos lanzados por la industria alimentaria en el transporte de productos refrigerados y congelados. "Estamos viviendo un momento de reconversión del mercado de la carga refrigerada en España, ya que de ser un país eminentemente exportador, a día de hoy también nos hemos convertido en importadores y tenemos que estar preparados para aportar las mejores soluciones tanto para exportar como para importar y estar siempre al lado de los productores", explica Antonia Giménez, directora del departamento de Reefer de Grupo Raminatrans, quien acude con parte de su equipo al certamen de Fruit Logística de Berlín con las gestiones bien hechas para dar soluciones a cualquier carga a temperatura controlada, refrigerada o congelada para todo el mundo. La firma abarca toda la cadena logística, desde las exportaciones a las importaciones de carga reefer por vía aérea, marítima o terrestre.

Uno de sus valores añadidos es que Grupo Raminatrans dispone de un almacén propio con temperatura controlada de 3.000 metros cuadrados de superficie que cuenta con autorización aduanera como Depósito Aduanero, Almacén Depósito Temporal (ADT y DDA) y LAME, con 3 muelles de carga con abrigos hinchables para el mitigado de la pérdida del frío.

Con las mencionadas autorizaciones, están en disposición de ofrecer los siguientes servicios:

- Almacenamiento de productos perecederos que necesiten temperatura positiva controlada.
- Servicios de Cross-docking.
- Picking y manipulaciones.
- Ubicación para revisiones realizadas por los servicios del SOIVRE.
- Puntos de conexión eléctrica para contenedores frigoríficos.

Además, estas instalaciones situadas en el Polígono Industrial de Ribarroja en Valencia, están al lado de la Autovía A3, a 25 km del Puerto

de Valencia y perfectamente conectadas con la AP7, ofreciendo bajos costes de transporte a/desde las terminales portuarias, y la mejor comunicación posible con Madrid y todo el Levante.

"En definitiva en Grupo Raminatrans ofrecemos la solvencia del mejor aliado para transportar sus productos a los principales mercados, estén donde estén, y todo ello con una gestión aduanera impecable y excelentes canales de comunicación. Una de nuestras señas de identidad es estar per-

manentemente en contacto con nuestros clientes, sin tiempos de esperas", asegura Antonia Giménez.

Grupo Raminatrans, es una empresa de capital cien por cien valenciano que preside Rafael Milla Navarro y que cuenta con más de 35 años de experiencia, ofrece los servicios propios de un operador logístico integral y es Operador Económico Autorizado desde 2009. En su filosofía de empresa destaca su vocación de servicio y reinvertir siempre los beneficios para seguir



Logistics Solutions

VALENCIA · ALICANTE · BARCELONA
 MADRID · BILBAO · ZARAGOZA
 ALGECIRAS · GRAN CANARIA · CASTELLÓN
 PALMA DE MALLORCA · RIBARROJA · VIGO · SEVILLA
 RIGA · MIAMI · CIUDAD DE MÉXICO
 GUADALAJARA (MX) · NUEVA DELHI
 KUALA LUMPUR · BANGLADESH · BANGKOK
 NINGBO · SHENZHEN · QINGDAO
 HONG KONG · SHANGHAI · XIAMEN
 DALIAN · XINGANG · TIANJIN



**GRUPO
 RAMINATRANS
 INTERNATIONAL
 FORWARDERS**



raminatrans@raminatrans.com
 www.raminatrans.com

creciendo. En estos momentos Grupo Raminatrans está posicionado en los enclaves logísticos más importantes de España con 13 delegaciones y con presencia internacional en los mercados más importantes del comercio internacional, de hecho, fue una de las primeras empresas logísticas españolas en trabajar in situ en mercados tan importantes del comercio internacional como China. Sus servicios van desde el transporte marítimo internacional tanto en contenedor completo como en grupaje, agencia de aduanas, cargas aéreas, transporte por carretera nacional e internacional, consignaciones hasta una división de logística hotelera y de grandes proyectos. Además, dispone de una capacidad total de almacenaje en los diferentes almacenes con los que cuenta: dos enclaves en Ribarroja (Valencia), Alicante, Madrid y Castellón de casi doscientos mil metros cuadrados.

As a consolidated global brand, the Raminatrans Group continues to work on new business opportunities. In this respect, the reefer market is a fundamental pillar in the activity of the Raminatrans Group which, with more than 35 years of experience, faces new

challenges set by the food industry in the transport of refrigerated and frozen products. "We are experiencing a time of reconversion of the refrigerated cargo market in Spain since, from being a predominantly exporting country, we have now also become importers and we have to be prepared to provide the best solutions for both export and import and always to be on the side of the producers," explains Antonia Giménez, manager of the Reefer department of the Raminatrans Group, who has attended Fruit Logistica in Berlin with some of her team, with all the formalities in place to provide solutions to any temperature controlled, refrigerated or frozen cargo around the world. The firm covers the whole logistics chain, from exports to imports of reefer cargoes by air, sea or land.

One of the added values of the Raminatrans Group is that it has its own 3,000 square metre temperature controlled warehouse which is authorized as a Customs Warehouse, Temporary Customs Bonded Warehouse (ADT and DDA) and Authorized Warehouse for Export Goods (LAME), with 3 loading docks with inflatable shelters to mitigate cold loss.

With the authorizations mentioned, the company can offer the

following services:

- Storage of perishable products that require positive controlled temperature.
- Cross-docking services.
- Picking and handling.
- Location for SOIVRE inspection services.
- Electricity connection points for refrigerated containers.

Furthermore, these facilities, located on the Ribarroja Industrial Estate in Valencia, are close to the A3 highway, 25 km from the Port of Valencia and perfectly connected to the AP7 toll road, offering low transport costs to/from the port terminals, and the best possible communication with Madrid and across the east of Spain.

"In short, at the Raminatrans Group we offer the solvency of the best ally to transport your products to their possible markets, wherever they are, and all of this with impeccable customs management and excellent communication channels. One of the hallmarks of our identity is that we are in permanent contact with our clients, without waiting times," asserts Antonia Giménez.

The Raminatrans Group, a 100% Valencian-owned company with over 35 years' experience and chaired by Rafael Milla Navarro, offers its services as an integrated logistics operator and has been an Authorized Economic Operator since 2009. The company philosophy emphasizes its vocation to provide a service and always to reinvest its profits to continue growing. At present, the Raminatrans Group is positioned in the most important logistics enclaves in Spain with 13 delegations as well as being present globally in the most important markets for international trade. In fact, it was one of the first Spanish logistics companies to work in situ in such important markets for international trade as China. Its services range from international sea transport, with full container and groupage, customs formalities, air-freight, national and international road transport and consignments, to a hotel logistics division and project cargo. Furthermore, it offers full capacity in its different warehouses: two enclaves in Ribarroja (Valencia), Alicante, Madrid and Castellón with almost two hundred thousand square metres.





El tráfico hortofrutícola crece un 150% en PortCastelló

Fruit and vegetable traffic grows by 150% in PortCastelló

Según el último informe estadístico de la Autoridad Portuaria de Castellón, durante el año 2023, PortCastelló movió un total de 47.586 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, lo que supone un incremento del 150% respecto del ejercicio anterior. Además, para este año 2024, el puerto de Castellón tiene previsto continuar con este crecimiento y evolución al alza.

PortCastelló cuenta con 136 conexiones reefer extensibles a 200. Además, Noatum tiene un almacén frigorífico en el puerto de Castellón, con una superficie de 12.500 metros cuadrados y capacidad para 7.500 pallets de mercancía perecedera.

En el puerto de Castellón actualmente tenemos un Puesto de Inspección Fronterizo, donde se prestan los correspondientes servicios de inspección de sanidad animal, sanidad vegetal, sanidad exterior, SOIVRE y aduanas. Estas instalaciones disponen actualmente de

cuatro bocas de carga para las tareas de inspección de las mercancías.

Hay un proyecto para la ampliación de estas instalaciones del PCF en una nueva ubicación. Se construirá un edificio con una superficie estimada de unos 3.500 m² de planta, donde se pretende contar con aproximadamente siete puertas de descarga con la posibilidad de realizar inspecciones simultáneas. Este edificio se estima que estará operativo en 2028.

Destinos

Los países con los que durante el 2023 hemos tenido tráfico comercial de producto hortofrutícola, han sido principalmente Egipto en lo que a importación se refiere y Libia, Israel, Chipre y Túnez en cuanto a exportación.

According to the latest statistical report by the Port Authority of

Castellón, during the year 2023, PortCastelló moved a total of 47,586 tonnes of fruit and vegetables, which represents an increase of 150% compared to the previous year. Furthermore, for 2024 the port of Castellón forecasts the continuation of this growth and upward evolution.

PortCastelló has 136 reefer connections extendible to 200. Furthermore, Noatum has a cold-storage warehouse in the port of Castellón, with an area of 12,500 square metres and capacity for 7,500 pallets of perishable goods.

In the port of Castellón we currently have a Border Control Post which provides the corresponding animal health, plant health, border health check and SOIVRE inspection services and customs agencies. These facilities currently have four cargo bays for goods inspection tasks.

A project is in place for the expansion of these BCP facilities in a new location. A building will be constructed with an estimated area of some 3,500 m² of floor space, where it is planned to include seven unloading bays which will enable inspections to be carried out simultaneously. This building is expected to be operative in 2028.

Destinations

The main countries with which we had commercial traffic of fruit and vegetable products during 2023 were Egypt, for import, and Libya, Israel, Cyprus and Tunisia for export.

Contenedores reefer a bordo de un buque atracado en el Port de Barcelona.
Reefer containers on board a vessel docked in the Port of Barcelona.



El Port de Barcelona potencia su papel de hub euromediterráneo para productos agroalimentarios

The Port of Barcelona strengthens its role as a Euro-Mediterranean hub for agrifood products

El puerto tiene una ubicación estratégica, además de excelentes servicios y conexiones directas con más de 200 destinos clave.

The port has a strategic location, as well as excellent services and direct connections with more than 200 key destinations.



El Port de Barcelona es un hub logístico global para productos agrolimentarios por su excelente ubicación para este tipo de mercancías, con conexiones directas con los principales puertos del Mediterráneo occidental y acceso a un amplio hinterland. A las conexiones terrestres regulares con las principales zonas agrícolas y ganaderas de Cataluña, Aragón y Navarra se suma el acceso a mercados mayoristas como Mercabarna, Mercazaragoza, Mercamadrid o Saint Charles.

El Port de Barcelona hizo historia el 8 de noviembre de 2023 con el estreno del primer servicio ferroviario de contenedores directo entre España y Francia, sin transbordos ni cambio de ejes o locomotora en frontera. El tren, impulsado por APM Terminals Railways Spain, Synergy y Naviland Cargo y con base en la terminal de BEST, conecta 3 veces por semana con Toulouse y de forma semanal con Lyon.

Es, además, el primer servicio regular de contenedores de España prestado por un convoy de 750 metros de largo, con capacidad para 108 TEUs por trayecto. Esta conexión directa ahorra tiempo y dinero y agiliza el transporte, mejorando el transit time en importaciones y exportaciones en comparación con puertos del norte del continente.

Esta combinación de factores hace que los contenedores refrigerados hayan sido uno de los segmentos que más ha crecido en el Port de Barcelona en los últimos años, multiplicando por cinco el tráfico en la última década.

Además, el Port de Barcelona sigue estrenando infraestructuras y servicios para el agroalimentario. Las terminales superan las 3.500 conexiones reefer permanentes y hay proyectos en marcha para sumar nuevas conexiones, dando cobertura a las más de 100 líneas regulares que conectan Barcelona con 200

puertos en todo el mundo. Estos servicios se completan en el Mediterráneo con enlaces diarios de short sea shipping con el norte de África y resto de Europa, creando una completa oferta intermodal y unos servicios logísticos fiables y competitivos.

También los operadores logísticos aumentan servicios. Tras el éxito del tren diario para carga refrigerada entre Zaragoza y Barcelona, se lanzó otro con la Terminal Intermodal Monzón (Huesca), con 4 frecuencias semanales, y un tercero similar con Noain (Pamplona).

La combinación de infraestructuras y servicios específicos para contenedores a temperatura controlada y unas líneas regulares altamente competitivas, tanto en tiempos de tránsito como en costes, con los principales mercados emisores y receptores sitúan a Barcelona como el mejor hub logístico para el sector hortofrutícola y de productos refrige-

rados.

The Port of Barcelona is a global logistics hub for agrifood products owing to its excellent location for goods of this type, with direct connections with the main western Mediterranean ports and access to an extensive hinterland. As well as regular land connections with the main agricultural and stockbreeding areas of Catalonia, Aragón and Navarra, the port has access to wholesale markets such as Mercabarna, Mercazaragoza, Mercamadrid and Saint Charles.

The Port of Barcelona made history on 8 November 2023 with the opening of the first direct rail service for containers between Spain and France, with no transshipments or changes of gauge or locomotive at the border. The train, run by APM Terminals Railways Spain, Synergy and Naviland Cargo and based in the BEST terminal, connects 3 times per week with Toulouse and weekly with Lyon.

It is, moreover, the first regular container service provided in Spain with a train of 750 metres

in length, with capacity for 108 TEUs per journey. This direct connection saves time and money and expedites transport, improving the transit time for imports and exports compared to ports in the north of the continent.

This combination of factors has led to refrigerated containers being one of the segments that have grown the most in the Port of Barcelona in recent years, with traffic multiplied by five in the last decade.

Furthermore, the Port of Barcelona continues to introduce new infrastructures and services for agrifood. The terminals have more than 3,500 permanent reefer connections and projects are underway to add new connections, providing coverage to more than 100 regular lines that connect Barcelona with 200 ports around the world. These services are complemented in the

Mediterranean with daily short sea shipping links to the north of Africa and the rest of Europe, creating a complete intermodal offer and reliable and competitive logistics services.

The logistics operators are also increasing the services they offer. After the success of the daily train for refrigerated cargo between Zaragoza and Barcelona, another has been launched with the Intermodal Terminal of Monzón (Huesca), running 4 times per week, and a third similar service with Noain (Pamplona).

The combination of specific infrastructures and services for controlled temperature containers, together with regular lines to and from the main origin and destination markets which are highly competitive in both transit times and costs, makes Barcelona the best logistics hub for the fruit and vegetable and refrigerated products sectors.



Valenmar

editorial de Logística y Comercio

Toda la información sobre

Logística y Transporte a tu alcance



Más de 50 años informando

Valenmar S.L.

C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª - 46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15 valenmar@veintepies.com - www.veintepies.com

MPG Group refuerza su liderazgo en el tráfico hortofrutícola con ofertas innovadoras y un exitoso 2023

MPG Group strengthens its leadership in fruit and vegetable transport with innovative offers and a successful 2023

El Grupo MPG, a través de su compañía, Martrans, especializada en servicios logísticos, continúa destacándose en el sector del tráfico hortofrutícola con una oferta integral de servicios que garantizan la frescura y la eficiencia en el transporte de productos perecederos. Con una trayectoria de 26 años, la compañía ha experimentado un notable crecimiento en 2023 y se prepara para afrontar los desafíos del complejo año 2024.

MPG Group destaca por su oferta diversificada de servicios que abarcan todo el proceso logístico del tráfico hortofrutícola:

Transporte Reefer: La empresa brinda soluciones de transporte con temperatura controlada, asegurando el manejo adecuado de frutas y verduras perecederas. La tecnología reefer garantiza condiciones óptimas para la preservación de la frescura de los productos durante su traslado.

Logística Integral: Ofrece servicios de planificación y gestión de la cadena de suministro, que incluyen almacenamiento, distribución y seguimiento en tiempo real. Esta solución integral optimiza la eficiencia operativa y la trazabilidad de los productos.

Dilatada experiencia en Normativa y Regulación: La empresa cuenta con un profundo conocimiento de las normas y regulaciones específicas del transporte de productos hortofrutícolas. Esto asegura el cumplimiento de los requisitos legales, garantizando la calidad y frescura de los productos desde el origen hasta el destino.

Durante el año pasado, Martrans, como el vertical de reefer de la empresa MPG Group experimentó

un crecimiento significativo en el tráfico de productos hortofrutícolas. La empresa logró ampliar su cartera de clientes y rutas de transporte gracias a la capacidad de ofrecer soluciones logísticas eficientes y fiables. La adaptabilidad a los cambios en la demanda de diferentes mercados fue clave para fortalecer las relaciones comerciales.

El ejercicio anterior fue exitoso para el grupo, con resultados positivos que incluyeron un aumento en los ingresos y una mejora en la rentabilidad. El enfoque en la calidad del servicio, la eficiencia operativa y la satisfacción del cliente permitió alcanzar metas financieras destacadas.

Expectativas y objetivos

A pesar de los desafíos previstos para el 2024, MPG Group se mantiene optimista y comprometida en fortalecer su posición en el mercado, depositando su confianza en la extensa experiencia, la excelencia demostrada y la trayectoria ejemplar de Martrans, que, con el respaldo de clientes y equipos motivados, la empresa recibió el reconocimiento de la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME) en 2023 como una de las 500 empresas líderes en crecimiento.

Con una dirección clara, MPG Group, con su vertical reefer, tiene objetivos ambiciosos para el próximo año:

- **Mantenimiento y Fortalecimiento en el Mercado:** A pesar de los desafíos, la empresa se compromete a mantener y fortalecer su posición en el mercado.
- **Inversión en Tecnología y**

Capacitación: La continua inversión en tecnología de vanguardia y capacitación del equipo es clave para mejorar la eficiencia y calidad de los servicios.

- **Adaptación a Tendencias del Mercado:** el grupo estará atento a las tendencias del mercado, adaptándose rápidamente a los cambios y buscando oportunidades de crecimiento en nuevos mercados o segmentos.

- **Enfoque en la Satisfacción del Cliente:** El principal objetivo será garantizar la satisfacción y fidelidad de los clientes, ofreciendo soluciones personalizadas y un alto nivel de servicio.

Martrans, de la mano de MPG Group, contando con su Responsable en este vertical, Miguel Marcos, y todo su equipo, se prepara para enfrentar el 2024 con determinación, confiando en la experiencia acumulada y la capacidad de adaptación que ha caracterizado su trayectoria en el sector logístico.

The MPG Group, through its company, Martrans, specialized in logistics services, continues to stand out in the fruit and vegetable transport sector with a complete offer of services that guarantee freshness and efficiency in the transport of perishable products. With a 26-year track record, the company experienced considerable growth in 2023 and is preparing to face the challenges of a complex 2024.

MPG Group stands out for its diverse offer of services which cover the whole logistics process of fruit and vegetable traffic:

Reefer Transport: The com-

pany offers solutions for controlled temperature transport, ensuring the appropriate handling of perishable fruit and vegetables. Reefer technology guarantees optimum conditions to preserve the freshness of the products during the entire journey.

Integrated Logistics: Offering planning and management services for the supply chain, including storage, distribution and monitoring in real time. This integrated solution optimizes the operative efficiency and traceability of the products.

Extensive experience in Rules and Regulations: The company has a deep knowledge of the specific rules and regulations for the transport of fruit and vegetable products. This ensures compliance with the legal requirements, guaranteeing the quality and freshness of the products from source to destination.

During the past year, Martrans, as the reefer section of the company MPG Group experienced significant growth in the transport of fruit and vegetable products. The company managed to expand its portfolio of clients and transport routes thanks to its capacity to offer efficient and reliable logistics solutions. Adaptability to changes in demand in the different markets was the key to strengthening commercial relationships.

The previous year was successful for the group, with positive results that included an increase in revenues and improved profitability. The focus on service quality, operating efficiency and customer satisfaction enabled it to achieve outstanding financial results.

Expectations and aims

Despite the challenges expected in 2024, the MPG Group remains optimistic and committed to strengthening its position in the market, placing its trust in the extensive experience, proven excellence and exemplary track record of Martrans, which, with the backing of customers and motivated teams, received the recognition of the Spanish Confederation of Small and Medium Enterprises (CEPYME) in 2023 as one of the 500 leading companies in business growth.

With a clear direction, MPG Group, with its reefer department, has ambitious targets for the coming year:

- **Maintenance and Strengthening of Market Position:** Despite the challenges, the company undertakes to maintain and strengthen its position in the market.
- **Investment in Technology and Training:** The continuous investment in cutting-edge technology and training of its team are key factors for improving the efficiency and quality of its services.
- **Adaptation to Market Trends:** The group is attentive to market trends, quickly adapting to changes and seeking opportunities for growth in new markets or segments.
- **Focus on Customer Satisfaction:** The main aim is to guarantee the satisfaction and loyalty of customers, offering customized solutions and a high level of service.

Martrans, within the MPG Group, thanks to the Director of this section, Miguel Marcos, and his entire team, prepares to face 2024 with determination, trusting in the accumulated experience and capacity for adaptation that has characterized the company's track record in the logistics sector.

The MarTrans logo features a stylized white sailboat on a blue background. To its right, the text "MarTrans" is written in a bold, blue font, with "MarTrans LOGÍSTICA Y TRANSPORTE, S.L." in a smaller font below it. Below the MarTrans logo, it says "a company part of:" followed by the MPG Group logo, which consists of a stylized "mpg" in white on a blue background with the word "group" underneath.A white refrigerated container with a large door and a circular vent on the side.A collage of three images: a wooden crate filled with fresh onions, a commercial airplane in flight against a blue sky, and a large container ship sailing on the water. A dark blue rectangular box with white text is overlaid on the collage.

ESPECIALISTAS EN
CARGA
REFRIGERADA

WWW.GROUPMPG.COM



Los puertos españoles despliegan todo su potencial en Fruit Logística

Spanish ports unfurl all their potential at Fruit Logística

Catorce puertos españoles participan la próxima edición de Fruit Logística en Berlín bajo el paraguas de Puertos del Estado. Allí reforzarán sus relaciones con un sector al alza, el reefer, y con un tráfico, el de productos hortofrutícolas, que requiere especialización y exige confianza.

En concreto, en esta edición de la feria, que se ha consolidado como una de las principales citas de referencia del sector hortofrutícola a nivel internacional, participarán en el stand de Ports of Spain las autoridades portuarias de Almería, Bahía

de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Santa Cruz de Tenerife, Valencia y Vigo.

Durante el pasado año, y según los datos hechos públicos recientemente por Puertos del Estado, el tráfico de productos hortofrutícolas por vía marítima alcanza los 11.917.190 toneladas, incluyendo la carga y descarga sin tránsito y la carga y descarga en tránsito. La cifra supone 206.164 toneladas más de este tipo de mercancías en import-export en relación a los

resultados obtenidos en el año 2022.

Las mercancías embarcadas sin tránsito sumaron en 2023 un total de 1.650.538 toneladas, destacando los volúmenes de tráfico de dos puertos canarios, Santa Cruz de Tenerife, con 396.893 toneladas, y Las Palmas, con 210.793 toneladas. Estos dos puertos ocupan la primera y la tercera posición del ranking en este capítulo. Por su parte, el puerto de Valencia se sitúa en el segundo lugar de la clasificación, con 333.695 toneladas.

En cuanto a la descarga de frutas, hortalizas y legumbres en los puertos españoles, la cifra total ascendió el pasado año a 5.458.426. En este capítulo de importación destaca el volumen gestionado por Bahía de Algeciras, con 2.131.516 toneladas, seguido por el puerto de Valencia, que recibió 556.278 toneladas de estos productos perecederos, y Tarragona, que se sitúa en tercera posición, con un volumen importado muy próximo al de la dársena valenciana, concretamente 513.112 toneladas.

Las operaciones en tránsito suman 4.808.226 toneladas, distribuidas prácticamente al 50% entre carga y descarga. Así los desembarques en tránsito alcanzaron un volumen de 2.403.246 toneladas, con especial protagonismo del puerto de Algeciras (1.359.082 toneladas) y del de Valencia, con 525.11 toneladas. Finalmente, el embarque de estos productos en tránsito alcanzó la cifra de 2.404.980 toneladas, la mayor parte de ellas gestionadas de nuevo por Bahía de Algeciras (1.367.608 toneladas) y Valencia (529.532 toneladas).

Fruit Logistica se ha convertido en una plataforma excelente para la promoción de los servicios e instalaciones de los puertos españoles. El pasado año la feria celebró su treinta aniversario y lo hizo con cifras de récord: 29 pabellones de exposición y 63.470 visitantes profesionales procedentes de 92 países de todo el mundo.

Fourteen Spanish ports will participate at the next edition of Fruit Logistica in Berlin under the banner of Puertos del Estado, the Spanish state port organisation. Here, they will strengthen their relationship with a booming sector, reefer, and with a type of traffic, that of fruit and vegetable products, that requires specialisation and demands trust.

Specifically, at this edition of the fair, which has become consolidated as one of the most important benchmark events for the international fruit and vegetable sector, the port authorities of Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Santa Cruz de Tenerife, Valencia and Vigo will participate on the Ports of Spain stand.

During the past year, and according to data published recently by Puertos del Estado, the traffic of fruit and vegetable products by sea reached 11,917,190 tonnes, including transit and non-transit loading and unloading. The figure represents an extra 206,164 tonnes of this type of goods in import-export compared to the results obtained in 2022.

Loading of non-transit goods in 2023 amounted to a total of 1,650,538 tonnes, with traffic volu-

mes in the two Canary Island ports, Santa Cruz de Tenerife, with 396,893 tonnes, and Las Palmas, with 210,793 tonnes being especially significant. These two ports occupy the first and third positions in the ranking under this heading. The port of Valencia is positioned in second place in the classification, with 333,695 tonnes.

As for the unloading of fruits and vegetables in the Spanish ports, the total figure last year amounted to 5,458,426. Under this heading the volume of imports handled by Bahía de Algeciras is significant, with 2,131,516 tonnes, followed by the port of Valencia, which received 556,278 tonnes of these perishable products, and Tarragona, in third position, with an import volume very close to that of the Valencian dock, specifically 513,112 tonnes.

Operations in transit amounted to 4,808,226 tonnes, distributed practically 50/50 between loading and unloading. Thus, landings in transit reached a volume of 2,403,246 tonnes, with a leading role played by the port of Algeciras (1,359,082 tonnes) and that of Valencia, with 525,11 tonnes. Finally, the stowage of these products in transit reached the figure of 2,404,980 tonnes, again with most being handled by Bahía de Algeciras (1,367,608 tonnes) and Valencia (529,532 tonnes).

Fruit Logistica has become an excellent platform for promotion of the services and facilities of the Spanish ports. Last year the fair celebrated its thirtieth anniversary and it did so with record-breaking figures: 29 exhibition pavilions and 63,470 professional visitors from 92 countries around the world.

YILPORT[®]
IBERIA

Terminales excelentes en Andalucía y Galicia
Una fuerte Red en La Península Ibérica

Leixões, Liscont, Aveiro, Ferrol, Sotagús, Huelva, Figueira Foz, Setúbal

HQ Liscont, Sotagús, Setúbal

PORTUGAL, SPAIN

Ferrol, Leixões, Aveiro, Figueira Foz, Huelva



Corren tiempos clave para el sector hortofrutícola valenciano

Crunch time for the Valencian fruit and vegetable sector

AVA-ASAJA cifró en 400 millones las pérdidas del año agrario y apunta a la sequía y al descenso general de las exportaciones de frutas y verduras a nivel nacional

AVA-ASAJA calculates a 400 million loss for the agricultural year and points to the drought and the general decrease in fruit and vegetable exports at national level

El sector de las frutas y verduras de la Comunitat Valenciana vive tiempos clave. Son múltiples los motivos: la paralización de las compras debido a la tensa situación de los transportistas en la frontera en Francia -con el frenazo que ello conlleva en la exportación hortofrutícola a nivel nacional-, el calor y la sequía que han causado efectos negativos en la agricultura valenciana general, la pérdida de casi 2.000 hectáreas de cultivo en la Comunitat durante 2023 y las pérdidas del año agrario cifradas en 400 millones por la Asociación Valenciana de Agricultores (AVA-ASAJA) ponen en jaque a la industria. Ya en el mes de junio, al cierre de la primera mitad del ejercicio, los datos presentados por NIQ en el 25º Congreso AECOC de Frutas y Hortalizas arrojaban un descenso del 3,6% en el consumo de frutas y hortalizas en España.



En el caso de las frutas, la caída en los volúmenes de venta pasó de un 5,3% en 2022 a un 2,8% en los primeros cuatro meses del recién concluido año, mientras que la evolución del consumo de hortalizas fue de un 3,1% a un 2,8% en el mismo periodo. Las frutas frescas más consumidas en España han sido, durante el año, las naranjas (con alrededor del 18% del volumen total), los plátanos (16%), las manzanas (10%) y la sandía (7,5%). Estos cuatro alimentos suponen más del 50% del consumo de fruta en el país y es extensible a la Comunitat. Sin embargo, el descenso ha sido evidente: las exportaciones han caído y las importaciones, han ido al alza durante el ejercicio.

Esas pérdidas de 400 millones cuantificadas por AVA-ASAJA se han debido, concretamente y en palabras de su presidente, Cristóbal Aguado, “a las mermas de cosechas

por las adversidades climáticas, los elevados costes de producción, la competencia desleal de las importaciones, la falta de soluciones eficaces para hacer frente a las plagas y enfermedades, los daños récord de la fauna salvaje y el aumento de los robos en el medio rural”. Es por eso que la asociación pidió a las administraciones “un plan de choque” a varios años vista con el objetivo de garantizar la viabilidad agraria. Y es que el campo valenciano -no solo en lo referente a las frutas y verduras, pero sí con el sector hortofrutícola intrínsecamente incluido en las previsiones a futuro de la industria agroalimentaria- augura temporadas “difíciles” que “pondrán el sector contra las cuerdas”.

“El Gobierno tiene que escucharnos más porque es una barbaridad lo que pasa. Queremos una cobertura total por el cambio climático”, reclamó Aguado. Porque, aunque el presidente de AVA-ASAJA aseguró que el balance “sigue siendo mejor que el del año anterior”, la realidad es que ha aumentado la siniestralidad agraria con cifras que se han disparado hasta los 1.300 millones de euros de indemnizaciones de Agroseguro (un 60% más que en 2022).

Motivos climáticos

La asociación elevó también a los 170 millones las pérdidas directas por razones climáticas en territorio valenciano. La sequía, las eleva-

STAY COOL AND RELAX

Con MSC puedes llegar a cualquier mercado del mundo gracias a décadas de experiencia en puertos, mares, camiones o trenes.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

MSC

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

das temperaturas y las granizadas fueron algunas de las inclemencias más extremas que ocasionaron desplomes de cosechas respecto a la media de los últimos años: cítricos (-15%), uva (-40%), arroz (-15%), caqui (-40%), frutas de hueso (-40%), almendra (-50%), olivar (-50%) o cereales (-60%). Todo ello, en un contexto de inflación en que los precios de los alimentos han sufrido un importante incremento interanual del 9%.

De acuerdo con AVA-ASAJA, la subida generalizada de las cotizaciones a pie de campo no permitieron en la mayoría de los casos compensar esta bajada de producción y, además, cubrir los costes de producción, los cuales se mantuvieron extraordinariamente altos, un 30% más que antes de la guerra en Ucrania. Incluso en producciones mermadas como el vino tinto, la almendra y la algarroba los precios en origen fueron a la baja. El impacto por este capítulo ascendió a 80 millones.

Pérdida de hectáreas de cultivo

Mientras tanto, las medidas “urgentes” reclamadas por la Asociación también se extienden a la pérdida de hectáreas de cultivo que arrojó la encuesta Esysce realizada por la Conselleria de Agricultura. Según tal repositorio de datos, las tierras de cultivo en la Comunitat Valenciana disminuyeron en 2023 con respecto al año anterior en 1.952 hectáreas, lo que supone una disminución interanual del 0,3%. La superficie ocupada por la tierra arable valenciana disminuyó a causa principalmente de la reducción de cereales (3.802 hectáreas menos), forrajeras (-1.908 hectáreas), cítricos (-1.737) y viña (-921). En cualquier caso, las frutas y cítricos siguieron siendo los cultivos que más superficie ocuparon en el territorio valenciano, al significar entre los dos grupos prácticamente la mitad del total de tierras de cultivo.

Times are hard for the fruit and vegetable sector of the Valencian Community. The reasons are multiple: the stagnation in purchases owing to the tense situation for hauliers at the border in France, with the subsequent halt in Spanish fruit and

vegetable exports, the heat and drought which have had a negative effect on Valencian agriculture in general, the loss of almost 2,000 hectares of cultivated land in the region during 2023 and the losses for the agricultural year calculated at 400 million by the Valencian Association of Farmers (AVA-ASAJA) are jeopardizing the industry. In June, at the close of the first half of the year, the data presented by NIQ at the 25th AECOC Fruit and Vegetable Congress showed a decrease of 3.6% in fruit and vegetable consumption in Spain.

In the case of fruit, sales volumes dropped from 5.3% in 2022 to 2.8% in the first four months of the year that has just ended, whilst vegetable consumption evolved from 3.1% to 2.8% in the same period. The most widely consumed fresh fruits in Spain during the year were oranges (with around 18% of the total volume), bananas (16%), apples (10%) and watermelons (7.5%). These four foods make up more than 50% of fruit consumption in the country and this is extendible to the Valencian region. However, the decrease has been evident: exports have fallen and imports have risen during the year.

Those losses of 400 million quantified by AVA-ASAJA were due, specifically and in the words of its chairman, Cristóbal Aguado, “to reduced harvests owing to adverse weather conditions, high production costs, unfair competition by imports, the lack of efficient solutions to combat pests and diseases, record-breaking damages by wild animals and the increase in robberies in the rural environment.” For these reasons, the association asked the authorities for “an action plan” with a horizon of several years with the aim of safeguarding agricultural viability. The Valencian countryside, not only with regard to fruits and vegetables but with this sector intrinsically included in the forecasts for the future of the agrifood industry, faces “difficult” times which will “force the sector against the ropes”.

“The Government must listen to us more because what is happening is atrocious. We want full coverage for climate change,” claimed Aguado. Because, although the chairman of AVA-ASAJA asserted that the balan-

ce “is still better than that of the previous year”, the reality is that agricultural losses have increased with figures that have soared to 1.3 billion euros in compensations from Agroseguro (60% more than in 2022).

Climatic reasons

The Association also calculated at 170 million the direct losses for climatic reasons in the Valencian region. The drought, high temperatures and hail stones were some of the most extreme inclement weather conditions that led to hugely reduced harvests compared to the average for recent years: citruses (-15%), grapes (-40%), rice (-15%), persimmons (-40%), stone fruits (-40%), almonds (-50%), olives (-50%) and cereals (-60%). All of this in a context of inflation in which food prices have suffered from a considerable year-on-year increase of 9%.

According to AVA-ASAJA, the generalized increase in farm gate prices did not, in the majority of cases, offset this fall in production and, furthermore, cover production costs, which remained extraordinarily high, 30% more than before the war in Ukraine. Even in reduced productions such as red wine, almonds and carob the prices paid to farmers went down. The impact for this heading amounted to 80 million.

Loss of hectares of crops

Meanwhile, the “urgent” measures requested by the Association also extended to the loss of hectares of crops shown by the Esysce survey carried out by the Department of Agriculture. According to this data repository, cultivated land in the Valencian Community decreased by 1,952 hectares in 2023 compared to the previous year, which represents a year-on-year reduction of 0.3%. The area occupied by arable land in Valencia decreased mainly as a result of the reduction in cereals (3,802 hectares less), fodder (-1,908 hectares), citruses (-1,737) and vines (-921). In any case, fruits and citruses were still the crops that occupied the most territory in Valencia, with the two groups representing practically half of total cultivated lands.



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 2ª, 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



Laura Eced y José Luis Domínguez

Savino del Bene refuerza su apuesta por la carga refrigerada

Savino del Bene strengthens its commitment to reefer cargo

Savino del Bene ha incluido en su estrategia para este año el objetivo de reforzar y relanzar su apuesta por el desarrollo de los tráficos de cargas refrigerada.

Tal como recuerda el Reefer Manager de la compañía, José Luis Domínguez, la empresa cuenta con una trayectoria de más de dos décadas en este sector, dedicando parte de sus servicios especializa-

dos a la carga de este tipo de productos, incluyendo aquellos que hasta ahora no pertenecían a su principal nicho de actividad.

“Savino del Bene también apuesta por incorporar una nueva visión de trabajo en el Departamento Reefer, aportando toda su experiencia y conocimiento en la carga refrigerada”, añade Domínguez. “Es absolutamente necesario reali-

zar una revisión de nuestra estrategia en este sector y hemos optado por empezar a abrirnos a nuevos tipos de mercancías y mercados, como el cárnico, el pescado, los lácteos y otros productos refrigerados”, continúa el responsable del Departamento Reefer.

Domínguez asumió recientemente la responsabilidad de este departamento, al que aporta sus 28 años de conocimiento en el ámbito de las ventas, la mayoría de ellos dedicados a la logística y, en particular, al sector de la alimentación. Ha desarrollado su labor profesional en varias empresas transitarias, donde ha adquirido experiencia y conocimientos para todo tipo de productos refrigerados y de alimentación. Se incorporó a Savino del Bene a finales de junio de 2023 y el resultado ha sido positivo, puesto que se trata de “una gran empresa con capacidad para apostar por el personal y por sus clientes”.

“Nuestro objetivo es hacer crecer el desarrollo del Departamento Reefer y apoyarnos para ello en un equipo formado, dando servicio al resto de oficinas de Savino en todas las áreas. La empresa ha hecho una gran apuesta de futuro, reuniendo un equipo especializado en su conjunto para seguir dando un servicio óptimo a nuestros clientes y ser realmente sus socios en el proceso de crecimiento de ambos”, asegura la directora de Savino del Bene, Laura Eced.

Y es que desde el punto de vista global, este vertical market es estratégico para Savino del Bene, por lo que la empresa apuesta por buscar relaciones estables con sus partners, entre otros las navieras que son una pieza fundamental.

José Luis Domínguez explica que en 2023 ha sido notable el crecimiento en área, concretamente un 42% en el volumen de kilos gestionados, es decir, 1.000 toneladas más que el pasado año. En este sentido, la carga refrigerada es una de las principales commodities junto a la moda. Respecto al marítimo, durante el pasado año las cifras se resintieron a nivel global del mercado español. Sin embargo, en el caso de Savino del Bene los volúmenes han crecido respecto al año anterior y en el caso del reefer se han mantenido estables.

Valor añadido

Uno de los valores añadidos de Savino del Bene es, sin duda, el departamento de aduanas, muy especializado en el manejo de este tipo de mercancías. En este sentido, la compañía quiere integrarse totalmente a la cadena de suministros de sus clientes, de manera que apuesta por disponer de instalaciones logísticas para almacenar y manipular mercancías, contando con todos los permisos aduaneros necesarios.

En este contexto, según explica Laura Eced, la empresa sigue con sus planes de expansión y ha abierto nuevas oficinas en Turquía, Suecia, Finlandia y Francia. Además, Savino del Bene ha adquirido una compañía en Egipto y continúa realizando gestiones para expandirse por todo el continente consolidando así la presencia del grupo en la mayoría de países.

Savino del Bene has included in its strategy for this year the aim to strengthen and relaunch its commitment to the development of refrigerated transport.

As the company's Reefer Manager, José Luis Domínguez, explains, the company has a track record of more than two decades in this sector, dedicating some of its specialized services to the transport of this type of products, including those that until now were not included in its main niche of activity.

“Savino del Bene also aims to incorporate a new vision of work in the Reefer Department, contributing all its experience and knowledge to refrigerated cargo,” adds Domínguez. “It is absolutely necessary to review our strategy in this sector and we have chosen to start opening our doors to new types of goods and markets, such as meat, fish, dairy products and other refrigerated products,” continues the head of the Reefer Department.

Domínguez recently took responsibility for this department, to which he brings his 28 years of knowledge in the field of sales, most of them dedicated to logistics and, in particular, the food sector. He has performed his professional duties in several transport companies, where he has acquired experience and knowledge of all kinds of refrigera-

ted products and food. He joined Savino del Bene at the end of June 2023 and the result has been positive, since it is “a great company with the capacity to support its staff and its customers.”

“Our aim is to grow and develop the Reefer Department and we are supported in this by a well-trained team, providing a service to the other offices of Savino in all areas. The company is looking to the future, bringing together a specialized team to continue providing an optimum service to our customers and to be real partners for them as we share their growth process,” says the director of Savino del Bene, Laura Eced.

From a global viewpoint, this is a strategic market for Savino del Bene, therefore the company seeks stable relationships with its partners, including shipping companies, which are a fundamental part.

José Luis Domínguez explains that in 2023 growth in the area was considerable, specifically 42% in the volume of kilos managed, that is, 1,000 tonnes more than the previous year. In this respect, refrigerated cargo was one of the main commodities together with fashion. Regarding sea freight, during the past year overall figures for the Spanish market suffered. However, in the case of Savino del Bene volumes increased compared to the previous year and in the case of reefer they remained stable.

Added value

One of the added values of Savino del Bene is, without doubt, the customs department, highly specialized in the handling of goods of this type. In this respect, the company seeks to be fully integrated in the supply chain of its clients, therefore it has logistics facilities to store and handle goods, holding all the necessary customs permits.

In this context, as Laura Eced explains, the company is continuing with its plans for expansion and has opened new offices in Turkey, Sweden, Finland and France. Furthermore, Savino del Bene has acquired a company in Egypt and continues to complete formalities to expand across the whole continent, thus consolidating the group's presence in the majority of countries.



El sector de la logística del frío avanza hacia un horizonte tecnológico

The cold chain logistics sector moves towards a technological horizon

Con una previsión de facturación superior a los 106 millones de euros en 2023, la industria del frío abre un nuevo escenario de tendencias para el próximo lustro

With a forecast turnover of 106 million euros in 2023, the refrigeration industry opens a new scenario of trends for the next five years



La logística del frío progresa hacia el futuro, del mismo modo que el global del sector primario avanza hacia un futuro dominado por la tecnología. Al menos así lo acreditó el Observatorio del Frío de la Asociación de explotaciones frigoríficas, logística y distribución de España (Aldefe) en su primer informe trimestral de un 2023 que ha acabado con previsión de más de 106 millones de euros de facturación -a falta de cotejar los últimos registros del ejercicio-. La industria está experimentando una importante transformación que, en el próximo lustro, la llevará a ser una de las más avanzadas tecnológicamente, al servicio de una alimentación más natural, saludable y sostenible en el plano logístico.

Es, de acuerdo al informe del Observatorio, una tendencia ya consolidada en el sector, iniciada una década atrás y que se manifestará en los próximos años. La implementación de soluciones basadas en el denominado "Internet de las Cosas" (IoT en sus siglas en inglés) ya permiten un monitoreo de temperatura y humedad de mercancías en tiem-

po real, así como el rastreo y trazabilidad de contenedores a través de tecnología blockchain. Hoy, los consumidores están más preocupados que nunca por el origen de los alimentos y valoran la garantía de que la conservación ha sido óptima en todo momento. Incluso también crece el factor ético, es decir, el hecho de que los productos sean ecológicos y la logística de su transporte y almacenamiento, socialmente responsables.

Es por eso que la digitalización aplicada a la automatización juega también un papel cada vez más relevante especialmente en el almacenamiento, con un incremento cada vez mayor de robots o sistemas autónomos basados en Inteligencia Artificial (IA), que favorecen eficiencia en la manipulación y movimiento de mercancías refrigeradas. Precisamente la IA, según los datos del Observatorio, es la que provocará un severo cambio de paradigma en la comprensión de la cadena de suministro en los próximos tiempos. De hecho, en el último Anuario de Aldefe al cierre del ejercicio de 2022 ya se indican las áreas donde se prevé detectar la influencia de la IA. Será en la gestión de inventarios, la preparación de pedidos y la gestión de envíos, la seguridad de los productos almacenados y en el plano laboral, y la calidad en la manipulación. La IA se aplicará en la optimización de la planificación de rutas, la predicción de la demanda en función de variables anteriores y la detección de problemas en los sistemas de refrigeración -con sensores inteligentes, etiquetas o sistemas de seguimiento a tiempo real, de nuevo-.

En este sentido, la naviera ZIM Integrated Shipping Services presentó el pasado septiembre en La Marina de Valencia su proyecto ZIMonitor Reefer, que permite rastrear y supervisar contenedores a distancia las 24 horas del día y a tiempo real con el objetivo de "evitar daños en las cargas refrigeradas". Con este nuevo sistema, en el que ZIM es pionera, el cliente "puede controlar el desarrollo del contenedor, dónde está y o qué temperatura tiene, si existe algún tipo de incidencia, recibe una alarma en su propio sistema operativo", comentó Jorge Gelabert, Director Comercial de

ZIM, a Valencia Marítima. Y es que la naviera ofrece a sus clientes la posibilidad de darse de alta en su sistema y monitorizar, a través de él, la trazabilidad del contenedor a cualquier hora del día, así como recibir todo tipo de información.

Datos del ejercicio

Más allá del futuro del sector, el último Observatorio del Frío de Aldefe presentado en octubre también analiza el presente. En España, según los registros trasladados, la industria del almacenamiento y la logística del frío, la ocupación media de los almacenes de productos congelados alcanza un 76,46%, cifra cercana a la del primer trimestre del año (76,98%). En cuanto a facturación, esos 106,5 millones de euros suponen un aumento del 4,5% respecto al trimestre anterior, cuando se facturaron 101,9 millones de euros. La facturación del sector ha experimentado un crecimiento sostenido desde la explosión de la crisis sanitaria, pasando de 46,5 millones de euros en el primer trimestre de 2021 a los 106,5 millones en el segundo trimestre del año actual. Según Aldefe, este aumento constante sugiere una expansión del mercado, probablemente influenciada por factores como el aumento de la demanda de productos congelados y mejoras en la eficiencia de la cadena de suministro.

Por regiones, además, la Comunidad Valenciana se sitúa en segundo lugar en el cómputo global del país con un 87,2% de ocupación, solo por detrás de Canarias. Mientras, en referencia al reparto por categorías de los productos demandados, los pescados lideran la lista con el 19,59%, seguidos a un punto de carnes con el 18,56% y de elaborados, también con la misma cifra. A tres puntos del primero se halla el grupo de las verduras con el 16,49% y a cinco el segmento de pan y varios con el 14,43%; y cierran lácteos con el 9,28% y productos farmacéuticos con el 3,09%.

Entre otros aspectos relevantes del último informe trimestral de Aldefe destaca el crecimiento de los alimentos congelados en el mercado global, impulsado por la demanda de opciones saludables, ecológicas y veganas, y la recuperación de confianza por parte del consumidor, aunque la



innovación se ha ralentizado. Y es que el sector de alimentos precocinados congelados en España está en auge, empujado también por la innovación y la expansión de diversas empresas, aunque enfrenta desafíos debido a la volatilidad en los costos de los ingredientes por la incierta situación geopolítica.

Cold chain logistics is moving forward, at the same time as the primary sector overall is advancing towards a future dominated by technology. At least this was the conclusion of the Cold Storage Observatory of the Spanish Cold Storage, Logistics and Distribution Association (Aldefe) in its latest quarterly report for 2023, which ended with a forecast turnover of over 106 million euros – pending verification of the final records for the year. The industry is undergoing a considerable transformation which, over the next five years, will make it one of the most technologically advanced sectors, at the service of more natural, healthy and sustainable food as far as logistics are concerned.

According to the Observatory's report, this is a consolidated trend in the sector, which began a decade ago and will become apparent in forthcoming years. The implementation of solutions based on the so-called "Internet of Things" (IoT) already allows monitoring of the temperature and humidity of goods in real time, as well as the tracking and traceability of containers via blockchain technology. Today, consumers are more concerned than ever about the origin of foods and they value the guarantee that conservation has been optimal at all times. The ethical factor is also growing, that is, the fact that products are organic and the logistics of their transport and storage are socially responsible.

Therefore, digitalization applied to automation also plays an increasingly relevant role in storage, with an ever-greater increase in the number of robots or automated systems based on Artificial Intelligence (AI) which favour efficiency in the handling and movement of refrigerated goods. Indeed, AI, according to data of the Observatory, will lead to a complete change of paradigm in the understanding of the supply chain in the near future. In fact, the latest Annual Report of Aldefe at the end of 2022 already indicated the areas where the influence of AI was expected to be detected. These will be inventory management, order preparation and shipping management, stored product security, labour, and quality in handling. AI will be applied to the optimization of route planning, demand forecasts based on previous variables and the detection of problems in refrigeration systems with intelligent sensors, labels or real time monitoring systems.

In this respect, at the Marina in Valencia last September, the shipping company ZIM Integrated Shipping Services presented its project ZIMonitor Reefer, which makes it possible to track and monitor containers remotely 24 hours a day in real time with the aim of "preventing damage in refrigerated cargoes". With this new system, of which ZIM is a pioneer, customers "can control the progress of the container, its location or its temperature, whether there is any type of incident, and receive alerts in their own operating system," commented Jorge Gelabert, Sales Director of ZIM, to Valencia Marítima. The shipping company offers its customers the possibility of registering on its system and using this to monitor the traceability of the container at any time of day, as well as to receive all

kinds of information.

The year in figures

In addition to the future of the sector, the latest Cold Storage Observatory of Aldefe, presented in October, also analyses the present. In Spain, according to the records communicated on the cold storage and logistics industry, the average occupation of frozen product warehouses amounts to 76.46%, a figure close to that of the first quarter of the year (76,.8%). As for turnover, those 106.5 million euros represent an increase of 4.5% compared to the previous quarter, when invoicing totalled 101.9 million euros. Turnover in the sector has experienced sustained growth since the explosion of the health crisis, growing from 46.5 million euros in the first quarter of 2021 to 106.5 million in the second quarter of 2023. According to Aldefe, this constant increase suggests an expansion of the market, probably influenced by factors such as the increase in demand for frozen products and improvements in supply chain efficiency.

By regions, moreover, the Valencian Community is situated in second place in the calculations for Spain as a whole, with an occupation of 87.2%, only behind the Canary Islands. Meanwhile, with regard to the breakdown by categories of demanded products, fish was at the top of the list with 19.59%, with meat following one point behind, with 18.56%, and processed foods with the same figure. Three points from the lead is the group of vegetables with 16.49% and five points from the top was the bread and miscellaneous segment with 14.43%. The list is closed by dairy products with 9.28% and pharmaceuticals with 3.09%.

Other relevant aspects of the latest quarterly report by Aldefe include the growth of frozen foods in the global market, driven by the demand for healthy, ecological and vegan options, and the recovery of trust by consumers, although innovation has slowed. The prepared frozen food sector in Spain is on the up, also pushed by innovation and the expansion of several companies, although it faces challenges owing to volatility in the costs of ingredients due to the uncertain geopolitical situation.



Más de **15** años
informando





El tráfico de fruta crece un 30% en el puerto de Vigo

Fruit traffic increases by 30% in the port of Vigo

El Puerto de Vigo, situado al Sur de Galicia, cerca de la frontera norte con Portugal, es un puerto natural, versátil y altamente especializado en tráficos de mercancía general (más del 90%) de alto valor. Sus terminales de tráfico ro-ro y de contenedores mueven el 87% de la carga y son líderes en el noroeste español, ofreciendo servicio a las más de 70 líneas marítimas regulares que cada año recibe el Puerto. Es precisamente su localización geoestratégica lo que lo posiciona como un puerto de referencia en los tráficos atlánticos con América, sur y norte de África, norte de Europa y Mediterráneo.

Los tráficos principales del puerto de Vigo son la automoción, la pesca fresca y congelada, el granito, los metales, el cemento, la madera y la fruta; que se caracterizan por su elevado valor industrial, que supera anualmente los 14.000 millones de euros, cifra que supone el 40% de las exportaciones y el 25% de las importaciones de Galicia, en valor.

El tráfico de fruta en el puerto de

Vigo ha superado las 230.000 toneladas, un aumento cercano al 30% respecto a las cifras de 2022, que mantiene la senda de crecimiento de años anteriores y lo convierte en unos de los tráficos con más proyección de los últimos años en Vigo. Se trata de un tráfico fundamentalmente en contenedor (98%) y de importación (95% en 2023), y está concentrado en importaciones provenientes en su mayor parte de Brasil (43%), Costa Rica (34%) y Colombia (12%), que acaparan casi el 90% del tráfico. Las principales frutas comercializadas son la banana (45%), principalmente de Costa Rica (71%) y Colombia (26%); la piña (24%), sobre todo de Brasil (90%) y en menor medida de Costa Rica (10%); y el melón (19%) mayoritariamente de Brasil (99%), además del tráfico de cítricos (5%) procedentes de Sudáfrica (79%) y Brasil (18%) destinado mayoritariamente al mercado portugués.

El año 2023 ha cerrado con 226.500 toneladas de tráfico de fruta en contenedor, acompañado de un tráfico en convencional de unas

3.500 toneladas.

La terminal de contenedores del puerto de Vigo, TERMAVI, lidera el tráfico reefer en todo el norte del país y cuenta con la ventaja que supone disponer de unas renovadas instalaciones de inspección física y tramitación aduanera y sanitaria anexas a la terminal. Las razones de esta proyección de tráfico refrigerado se fundamentan, por una parte, en la dotación de infraestructuras de que dispone el puerto de Vigo; así como en la capacidad de almacenamiento frigorífico y capacidad global de congelación históricamente existente, asociada a la presencia en su hinterland de las principales multinacionales del sector de la pesca. Esta potencialidad se refleja en la especialización de su terminal de contenedores, con más de 1.300 conexiones reefer; y se multiplica a través de sus dos terminales de fruta, DART Vigo y Progeco Vigo Fresh Port, situadas contiguas a la misma terminal de contenedores, TERMAVI, con unas instalaciones modernas, que incluyen inspección fitosanitaria y un tratamiento de los flujos de mercancías particularmente ágil y eficiente, en tiempos y en operativa, a lo que contribuyen las excelentes conexiones por tren, autopista y carretera localizadas junto la misma terminal, que aseguran la intermodalidad que requiere este tipo de tráficos.

También es sin duda determinante la oferta de servicios marítimos directos y feeder con Sudamérica, Centroamérica y Norteamérica y toda la costa occidental africana, que refuerzan el papel del puerto de Vigo como entrada Atlántica de pesca congelada y fruta para España (con tránsitos de menos de 12 horas para cubrir toda la península) y el centro y el norte de Europa.

Para finales de 2024 está proyectada la construcción del nuevo Puesto de Control Fronterizo, que contribuirá a agilizar todos los trámites de gestión sanitaria y aduanera con una dotación de infraestructuras que acompañará al crecimiento que los tráficos reefer, de fruta y de perecederos en general está experimentando los últimos años en Vigo y a su proyección futura.

Por otra parte, está actualmente en construcción del apartadero

ferroviario en la línea que conecta el puerto de Vigo con su Plataforma Logística, PLISAN, situada a solo 35 km del puerto, supondrá un aliciente más para el desarrollo de este espacio que empieza a congregarse importantes empresas relacionadas con el sector de refrigerado y congelado.

The Port of Vigo, situated in the south of Galicia, close to the northern border of Portugal, is a natural port, versatile and highly specialized in the transport of high-value general goods (over 90%). Its ro-ro and container terminals move 87% of the cargo and they are leaders in Northwestern Spain, offering services to more than 70 regular shipping lines received each year by the Port. Its geostrategic location positions it as a port of reference for Atlantic traffic with America, the north and south of Africa, northern Europe and the Mediterranean.

The main traffic of the port of Vigo consists of automotive products, fresh and frozen fish, granite, metals, cement, wood and fruit. This traffic is characterized by its high industrial value, which exceeds 14 billion euros annually, a figure that represents 40% of exports and 25% of imports in Galicia, in terms of value.

Fruit traffic in the port of Vigo exceeded 230,000 tonnes, an increase of almost 30% compared to figures for 2022, thus sustaining the growth path of previous years and making it one of the cargoes with most projection of recent years in Vigo. Most of this traffic is shipped in containers (98%) and is imported (95% in 2023) and is concentrated on imports arriving principally from Brazil (43%), Costa Rica (34%) and Colombia (12%), which account for almost 90% of traffic. The main fruits marketed are bananas (45%), mainly from Costa Rica (71%) and Colombia (26%); pineapples (24%), mostly from Brazil (90%) and to a lesser extent Costa Rica (10%); and melons (19%) mainly from Brazil (99%), as well as traffic in citrus (5%) from South Africa (79%) and Brazil (18%) most of which is destined for the Portuguese market.

2023 closed with 226,500 tonnes of fruit traffic in container, accompanied by break bulk traffic of some 3,500 tonnes.

The container terminal of the port

of Vigo, TERMAVI, is a leader in reefer traffic in the north of Spain and it has the advantage of offering renovated facilities for physical inspection and customs and health formalities adjacent to the terminal. The reasons for this projection of refrigerated traffic can be found in the infrastructures available in the port of Vigo, and its refrigerated storage capacity, as well as the overall freezing capacity which the port has historically provided, associated with the presence in its hinterland of the main multinational companies of the fishing sector. This potentiality is reflected in the specialization of its container terminal, with more than 1,300 reefer connections; and it is multiplied via its two fruit terminals, DART Vigo and Progeco Vigo Fresh Port, situated beside the same container terminal, TERMAVI, with modern facilities that include plant health inspection and particularly agile and efficient handling of the flow of goods, in terms of time and operations, together with excellent connections by train, motorway and road located beside the terminal, which provide the intermodality required by this type of traffic.

Another determining factor is without doubt the offer of direct and feeder maritime services with South, Central and North America and the whole west coast of Africa, which reinforces the role of the port of Vigo as the doorway from the Atlantic for frozen fish and fruit for Spain (with transit times of less than 12 hours to cover the whole Iberian Peninsula) and the centre and north of Europe.

For the end of 2024 the construction is planned of the new Border Control Post, which will contribute to expediting all the health and customs formalities by providing infrastructures that will accompany the growth in reefer, fruit and general perishable traffic that Vigo has been seeing in recent years and its future projection.

Furthermore, the railway siding currently being built on the line connecting the port of Vigo with its Logistics Platform, PLISAN, located just 35 km from the port, will provide another plus for the development of this space where important companies related to the refrigerated and frozen sector are beginning to congregate.

La exportación hortofrutícola española cierra 2023 con un incremento en valor

Spanish fruit and vegetable exports end 2023 with an increase in value

Menor exportación a un coste mayor. Así es como cerró el sector de frutas y verduras en España este pasado 2023. Y es que, según la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (FEPEX), en base a datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, la exportación en la industria hortofrutícola ha aumentado su valor alrededor de un 6% hasta noviembre respecto al mismo mes de 2022. Se trata de un crecimiento considerable teniendo en cuenta que se registró, en los 11 primeros meses del pasado ejercicio, un descenso del mismo porcentaje (6%) pero en cuanto a volumen de exportación.

De enero a noviembre, la exportación española en el sector se situó en 10,1 millones de toneladas, es decir, ese descenso del 6% respecto al idéntico período de 2022. Y mientras tanto, la importación creció un 8%, alcanzando las 3,7 toneladas de volumen. Por verticales, si las ventas de hortalizas al exterior en 2023 descendió un 3% respecto a 2022 -totalizando 4,6 millones de toneladas-, las de frutas disminuyeron un 8%, situándose en 5,5 millones de toneladas. Por el contrario, la importación de hortalizas creció un 4% -1,7 millones de toneladas han desembarcado en España- y la de frutas subió un 11% -2 millones de toneladas-.

Es el panorama actual del sector en el país. Menos frutas y hortalizas exportadas... por más valor. Y, al mismo tiempo, una mayor importación, replicada también por un ascenso del 19% de su precio, totalizado en 4.060 millones de euros. Ese incremento destacado del valor de la importación rompe la balanza con el valor de las exportaciones, con ese crecimiento del 6% que se

traduce en algo más de 15.000 millones de euros, según arrojan los datos procesados por FEPEX.

Previsiones

Con estos datos en la mano, las previsiones de la Federación apuntan a que el 2023 cerrará con una media del 5% de crecimiento respecto al pasado año. Esto es, una exportación que superará, a falta de cotejar los registros relativos al último mes del año, los 16.500 millones de euros al mismo tiempo que se confirmará la subida de la importación. Todo ello, en un año marcado por la climatología adversa y en especial por la sequía, la ascendente competencia de países terceros y la adaptación a la creciente regulación de la actividad productiva y comercial, tanto nacional como comunitaria, explican desde FEPEX.

Por su parte, la previsión es que el volumen de venta al exterior sea menor a los 12 millones de toneladas alcanzados en 2022. Mientras, la importación mantendrá la tendencia al alza, manteniendo de esta forma la línea ascendente en ambos medidores. Ese crecimiento continuado de la importación en el mercado nacional -y también a nivel continental- es precisamente uno de los hechos que están marcando la evolución del sector hortofrutícola. En la Unión Europea (UE), la importación procedente de países terceros hasta septiembre de 2023 ha crecido un 12% en valor respecto al mismo periodo del año anterior hasta llegar a los 13.907 millones de euros. Los datos más recientes vienen impulsados por la divergencia regulatoria en materia laboral, social o fitosanitaria existente entre los productores comunitarios y extracomunitarios, "haciendo del modelo comunitario cada vez menos competitivo", lanzan desde la Federación

junto con la Asociación de Productores-Exportadores de Frutas y Hortalizas de la Región de Murcia (Proexport).

Un vistazo al futuro

En este sentido, los productores también consideran determinante una revisión del marco regulatorio actual de cara al futuro. Y lo demandan tanto a nivel nacional como comunitario. Se pretende un control de la gestión de las explotaciones, sin tener en cuenta las características específicas de la producción hortofrutícola y su capacidad para aportar valor a la economía y sociedad. Preocupa especialmente, en el marco de la producción agrícola, las regulaciones del Salario Mínimo Interprofesional (SMI), el plano de la seguridad alimentaria y la estrategia de diferenciación por origen y calidad. Además, en el marco de la comercialización, FEPEX advierte que la venta a granel en formatos menores al kilo y medio haría "prácticamente inviable" tal diferenciación y provocaría "un desperdicio en tienda".

En este sentido, la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von Der Leyen, anunció en su discurso del Estado de la Unión un "diálogo sobre el futuro de la agricultura en la UE, con la meta de encontrar un consenso en el porvenir de la agricultura y al conservación, a su vez, de la naturaleza. De esta forma, en el programa de trabajo de la Comisión Europea para 2024, adoptado el pasado 17 de octubre, se vuelve a mencionar que se "entablará un diálogo estratégico sobre el futuro de la agricultura en la UE" a la vez que se explica que la Comisión seguirá cumpliendo el Pacto Verde Europeo, "que es nuestro programa de crecimiento, velando por que la transición ecológica sea justa, inteli-

gente e inclusiva”.

La presidenta confirmó, más tarde, que este diálogo se iniciaría este pasado mes de enero de 2024. Además, pidió que se superase la polarización en cuestiones como la reducción de los plaguicidas y los fertilizantes, alegando que es posible conciliar la competitividad y la conservación de la naturaleza. Entre los puntos que a nivel comunitario se presenten estudiar se encuentra el apoyo a la agricultura “dentro de los límites de nuestro planeta”, el aprovechamiento de la innovación tecnológica en el sector -aspecto en el que incide especialmente la actual edición de Fruit Logística-, o la competitividad de la industria hortofrutícola en el futuro a corto plazo.

Fewer exports at a higher cost. That is how 2023 ended for the fruit and vegetable sector in Spain. According to the Spanish Federation of Associations of Producers and Exporters of Fruits and Vegetables (FEPEX), based on data from the Department of Customs and Excise, exports in the fruit and vegetable industry have risen in value by some 6% to November compared with the same month in 2022. This is a considerable growth taking into account that, in the first 11 months of last year, a decrease of the same percentage (6%) was recorded but with regard to export volume.

From January to November, Spanish exports in the sector totalled 10.1 million tonnes, a decrease of 6% compared to the same period of 2022. Meanwhile, imports grew by 8%, reaching 3.7 tonnes of volume. Broken down by verticals, if export vegetable sales in 2023 fell by 3% compared to 2022 – totalling 4.6 million tonnes – those of fruit dropped 8%, to 5.5 million tonnes. On the other hand, imports of vegetables grew by 4% (1.7 million tonnes were unloaded in Spain) and those of fruit increased by 11% or 2 million tonnes.

This is the current outlook for the sector in Spain. Fewer fruits and vegetables exported... for more value. And, at the same time, more imports, also replicated by a 19% rise in price, totalling 4.06 billion euros. This marked increase in the value of imports upsets the balance with the value of exports, with this

6% growth that represents slightly over 15 billion euros, according to the data processed by FEPEX.

Forecasts

Considering these data, the Federation’s forecasts point to 2023 closing with an average 5% growth compared to the previous year. That is, exports that will exceed, subject to verification of the records relative to the last month of the year, 16.5 billion euros whilst at the same time the rise in imports will be confirmed. All of this, in a year marked by adverse weather conditions and especially by drought, growing competition from third countries and adaptation to the increasing regulation of production and marketing activities, both in Spain and the EU, as explained by FEPEX.

It is forecasted that export sales volume will be below the 12 million tonnes reached in 2022, while imports will maintain the trend for growth, thus maintaining the rising line for both measurements. This continued growth of imports in the national market, and also at a European level, is precisely one of the factors that are marking the evolution of the fruit and vegetable sector. In the European Union (EU), imports from third countries to September 2023 grew by 12% in value compared to the same period of the previous year to reach 13.907 billion euros. The latest data are driven by the divergence in labour, social and plant health regulations between EU and non-EU producers, “making the EU model increasingly less competitive,” according to the Federation and the Association of Producers-Exporters of Fruits and Vegetables of the Region of Murcia (Proexport).

Looking to the future

In this respect, the producers also consider a review of the current regulatory framework to be a determining factor with a view to the future. And they are demanding this at both national and EU level. This framework seeks the management of exports, without taking account of the specific characteristics of fruit and vegetable production and its capacity to provide value to the economy and society. Of special concern, in the setting of agricultural



production, are the regulations on the minimum wage, food safety and the strategy of differentiation according to origin and quality. Furthermore, with regard to marketing, FEPEX warns that bulk sale in formats of less than 1.5 kilos would make such differentiation “practically inviable” and would lead to “waste in shops”.

In this respect, the president of the European Commission, Ursula von Der Leyen, announced in her State of the Union address a “dialogue on the future of agriculture” in the EU, with the aim of finding a consensus between the future of agriculture and, in turn, the conservation of nature. Thus, the work programme of the European Commission for 2024, adopted on 17 October, again mentions that “a strategic dialogue will be opened on the future of agriculture in the EU” while explaining that the Commission will continue to comply with the European Green Deal, “which is our programme for growth, ensuring that the ecological transition is fair, intelligent and inclusive”.

The president later confirmed that this dialogue would begin in January 2024. Furthermore, she requested the overcoming of the polarization on matters regarding the reduction of pest control products and fertilizers, alleging that it is possible to reconcile competitiveness and the conservation of nature. The points presented for study at European level include support to agriculture “within the limits of our planet”, the use of technological innovation in the sector – an aspect of particular relevance for the current edition of Fruit Logística – and the future competitiveness of the fruit and vegetable industry in the short term.



Port de Barcelona

Connecting **cool**ness to your markets

Sustainable



Connected



Transparent



Efficient

