

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n° 142

Del 08 al 10 de Febrero
Berlin · Alemania

Feria Internacional
del sector Hortofrutícola



FRUIT
LOGÍSTICA

8|9|10 FEBRUARY 2023, BERLIN



SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company



We deliver your projects

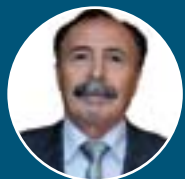
VALENCIA HEADQUARTERS

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

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

www.savinodelbene.com

MADRID · BARCELONA · VALENCIA · BILBAO · ALICANTE · VIGO



Editor
Carlos Vicedo Alenda



Directora
Cristina Saiz Soriano



Comunicación
Marta Penide Bastida



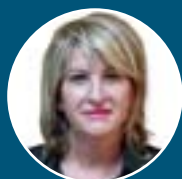
Redactora
Nuria Vicedo Miralles



Community Manager
Sandra Saiz Soriano



Diseño/Maquetación
Pilar Sanz Albuixech



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Paco Mora Martínez

EDITA: Valenmar S.L.

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

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

BARCELONA
Móvil: 649 933 941

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

Imprime:
Mediterráneo Proceso Gráfico, S.L.
C/ Ciudad de Sevilla, 25 - 46988
Pol. Ind. 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.



13

El Port de Barcelona multiplica por cinco el tráfico de contenedores reefer en una década

The port of Barcelona sees a five-fold increase in reefer container traffic in a decade

16

Cartagena, un puerto con alta especialización en tráfico hortofrutícola
Cartagena, a highly specialized port for fruit and vegetable traffic



18

Puerto de Cádiz: la entrada a tres continentes

Port of Cádiz: the entrance to three continents



20

Antonia Giménez (Savino del Bene): "Es el momento de poner en valor la labor de los forwarders"
"It is time to appreciate the work of forwarders"



26

El sector agroalimentario valenciano, el tercero más importante de España
The Valencian agri-food sector, the third largest in Spain

34

España solicita a la UE 347 millones para ayudas a frutas y hortalizas
Spain request 347 million in aid from the EU for fruit and vegetables





Fruit Logistica llega a Berlín con novedades y un 25% más de zona de exposición

Fruit Logistica arrives in Berlin with innovations and 25% more exhibition space

La próxima edición de esta feria del sector hortofrutícola se celebra en Berlín del 8 al 10 de febrero
The next edition of this trade fair for the fresh fruit sector will be held in Berlin from 8 to 10 February

Del 8 al 10 de febrero el recinto ferial de Berlín acogerá una nueva edición de Fruit Logistica, una de las principales citas a nivel mundial del sector hortofrutícola y, sin duda, un foro ineludible para numerosas empresas y operadores logísticos españoles.

El sector agroalimentario ha demostrado más que nunca en los últimos meses que es un elemento clave y ha hecho gala de fortaleza

en un momento de crisis internacional y a pesar de la incertidumbre y, muchas veces, la falta de equipos. Así, la próxima edición de Fruit Logistica se perfila como una convocatoria indispensable para el negocio de frutas y verduras. En Berlín se darán cita empresas innovadoras de todo el mundo y todos los integrantes de una cadena que se ha mantenido unida frente a los desafíos.

Tal es la importancia de este sector que la feria contará con un 25% más de espacio expositivo que en abril de 2022, lo que demuestra que Fruit Logistica no sólo es el lugar para conocer las novedades, sino también para promocionarlas entre el resto de la industria.

Uno de los objetivos de la organización, encabezada por el director de la feria, Kail Mangelberger, es poder dar soluciones a los profesionales del sector hortofrutícola para hacer frente al incremento de costes que ha supuesto el encarecimiento del agua y la energía en los últimos tiempos.

También la sostenibilidad será protagonista de esta próxima edición. Muchos expositores darán a conocer cómo han reducido no sólo los costes sino también el impacto en el medio ambiente, utilizando, por ejemplo, prácticas agronómicas.

Días antes de la inauguración, Fruit Logistica programó una serie especial en línea de World of Fresh Ideas, un anticipo que ha incluido ocho videos que darán a conocer algunas de las innovaciones más importantes del sector. En el primer episodio, por ejemplo, Franka Rodríguez, directora de contratación global de la empresa internacional

de distribución Aldi, analizó los esfuerzos del grupo para mantener los salarios, destacando la necesidad de que todas las partes interesadas del sector trabajen juntas para lograr un resultado más sostenible.

Un año más los puertos españoles y los operadores especializados en el tráfico de productos perecederos tendrán un protagonismo especial en Fruit Logistica. Más de una decena de puertos participarán en el stand que coordina Puertos del Estado y otros lo harán en el espacio de cada una de sus autonomías. Y es que el transporte marítimo gana enteros para el sector hortofrutícola y el tráfico reefer sigue creciendo.

From 8 to 10 February the exhibition centre in Berlin will host a new edition of Fruit Logistica, one of the main international meeting places for the fresh fruit sector and, without doubt, an essential forum for numerous Spanish companies and logistics operators.

The agri-food sector has shown more than ever in recent months

that it is a key element and it has displayed strength at a time of international crisis despite the uncertainty and, frequently, a lack of equipment. Thus, the next edition of Fruit Logistica is set to be an unmissable date for the fruit and vegetable business. Berlin will be the meeting place for innovative companies from around the world and all the members of a supply chain that has remained firm in the face of challenge.

Such is the importance of this sector that the fair has 25% more exhibition space than in April 2022, which shows that Fruit Logistica is not only a place to discover innovations, but also to promote them within the industry.

One of the aims of the organizers, led by the fair's director, Kail Mangelberger, is to offer solutions to professionals of the fruit and vegetable sector to enable them to face the increase in costs caused by the rising prices of water and energy in recent times.

Sustainability will also be major player at this latest edition of the fair. Many exhibitors will show how they

have reduced not only costs but also their impact on the environment by using, for example, agronomic practices.

A few days before the inauguration, Fruit Logistica has programmed a special online series of World of Fresh Ideas, a trailer including eight videos that introduce some of the most important innovations of the sector. In the first episode, for example, Franka Rodríguez, director for global contracting of the international distribution company Aldi, analyses the efforts made by the group to maintain salaries, emphasizing the need for all stakeholders in the sector to work together to achieve more sustainable results.

Once again this year, Spanish ports and operators specializing in perishable products will play a leading role at Fruit Logistica. More than ten ports will participate on the stand coordinated by Puertos del Estado (Spanish State Ports) and others will be present in the spaces of their autonomous communities. Because sea freight offers benefits to the fruit and vegetable sector and reefer traffic continues to grow.

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

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

90 | **BADENES LOGISTICS**
SINCE 1992

Dr. J.J. Dómine, 4 - Pta. 10 - 46011 Valencia | +34 963 671 394
Paseo de la Castellana, 200 - 28046 Madrid | +34 919 047 109

info@vicentebadenes.com
vicentebadenes.com



Carga refrigerada: un tráfico especializado de DACHSER Spain Air & Sea Logistics

Refrigerated cargo: specialized traffic of DACHSER Spain Air & Sea Logistics

Dachser Spain Air & Sea Logistics es uno de los proveedores logísticos líderes en el transporte de carga refrigerada, principalmente a zonas como Medio y Lejano Oriente, Sudamérica y América del Norte.

Dachser Spain Air & Sea Logistics is one of the leading logistics suppliers for the transport of refrigerated goods, mainly to areas such as the Middle and Far East, South America and North America.

Las diferentes campañas estacionales de frutas y verduras generan grandes cantidades de carga refrigerada que ha de ser gestionada a nivel internacional tanto por transporte aéreo como marítimo.

En España, al contrario de lo que ha sucedido con otros sectores productivos, el segmento de la carga refrigerada sigue creciendo, tanto en la importación de productos nativos, como en la exportación de bienes de

producción local de alta calidad, especialmente carne y pescado congelado, así como fruta estacional en sus diferentes variedades. Para Dachser Spain Air & Sea Logistics, el transporte de productos a temperatura controlada siempre ha tenido un peso muy importante dentro del transporte internacional desde sus inicios como operador especializado.

“Este tipo de carga exige dedicación, atención y un alto nivel de pro-



fesionalidad y conocimiento de las necesidades de los clientes, características de las mercancías y las diferentes normativas a nivel mundial”, explica Federico Pascual, Head of Sales Southern Europe de Dachser Air & Sea Logistics. “Por ello, contamos con un equipo profesional bien preparado, con un gran conocimiento del producto y sus necesidades, para de esta forma llevar a cabo la correcta elección del transporte y el cumplimiento de los tiempos de tránsito muy necesarios para este tipo de carga”, añade el responsable.

Además Dachser dispone de almacenes consolidados especializados en este tipo de mercancía.

La unidad de negocio Dachser Air & Sea Logistics también se beneficia de una red propia en los principales países productores y exportadores de América y Asia, cubriendo así todas las necesidades y servicios añadidos complementarios al transporte tanto por vía marítima como aérea.

The different seasonal harvests of fruit and vegetables generate large amounts of refrigerated goods that need to be handled at international level for transport by air and sea.

In Spain, unlike other productive sectors, the refrigerated cargo segment continues to grow, both in the import of exotic products and in the export of high-quality locally produced goods, especially meat and frozen fish, as well as different varieties of seasonal fruit. For Dachser Spain Air & Sea Logistics, the transport of products at a controlled temperature has been a major part of its international transport business ever since it began as a specialized operator.

“This type of cargo requires dedication, attention and a high level of professionalism and knowledge of our customers’ needs, the characteristics of the goods and the different regulations at international level,” explains Federico Pascual, Head of Sales Southern Europe of Dachser Air & Sea Logistics. “To this end, we have a skilled team of professionals, with extensive knowledge of the product and its requirements, to enable us to select the correct transport and comply with the transit times

which are very necessary for this type of cargo,” adds the manager.

Furthermore, Dachser has groupage warehouses specialized in goods of this type.

The business unit of Dachser Air & Sea Logistics also benefits from its own network in the main producing and exporting countries of America and Asia, thus covering all the needs and complementary additional services for sea and air transport.

DACHSER
Intelligent Logistics

Soluciones logísticas
globales e integradas.
DACHSER Interlocking

DACHSER Spain Air & Sea Logistics S.A.U.
Regional Office Spain
C/ Dr. J.J. Domínguez, 15-2 • 46011 Valencia
Tel.: +34 96 310 57 00 • Fax: +34 96 367 78 58
dachser.spain-es@dachser.com • dachser.es



Los puertos españoles gestionan 11 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres en 2022

Spanish ports handled 11 million tonnes of fruit and vegetables in 2022

Los puertos españoles cerraron el año 2022 con un total de 11.111.026 toneladas vinculadas con el tráfico de frutas, hortalizas y legumbres. Los movimientos de embarque y desembarque suman 6,2 millones de toneladas, de manera que representan el 56,2% del total y han subido un 0,7% respecto al año anterior. Por otro lado, el tráfico de trasbordo, tanto carga como

descarga, se ha reducido en más de un millón de toneladas, lo que supuso una caída del 17,7%.

Por otro lado, la importación para el mercado nacional creció un 2,5%, superando la cifra de 4,5 millones de toneladas, tal como apuntaban las previsiones de la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas y Plantas Vivas

(Fepex).

Diez de las 26 autoridades portuarias nacionales tienen tráfico de frutas, hortalizas y legumbre y han registrado subidas, destacando el aumento de Motril (+510%), Castellón (+61%), Almería (+25%) y Huelva (+23%). Por el lado contrario destaca un descenso de este tráfico en Valencia (-21,7%) y Barcelona (-17,3%), ya que su tráfico en tránsito ha bajado un 32% y un 19,5%, respectivamente.

Los puertos españoles contarán con un stand de 130 metros cuadrados en la feria Fruit Logistica de Berlín, una de las citas de referencia para este sector. Allí presentarán su oferta un total de once autoridades portuarias (Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Castellón, Huelva, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Valencia y Vigo). Estos puertos agrupan el 86% del tráfico total de estas mercancías y reúnen una amplia oferta de infraestructuras y servicios para importadores y exportadores de todo el mundo. En Berlín tratarán de poner en valor ante los productos nacionales y los importadores las ventajas competitivas que ofrecen y la posibilidad de disponer de una amplia variedad de

servicios.

De acuerdo a los datos de Fepex, el sector de frutas y hortalizas constituye en España una actividad económica con un fuerte peso en la producción, exportación y empleo agrario. La participación del sector en la producción vegetal agrícola sumó 17.723 millones de euros en el año 2018 y la Producción Final Agraria supone el 33% del total.

El empleo de este sector representa la mitad del empleo vinculado con el sector agrario, con un total de 400.000 trabajadores. Emplea, además, a 80.000 trabajadores en las labores de manipulación y comercialización en las zonas de producción. Además, las exportaciones representan dos terceras partes de la facturación del sector.

Spanish ports closed 2022 with a total of 11,111,026 tonnes linked to the traffic of fruit and vegetables. Loading and unloading movements amounted to 6.2 million tonnes, representing 56.2% of the total, having increased 0.7% compared to the previous year. Transshipment traffic, on the other hand, both loading

and unloading, has fallen by more than a million tonnes, representing a drop of 17.7%.

Furthermore, imports for the Spanish market grew by 2.5%, exceeding the figure of 4.5 million tonnes as predicted by the forecasts of the Spanish Federation of Associations of Producers and Exporters of Fruits, Vegetables, Flowers and Live Plants (Fepex).

Ten of the 26 national port authorities have fruit and vegetable traffic and have recorded increases, particularly those of Motril (+510%), Castellón (+61%), Almería (+25%) and Huelva (+23%). However, this traffic has seen a notable decrease in Valencia (-21.7%) and Barcelona (-17.3%), since transit traffic at these ports has dropped by 32% and 19.5%, respectively.

Spanish Ports will have a stand of 130 square metres at the Fruit Logistica fair in Berlin, one of the most important dates for this sector. There, a total of eleven port authorities (Almería, Bay of Algeciras, Bay of Cádiz, Barcelona, Bilbao, Castellón, Huelva, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Valencia and Vigo)

will present their offer. These ports group 86% of all traffic of these goods and provide an extensive offer of infrastructures and services for importers and exporters around the world. In Berlin they will aim to draw the attention of national products and exporters to the competitive advantages they offer and the possibility of benefitting from a wide range of services.

According to data provided by Fepex, the fruit and vegetable sector in Spain constitutes an economic activity with considerable weight in agricultural production, export and employment. The participation of the sector in agricultural production amounted to 17.723 billion euros in 2018 and Final Agricultural Production represents 33% of the total.

Employment in this sector represents half of all employment linked to the agricultural sector, with a total of 400,000 workers. A further 80,000 workers are employed in handling and marketing operations in the production areas. Moreover, exports account for two thirds of turnover in the industry.

Puerto de Huelva Al servicio de las cadenas logísticas reefer globales

CORREDORES ALIMENTARIOS

Huelva

2,000 km

1,000 km

RUTA 1400
Huelva - Canarias

ARMAS

FRED. OLSEN
Express
BALEARIA

CONTAINERSHIPS

ORIENTADO AL CLIENTE | INTERMODAL | SOSTENIBLE | DIGITAL



El operador logístico integral Raminatrans mejora sus instalaciones

The integrated logistics operator Raminatrans improves its facilities

Grupo Raminatrans ha empezado el año con más y mejores instalaciones, ya que recientemente la compañía, del capital cien por cien valenciano y presidida por Rafael Milla Navarro, ha remodelado sus oficinas en su principal ubicación, la localidad valenciana de Ribarroja, para aumentar la productividad de los procesos y optimizar el servicio.

El grupo cuenta con más de 150.000 metros cuadrados de almacenes de tránsito y logística distribuidos por los principales enclaves logísticos de España, donde cuenta con 13 delegaciones y ofrece un servicio logístico completo, que va desde el control de entradas al almacenaje, la preparación de pedidos y las expediciones y el transpor-

te hasta la comunicación de situaciones y la trazabilidad.

Así, Raminatrans ofrece servicios de almacenaje, manipulación y preparación de pedidos para todo tipo de productos, desde el unitario al paletizado o el granel y todo ello con unos niveles de calidad y servicios marcados por la excelencia y desde una perspectiva multicliente. En este sentido, la compañía mantiene desde hace años un fuerte vínculo con el sector agroalimentario y, por tanto, con las mercancías perecederas. Por ello, Grupo Raminatrans dispone de varias naves e instalaciones frigoríficas para gestionar y almacenar mercancías a diferentes temperaturas con todas las garantías que este exigente tráfico requiere.

La gestión logística del grupo se apoya en un servicio integral que permite una operativa unificada de toda la cadena de suministro. Además del almacenaje convencional, Grupo Raminatrans ofrece Depósitos Temporales Aduaneros (ADT), Local Autorizado de Mercancías de Exportación (LAME), Depósitos Aduaneros Públicos (DAP) y Depósito Distinto al Aduanero para operaciones fiscales. En sus instalaciones de Ribarroja cuenta con 41 muelles de carga, una altura interior útil de nueve metros y 16.000 huecos de estanterías.

La seguridad de la mercancía es también esencial, por lo que la compañía dispone de sistema de alarma conectado con central de



agri-food sector and, therefore, with perishable goods for many years. To this end, the Raminatrans Group has several refrigerated warehouses and facilities to manage and store goods at different temperatures with all the guarantees that this demanding traffic requires.

The logistics management provided by the group is based on an integrated service that enables unified operation of the whole supply chain. As well as conventional warehousing, the Raminatrans Group offers Temporary Customs Bonded Warehouses (ADT),

Authorized Warehouse for Export Goods (LAME), Public Customs Warehouses (DAP) and Warehouses Other than Customs Warehousing for tax operations. At its facilities in Ribarroja the company has 41 loading docks, an interior height of nine metres and 16,000 shelf spaces.

The security of goods is also essential, owing to which the company has an alarm system connected to the control room and has installed a surveillance circuit via cameras and a 24-hour facility access control system.

alarmas, instalación de circuito de vigilancia mediante cámaras y sistemas de control de acceso al interior de la instalación las 24 horas del día.

The Raminatrans Group has begun the year with more and better facilities since the company, with 100% Valencian capital and chaired by Rafael Milla Navarro, has recently remodelled its offices at its main premises in the Valencian town of Ribarroja, to increase the productivity of its processes and optimize its service.

The group has over 150,000 square metres of transit and logistics warehouses distributed in the main logistics enclaves of Spain, where it has 13 delegations and offers a complete logistics service, from warehouse entry control, order preparation, despatch and transport to the communication of important situations and traceability.

Thus, Raminatrans offers services of warehousing, handling and order preparation for all kinds of products, from units to pallets or bulk and all of this with excellent levels of quality and service and from a multi-client perspective. In this respect, the company has maintained a strong link with the



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



El Port de Barcelona multiplica por cinco el tráfico de contenedores reefer en una década

The Port of Barcelona sees a five-fold increase in reefer container traffic in a decade

Los contenedores refrigerados suponen el 8% del tráfico total de contenedores del Port de Barcelona gracias a la apuesta de toda la comunidad portuaria por este segmento
Refrigerated containers represent 8% of all container traffic of the Port of Barcelona thanks to the commitment of the whole port community to this segment

El tráfico de contenedores refrigerados ha sido uno de los segmentos que más ha crecido los últimos años en el Port de Barcelona, gracias a una apuesta decidida de toda la Comunidad Portuaria por la logística de contenedores a temperatura controlada. Las terminales del Port de Barcelona movieron en 2021 un total de 278.000 TEU refrigerados, cinco veces más que diez años antes, en 2011, cuando este tráfico fue de 56.000 TEU.

Este incremento supone un crecimiento anual promedio superior al 17% en un segmento que a nivel global ha experimentado, de media, un aumento del 2,6% anual durante la última década y que con la pandemia solo se redujo un 0,4%, según datos del informe Drewry Reefer Trends & Stats 2021/2022. Este importante crecimiento ha supuesto que la cuota de contenedores reefer

sobre el total de TEUs en el Port de Barcelona pase del 2,8% en 2011 al 8% en 2021.

Son cifras que consolidan el Port de Barcelona como hub euromediterráneo para los productos alimentarios. Todo ello construido sobre la excelente ubicación del puerto para este tipo de mercancías, con conexiones directas con los principales puertos del Mediterráneo occidental y acceso a un amplio hinterland, con conexiones viarias y ferroviarias regulares a las principales zonas agrícolas y ganaderas de Cataluña, Aragón y Navarra, así como a mercados mayoristas del calibre de Mercabarna, Mercazaragoza, Mercamadrid o Saint Charles, en el sur de Francia. En su conjunto, el Port de Barcelona es el centro neurálgico de un mercado de 400 millones de personas accesibles a menos de 48 horas de trayecto.

Infraestructuras al servicio del tráfico reefer

La ubicación, sin embargo, no lo es todo. El Port de Barcelona sigue poniendo en marcha nuevas infraestructuras y servicios para los productos agroalimentarios. En el ámbito del transporte refrigerado, las terminales de contenedores -BEST, perteneciente al grupo Hutchison, y APM Terminals Barcelona-, así como la terminal multipropósito Port Nou, superan actualmente las 3.500 conexiones reefer permanentes, lo que sitúa al puerto barcelonés como líder del Mediterráneo para este tipo de tráfico. La terminal BEST incorporará nueva infraestructura para contenedores refrigerados, lo que conllevará que el Port de Barcelona pase a ofrecer 4.000 conexiones reefer en un plazo de dos años.

Del mismo modo, los operadores logísticos están incrementando sus

IC Maritime Services

Transporte multimodal, nacional e internacional

Especialistas en Canarias y Baleares

Marítimo - Terrestre - Ferroviario

SERVICIO REEFER. Alimentos, productos perecederos

Servicios regulares a los principales destinos

Control constante de la temperatura del producto

Trazabilidad = Seguridad = Calidad

www.icmaritime.es

Logos: R, IFS, Club Canarí

servicios para este segmento de tráfico. Tras el éxito del servicio ferroviario exclusivo para carga refrigerada Canal Frío, puesto en marcha en 2016 y que conecta diariamente Zaragoza y Barcelona, se ha puesto en marcha un servicio ferroviario refrigerado con la Terminal Intermodal Monzón, en Huesca, que ofrece 4 frecuencias semanales, y más recientemente un servicio similar con Noain (Pamplona).

La optimización de las infraestructuras ha ido acompañada de mejoras operativas en el Punto de Inspección Fronterizo y de aplicaciones para agilizar al máximo el paso de productos frescos y garantizar su conservación y trazabilidad.

Apuesta de las navieras

En el ámbito marítimo, el Port de Barcelona ofrece las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para el tráfico de contenedores del sur de Europa y del Mediterráneo. Actualmente, cerca de 100 líneas regulares conectan Barcelona con 850 puertos en todo el mundo. Destaca, por su oferta y transit time, la conectividad con los principales mercados americanos y asiáticos. Estos servicios interoceánicos se completan en el Mediterráneo con los servicios diarios de short sea shipping que enlazan con el norte de África y resto de Europa, creando una completa oferta intermodal y unos servicios logísticos fiables y competitivos.

Un ejemplo de estas conexiones es la nueva línea regular entre el Puerto de Barcelona y TangerMed, en Marruecos, especialmente orientada al transporte de plataformas a temperatura controlada, en este caso en modalidad ro-ro y que entró en servicio el pasado noviembre. La naviera que opera la nueva línea, La Méridionale, escogió el Puerto de Barcelona por su proximidad al mercado francés y del norte de Europa y por sus servicios intermodales. Enfocado al transporte de mercancías a temperatura controlada, el buque que opera la nueva línea dispone de 45 conexiones reefer a bordo.

Refrigerated container traffic is one of the segments that have experienced the most growth in recent years in the Port of Barcelona,

thanks to a decided commitment by the whole Port Community to controlled temperature container logistics. In 2021, the terminals of the Port of Barcelona moved a total of 278,000 refrigerated TEU, five times more than ten years earlier, in 2011, when this traffic amounted to 56,000 TEU.

This increase represents average annual growth of over 17% in a segment which, at global level, has experienced an average increase of 2.6% per annum during the last decade, and which with the pandemic only dropped by 0.4%, according to data from the Drewry Reefer Trends & Stats report for 2021/2022. As a result of this substantial growth, the percentage of reefer containers of the total TEUs in the Port of Barcelona has risen from 2.8% in 2011 to 8% in 2021.

These figures consolidate the Port of Barcelona as a Euro-Mediterranean hub for food products. All of this arises from the excellent location of the port for products of this type, with direct communications to the main ports of the Western Mediterranean and access to an extensive hinterland, with road traffic connections and regular rail services to the main agricultural and livestock breeding areas of Catalonia, Aragón and Navarra, as well as wholesale markets of the calibre of Mercabarna, Mercazaragoza, Mercamadrid and Saint Charles, in the south of France. All in all, the Port of Barcelona is the nerve centre of a market of 400 million people, accessible with a journey time of less than 48 hours.

Infrastructures at the service of reefer traffic

Location, however, is not everything. The Port of Barcelona continues to deploy new infrastructures and services for agri-food products. In the field of refrigerated transport, the container terminals – BEST, belonging to the Hutchison group, and APM Terminals Barcelona – in addition to the multipurpose terminal of Port Nou, currently offer more than 3,500 permanent reefer connections, which makes the Barcelona port the Mediterranean leader for this type of traffic. The BEST terminal will soon incorporate new infrastructure for refrigerated

containers, with which the Port of Barcelona will offer 4,000 reefer connections in a period of ten years.

Likewise, the logistics operators are increasing their services for this traffic segment. After the success of the exclusive rail service for refrigerated cargo, Canal Frío (Cold Channel), which began operating in 2016 and connects Zaragoza and Barcelona daily, a refrigerated rail service has been introduced with the Intermodal Terminal of Monzón, in Huesca, which offers 4 weekly frequencies, and more recently a similar service has been established with Noain (Pamplona).

The optimization of the infrastructures has been accompanied by operational improvements in the Border Inspection Post and applications to speed up the transit of fresh products and guarantee their conservation and traceability.

Endorsement by the shipping companies

In the field of sea freight, the Port of Barcelona offers the best infrastructures, services and connectivity for container traffic in Southern Europe and the Mediterranean. Currently, almost 100 regular lines connect Barcelona with 850 ports around the world. Connectivity with the main American and Asian markets is significant, owing to the extensive offer and good transit time. These interoceanic services are complemented in the Mediterranean with the daily short sea shipping services that link with the north of Africa and the rest of Europe, creating a complete intermodal offer and reliable and competitive logistics services.

An example of these connections is the new regular line between the Port of Barcelona and TangerMed, in Morocco, especially geared for controlled-temperature transport, in this case in ro-ro mode, and which began operating last November. The shipping company that operates the new line, La Méridionale, chose the Port of Barcelona owing to its proximity to the French market and that of Northern Europe and for its intermodal services. Focusing on the transport of goods at a controlled temperature, the vessel that operates the new line has 45 reefer connections on board.

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



Cartagena, un puerto con alta especialización en el tráfico hortofrutícola

Cartagena, a highly specialized port for fruit and vegetable traffic

El puerto de Cartagena, ubicado en la región de Murcia, es una plataforma comercial altamente especializada para mercancías. Situado en una ubicación estratégica, en el centro de las principales rutas comerciales marítimas de larga y corta distancia, el enclave ofrece salidas semanales directas con el norte de Europa, norte de África y Reino Unido y, a través de conexiones feeder con todos los destinos, vía Valencia y Algeciras, con el resto del mundo por medio de operadores como Maersk, MSC/WEC Lines, CMA-CGM, Seatrade y otras muchas navieras. Así, Cartagena se convierte en un puerto de referencia del sureste español.

La Autoridad Portuaria de

Cartagena ha adquirido un compromiso de mejora continua y ha implantado un sistema de gestión integrado, donde la calidad, el medioambiente y la seguridad y salud laboral están certificados por una empresa acreditada y verificados por EMAS. También aplica el reglamento comunitario de ecogestión y ecoauditoría, herramienta comunitaria que favorece la trazabilidad y la seguridad alimentaria en todos los procesos. Por otro lado, la APC apoya los Objetivos de Desarrollo Sostenible y está adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la mayor iniciativa voluntaria de Responsabilidad Social Empresarial en el mundo.

La terminal de San Pedro de la

dársena comercial está especializada en servicios hortofrutícolas y reefer y es un reclamo para operadores logísticos, ya que ofrece toda la asistencia necesaria para el transporte de la fruta y verdura, tanto en contenedor refrigerado como en carga convencional, garantizando un acarreo rápido y eficaz de productos perecederos, además de agilidad para hacer llegar la mercancía a cualquier destino.

En este sentido, la terminal hortofrutícola de Cartagena cuenta con una experiencia demostrada y se ha convertido en un reclamo competente para las empresas más exigentes. Dispone de instalaciones flexibles y adaptables a disposición de importadores y exportadores con requisitos exigentes y de primer nivel que, además, cuenta con la ventaja de tener los servicios de inspección en el mismo muelle.

De este modo, el puerto de Cartagena pone a disposición del tráfico de productos perecederos un muelle de 405 metros de línea de atraque y 11,25 metros de calado, unos almacenes frigoríficos con capacidad para 10.000 pallets, almacenes frigoríficos de 24.000, 10.500 y 7.500 metros cuadrados, 385 tomas de enchufe para contenedores frigoríficos y disponibilidad y prioridad de atraque para carga perecedera.

The port of Cartagena, located in the region of Murcia, is a highly specialized commercial platform for goods. Benefitting from a strategic location, in the centre of the main deep-sea and short-sea trade routes, the enclave offers weekly departures with direct connections to Northern Europe, North Africa and the United Kingdom and, through feeder connections via Valencia and Algeciras, to destinations in the rest of the world with operators such as Maersk, MSC/WEC Lines, CMA-CGM, Seatrade and many other shipping companies. Thus, Cartagena has become a port of reference in the south-east of Spain.

The Port Authority of Cartagena (APC) is committed to continuous improvement and has implemented an integrated management system where quality, the environment and occupational health and safety are certified by an accredited company and verified by EMAS. It also applies the EU eco management and audit scheme, a tool that favours traceability and food safety in all processes. Furthermore, the APC supports the Sustainable Development Goals and is a signa-



tory to the United Nations Global Compact, the world's largest voluntary Corporate Social Responsibility initiative.

The San Pedro terminal on the commercial quay is specialized in fruit and vegetable and reefer services, and is ideal for logistics operators, since it offers all the assistance necessary for the transport of fruit and vegetables, both in reefer containers and as conventional cargo, guaranteeing fast and efficient carriage of perishable products, and agility in the despatch of goods to any destination.

In this respect, the fruit and vegetable terminal of Cartagena has proven experience and has

become a competent ally for the most demanding companies. It has flexible and adaptable facilities available to importers and exporters with stringent and high-level requirements and, furthermore, offers the advantage of having inspection services on the quay itself.

The port of Cartagena offers a quay for the shipping of perishable products with 405 metres of mooring and a depth of 11.25 metres, cold store warehouses with capacity for 10,000 pallets, cold store warehouses of 24,000, 10,500 and 7,500 square metres, 385 power points for refrigerated containers and availability and priority mooring for perishable cargoes.



CARTAGENA



FRUIT AND VEGETABLE

SOLUTIONS AT ORIGIN, QUALITY AT DESTINATION





Teófila Martínez, presidenta del puerto de Cádiz
Teófila Martínez, presidente of the port of Cádiz

Puerto de Cádiz: la entrada a tres continentes

Port of Cádiz: the entrance to three continents

Foro Internacional ha hablado con Teófila Martínez, presidenta del puerto de Cádiz, para conocer de primera mano la aportación que realiza a la economía, las ventajas que ofrece para el sector hortofrutícola y los proyectos en los que está inmersa la dársena andaluza

¿Con qué objetivos llega el puerto de Cádiz a Fruit Logística ?

Nuestro principal objetivo es posicionarnos como puerto de referencia y alternativa para la carga y descarga

de mercancía fresca y perecederos a nivel internacional. Defendemos que el Puerto de Cádiz es la puerta de tres continentes: África, Europa y América y dentro de América consideramos también que tenemos un importante papel que jugar en la conexión con Iberoamérica. Desde que asumí la presidencia del Puerto de Cádiz, y mucho antes, en realidad, he sostenido que ese corredor ferroviario entre el Norte y el Sur de Europa debía ser de ida y vuelta y Cádiz es una alternativa real de

importación y exportación entre ambos continentes.

¿Qué puede ofrecer el puerto de Cádiz a este tipo de productos perecederos?

Como se sabe, los puertos, las Autoridades Portuarias, no hacemos negocio pero en nuestro ADN está la contribución al desarrollo económico y social del entorno. Eso es lo que le ofrecemos a todos los inversores y creo que forma parte del binomio necesario para que la colaboración público privada sea un éxito. En Cádiz el inversor tiene un puerto puerta de tres continentes y capaz de atender a cualquier tipo de tráfico las 24 horas del día los 365 días del año y conectado por doble vía electrificada con el Corredor Central y Mediterráneo.

¿Qué comportamiento tuvo el tráfico hortofrutícola durante el pasado año?

El Puerto de Cádiz es un referente histórico y nacional de entrada y salida de mercancía para el abastecimiento de las Islas Canarias. Dentro de esta conexión marítima, las frutas, hortalizas y legumbres, así como otros productos alimenticios, lideran la mercancía general. En 2022, las frutas, hortalizas y legumbres alcanzaron un volumen de 320.000 toneladas, un 7 por ciento menos que en 2021; mientras el grupo de otros productos alimenticios llegó a las 304.000, un 1 por ciento más que el año anterior.

Cerrado ya el año 2022, ¿qué balance hacen desde la APC del ejercicio?

En tráfico portuario, hemos conseguido cerrar año histórico, con un crecimiento en el tráfico total del 15,6 por ciento, frente a la media del sistema del 3,4. Además, los 5.718.284 de toneladas movidas convierten a 2022 en el tercer año con mejores resultados de la serie histórica desde 1908.. También en inversiones hacemos un balance positivo porque hemos conseguido desecar el túnel de acceso a la nueva terminal de contenedores y garantizar su viabilidad futura; adjudicar la fase 1.2 y 2 de la nueva terminal de contenedores y ver cómo se inician y avanza el acceso ferroviario a La Cabezueta-Puerto Real, entre otros proyectos.

En materia de sostenibilidad ambiental, hemos puesto en marcha cuatro estaciones de medición de la calidad del aire y estamos ofreciendo datos de las emisiones a tiempo real, datos positivos, además.

En el haber del año contamos también con un reposicionamiento del Puerto de la Bahía de Cádiz en Europa y Latinoamérica, y nuevas concesiones y líneas.

Y mirando hacia los próximos meses y con un incierto y complejo panorama internacional ¿Qué previsiones tienen para el año?

Ya el final del año e incluso los resultados del sistema y los datos macroeconómicos apuntan, como bien dice, un panorama complejo en los próximos meses. En el Puerto de Cádiz somos conscientes de que en 2023 no se podrá mantener el ritmo ni porcentaje de crecimiento del último año, pero esperamos consolidar lo conseguido y seguir trabajando para mejorar nuestras infraestructuras y servicios.

¿Cuál es el principal proyecto en el que está inmerso en la actualidad el puerto de Cádiz?

Como en los últimos años, las distintas actuaciones y obras relacionadas con la nueva terminal de contenedores acaparan nuestro mayor esfuerzo inversor, si bien, a nivel estratégico, la sostenibilidad ambiental y la digitalización e innovación nos preocupan y ocupan buena parte de nuestros recursos y esfuerzos. El futuro es verde o no será y la digitalización e innovación son herramientas que van a contribuir de forma decisiva en el objetivo de sostenibilidad y también en la competitividad futura del puerto. En un año y medio nuestra terminal de contenedores y el muelle de La Cabezuela-Puerto Real estarán conectados desde las propias terminales con el ferrocarril.

Foro Internacional has spoken to Teófila Martínez, president of the port of Cádiz, to find out first-hand the contribution the port makes to the economy, the advantages it offers to the fruit and vegetable sector and the projects in which the Andalusian quay is involved

What are the aims of the Port of Cádiz in attending Fruit Logística?

Our main aim is to position ourselves as a port of reference and an alternative for the loading and unloading of fresh and perishable produce at international level. We would like to emphasize that the Port of Cádiz is the door to three continents, Africa, Europe and America, and within America we also consider that we have an important part to play in the connection with Latin America. Since I took on the presidency of the Port of Cádiz, and much earlier really, I have maintained that the rail link between the North and South of Europe should be a return journey and Cádiz is a real alternative for import and export between the two continents.

What can the Port of Cadiz offer perishable products of this type?

As we all know ports, Port Authorities, do not do business but the contribution to the economic and social development of the surrounding area is in our DNA. Specifically, the mission of the Port . That is what we offer to all the investors and I believe it forms part of the necessary tandem to make private-public cooperation a success. In Cádiz the investor has a port that is a doorway to three continents and which can attend to any type of traffic 24 hours a day 365 days a year and is connected by a double electrified track to the major Central and Mediterranean railway lines.

How has fruit and vegetable traffic behaved over the last year?

The Port of Cádiz is a historic and national reference for the entry and exit of goods to supply the Canary Islands. Within this maritime connection, fruit and vegetables, as well as other food products, lead general goods. In 2022, fruit and vegetables reached a volume of 320,000 tonnes, 7 per cent less than in 2021, whilst the group of other food products reached 304,000, 1 per cent more than the previous year.

Now that 2022 has ended, what is the balance made by the Port Authority for the year?

In port traffic, we have achieved a historic year, with growth in total traffic of 15.6 per cent, compared to an average for the system of 3.4.

Furthermore, the 5,718,284 tonnes moved make 2022 the third best year in results for the historic series since 1908. We also have a positive balance in investments because we have managed to dry the access tunnel to the new container terminal and guarantee its future viability; to award the tender for phases 1.2 and 2 of the new container terminal and to see the commencement and progress of the rail access to La Cabezuela-Puerto Real, among other projects. As for environmental sustainability we have implemented four stations to measure air quality and we are offering real time data on emissions which are, moreover positive.

Also on the plus side, we can boast a repositioning of the Port of the Bay of Cádiz in Europe and Latin America.

And looking towards the coming months and with an uncertain and complex international panorama, what are the forecasts for the year?

The year end and even the results of the system and the macroeconomic data, as you rightly say, point to a complex outlook for the coming months. In the Port of Cádiz we are aware that in 2023 it will not be possible to maintain the rhythm or percentage of growth of the last year, but we hope to consolidate what we have achieved and to continue working to improve our infrastructures and services.

What is the most important project in which the Port of Cádiz is currently immersed?

As in recent years, the different actions and work relating to the new container terminal absorb our largest investment efforts although, on a strategic level, we are concerned with environmental sustainability and digitization and innovation, which occupy a major part of our resources and efforts. The future is green or non-existent and digitization and innovation are tools that will contribute decisively to the aim of sustainability and also the future competitiveness of the port. In a year and a half our container terminal and the dock of La Cabezuela-Puerto Real will be connected to the railway from the actual terminals.



Antonia Giménez, directora comercial de España de Savino del Bene para el tráfico de productos hortofrutícolas

Antonia Giménez, Spain Sales Director for the fruit and vegetable division of Savino del Bene

“Es el momento de poner en valor la labor de los forwarders”

“It is time to appreciate the work of forwarders”

Para el Grupo Savino Del Bene el año 2022 ha sido un año de gran satisfacción, en el que se han cumplido las expectativas previstas. Así lo explica Antonia Giménez, directora comercial de España de Savino del Bene para el tráfico de productos hortofrutícolas. “Siguiendo la política de expansión, y a pesar de que la situación económica en 2021 mostraba signo de colapso, en el pasado año el grupo cerró tres operaciones de adquisición de empresas en Francia,

España y una pequeña en Italia”, explica Giménez, que apunta que la compañía “está en proceso de finalización otras nuevas adquisiciones que se espera que concluya en la primera parte 2023”. De hecho, por esta razón se están ampliando las instalaciones de Valencia para acomodarlas a los componentes del nuevo equipo.

En 2022 el crecimiento ha sido más significativo en la primera parte del año y se ha ido ralentizando al cierre del ejercicio, es

decir, en los meses de noviembre y diciembre. Con todo, Savino del Bene, que ya reúne a una plantilla de más de 5.000 profesionales, ha registrado un crecimiento del 2,5% en volumen marítimo, con 685.000 TEUs gestionados. Por otro lado, en carga aérea el resultado ha sido menor de los esperado. De los 88 millones de kilos del año anterior se pasó en 2022 a 85 millones, lo que supuso una caída del 3,2%.

“Con respecto al tráfico de perecederos desde España en 2022 se

ha incrementado en 1.23% con respecto al año anterior, pese a la problemática de principio de año y que se prolongó casi hasta finales de julio”, prosigue Antonia Giménez. En este sentido, la compañía se vio afectada por la falta de equipo reefer y espacio en los buques, con los consiguientes reajustes en las escalas.

Las inclemencias meteorológicas una primavera lluviosa y un verano seco y con temperaturas extremas que han dañado considerablemente las áreas de producción de las frutas y hortalizas tampoco ayudan a un sector como hortofrutícola. A esto se suma la aparición atípica de la competencia de algunas navieras para las cargas de perecederos, “compañías no aceptan los booking a través de forwarders”, continúa Antonia Giménez.

“Creo que es el momento de poner en valor la labor de los forwarders y el trabajo que realizan para ayudar a todos los exportadores en sus cargas. Como la mayoría de ellos nos transmiten, ellos están para producir y vender sus productos en los mercados internacionales y no tienen tiempo ni personal para que se ocupe de los trámites logísticos, transportes, despachos e inspecciones aduanales, etc. Esa es nuestra labor”, asegura la responsable de tráfico hortofrutícola de Savino del Bene. “Para todo esto los clientes siguen confiando sus cargas en sus forwarders de confianza, altamente especializados en la realización y seguimiento de todos los procesos y que ofrecen un trato directo a cualquier hora, pues las cargas de perecedero no pueden seguir el tratamiento de cualquier otro tipo de carga que pueda ser manejada a través de una web”, resalta.

“Pese a las circunstancias seguimos ayudando a nuestros clientes a poder cumplir con sus compromisos comerciales dándoles la mejor solución para sus envíos en estas circunstancias tan excepcionales. Y hay que reconocer que esto no hubiese sido posible sin el apoyo y la ayuda en todo momento por parte de los almacenes, transportistas, navieras, estamentos oficiales y todo el personal de los puertos”, asegura Antonia Giménez.

“Con la situación actual es complicado hacer predicciones, pero lo que sí que podemos hacer es operar de la mejor forma posible, invirtiendo en todo lo necesario para desarrollar nuestro trabajo, con esfuerzo, profesionalidad, creatividad y tener una actitud positiva pensando en nuestro futuro y nuestros colaboradores-clientes con todo lo que sea necesario.

Estamos convencidos que con todo ello nos permitirá que sigamos avanzando conjuntamente”, concluye Giménez.

For the Savino Del Bene Group, 2022 has been a year of great satisfaction, in which expectations have been met. This is explained by Antonia Giménez, Spain Sales Director of Savino del Bene for the traffic of fruit and vegetable products. “In line with the expansion policy, and despite the fact that the economic situation in 2021 showed signs of collapse, during the past year the group completed three acquisitions of companies in France, Spain and a small one in Italy,” explains Giménez, who clarifies that the company “is in the process of finalizing other new acquisitions which are expected to be concluded in the first part of 2023.” In fact, for this reason the Valencia facilities are being expanded to make room for the new team members.

In 2022, growth was more significant during the first part of the year and slowed down towards year-end, that is, in the months of November and December. Nevertheless, Savino del Bene, which already has a workforce of over 5,000 professionals, recorded growth of 2.5% in sea freight volume, handling 685,000 TEUs. In airfreight, on the other hand, results were lower than expected, down from 88 million kilos the previous year, to 85 million in 2022, representing a fall of 3.2%.

“Traffic of perishable products from Spain in 2022 increased by 1.23% compared to the previous year, despite the problems at the beginning of the year and which continued until nearly the end of July,” continued Antonia Giménez. In this respect, the company was affected by the lack of reefer equipment and space on vessels, with the subsequent readjustments with

regard to ports of call.

Furthermore, the inclement weather, with a rainy spring and a dry summer and extreme temperatures that have led to considerable damage in the fruit and vegetable production areas did not help the fresh produce sector. Added to this was the unexpected appearance of competition from some shipping companies for perishable cargoes, “some companies do not accept bookings via forwarders,” continues Antonia Giménez.

“I believe it is time to appreciate the work of forwarders and all they do to help exporters with their cargoes. As most of them tell us, their job is to produce and sell their products on international markets and they do not have the time or the staff to take care of the logistics formalities, transport, customs clearance and inspections, etc. That is our job,” assures the manager responsible for the fruit and vegetable division of Savino del Bene. “For this reason, customers continue trusting their cargoes to reliable forwarders, highly specialized in carrying out and monitoring all the processes and who offer direct assistance at any time, since perishable cargoes cannot receive the same treatment as any other type of cargo that can be handled online,” she emphasizes.

“Despite the circumstances we continue to help our customers to fulfil their commercial commitments by offering them the best solution for their consignments in these highly exceptional circumstances. And it is important to recognize that this would not have been possible without the support and assistance at all times of warehouses, carriers, shipping companies, official organizations and all the personnel at the ports,” assures Antonia Giménez.

“With the current situation it is complicated to make predictions, but what we can do is to operate as well as possible, investing in everything necessary to perform our work with effort, professionalism, creativity and to have a positive attitude thinking about our future and our collaborators-customers in all that is necessary. We are convinced that with all of this we will be able to continue progressing together,” concludes Giménez.



Crece la ocupación frigorífica en España, pero desciende en frutas y verduras

Cold storage occupation grows in Spain, but with a decrease in fruit and vegetables

La ocupación media de los almacenes de productos congelados en España durante el segundo trimestre de 2022 ha sido del 80,85%, una cifra ligeramente superior a la del primer trimestre de 2022 (79,54%), según datos del Observatorio del Frio de ALDEFE (Asociación de explotaciones frigoríficas, logística y distribución de España). Además, la facturación estimada del total del sector es de 88,6 millones de euros, tal y como esgrimen los mismos indicadores.

Sin embargo, la situación del sector hortofrutícola en este sentido se ha resentido frente a otros productos como el pescado. Las condiciones climáticas de este complejo 2022, con sequía y calores extremos, y los efectos de la crisis energética, han golpeado en el consumo y la exportación de frutas y hortalizas.

Y es que el regadío en España se encuentra asfixiado por los altos costes energéticos, que se han incrementado más del 90% en el

último año. La Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) reclama un IVA reducido del 10%, así como la puesta en marcha de la doble potencia, un sistema que permite establecer dos consumos diferentes al año coincidiendo con las épocas de mayor y menor necesidad hídrica para el regadío. Actualmente el regadío supone casi el 70% de la producción agrícola total. Por tanto, un incremento en los costes de producción repercute directamente al precio que paga el consumidor por los alimentos, máxime en un contexto de inflación como el actual.

Mientras, otros sectores se mantienen en cabeza en la Unión Europea, tanto en volumen de capturas como en valor. Casi todos los indicadores continúan la tendencia alcista y muestran el dinamismo del sector. Así, por regiones, Canarias reporta un 100% de ocupación frigorífica. Respecto al trimestre anterior, las variaciones más significativas tienen lugar en la Comunidad

Valenciana, que pierde casi tres puntos porcentuales, y en la zona Centro que, en este caso, muestra un aumento de más de tres puntos.

En el reparto de la demanda por categorías, los pescados se sitúan en primer lugar en cuanto a ocupación de almacenes de congelados con el 19,59%, seguido de las carnes (18,56%) y de los elaborados, con la misma cifra. La verduras se colocan con un 16,49% de ocupación, el segmento del pan con 14,43%, los lácteos con el 9,28% y los productos farmacéuticos con el 3,09%.

The average occupation of frozen product warehouses in Spain during the second quarter of 2022 was 80.85%, a slightly higher figure than that of the first quarter of 2022 (79.54%), according to data of the Cold Storage Observatory of ALDEFE (Spanish Cold Storage, Logistics and Distribution Association). Furthermore, estimated turnover for the whole sector is

88.6 million euros, according to the same indicators.

However, the situation of the fruit and vegetable sector in this respect has suffered compared to other products such as fish. The climatic conditions of 2022, a complex year with drought and extreme heat, and the effects of the energy crisis, have hit the consumption and export of fruit and vegetables.

Irrigation in Spain is being suffocated by high energy costs, which have increased by over 90% in the past year. The Spanish Coordinator of Farmers and Livestock Breeders' Organizations (COAG) is calling for reduced VAT of 10%, as well as the implementation of a dual power system, which would enable the establishment of two different consumptions per year, coinciding with the seasons of greater and lesser need for irrigation water. At present, almost 70% of total agricultural production requires irrigation. Therefore, an increase in production costs has a direct repercussion on the price paid by consumers for foods, especially in the current context of inflation.



Meanwhile, other sectors continue to lead the way in the European Union, in terms of both volume and value. Nearly all the indicators follow a rising trend and demonstrate the dynamism of the sector. Thus, by regions, the Canary Islands report 100% refrigerated occupation. Compared to the previous quarter, the most significant variations are seen in the Valencian Community, which loses almost three percentage points, and

Central Spain which, in this case, shows an increase of more than three points.

When demand is broken down by categories, fish takes first place with regard to occupation of frozen storage warehouses with 19.59%, followed by meat (18.56%) and processed products, with the same figure. Vegetables account for 16.49% of occupation, the bread segment 14.43%, dairy products 9.28% and pharmaceuticals 3.09%.

CADIZ PORT FAST & FRESH

DOOR TO DOOR

CADIZ

CANARY ISLANDS

CENTRAL AMERICA

SOUTH AMERICA

EUROPE

Port of Cadiz Bay
Cadiz Bay Port Authority

FASTEST

DAILY CONNECTION

FRESHEST

www.puertocadiz.com



José Luis Mercader y José Manuel Fuertes explican cómo afronta la compañía 2023
José Luis Mercader and José Manuel Fuertes explain how the company is preparing for 2023

Interglobo apuesta por diversificar servicios, productos y mercados

Interglobo seeks to diversify services, products and markets

La compañía Interglobo no es ajena a la difícil coyuntura internacional que atravesamos y que se ha agravado en el último trimestre del año. José Luis Mercader, director general de la compañía en España, y el director, José Manuel Fuertes, reconocen que en los últimos meses de 2022 se han dejado sentir los efectos de la invasión rusa en Ucrania y el encarecimiento de la energía.

“Hasta el mes de agosto todo parecía evolucionar muy bien, pero a partir de entonces, y tal como preveían todos los sectores, se ha producido una recesión a nivel mundial que ha hecho bajar nuestros volúmenes de tráfico y la facturación”, aseguran los directivos de Interglobo.

Diversificación

Pero en la compañía han reaccionado y los han hecho de varias maneras. Por un lado, recientemente inauguraron el departamento aéreo de la firma, con el fin de ampliar su oferta de servicios. “Además - explica Mercader - estamos dando más protagonismo a otros tipo de mer-

cancías, nuevos productos y también nuevos mercados, con el fin de paliar el efecto que genera la convulsa economía mundial. En definitiva, se trata de diversificar”.

A pesar de todo, y si no se hubiera producido la crisis sanitaria, en la que se disparó desorbitadamente el consumo, lo cierto es que Interglobo registra una progresión que van en línea de la previsión de 2019, es decir, un crecimiento “prudente” y que se produce poco a poco.

Para Fuertes, es de prever que la situación actual se prolongue como mínimo durante el primer trimestre de este año: “Todo dependerá en gran medida de la situación en Ucrania, que genera una gran incertidumbre, no sólo por la inestabilidad social sino también por el efecto que tiene en el mercado de materias primas necesarias para la industria cerámica”. Y es que azulejo depende en gran medida de la energía, pero, tal como destacan los responsables de Interglobo, estos altibajos afectan realmente a todos los sectores en una u otra medida: metal, papel, vidrio...

“Parece que el sector menos afectado por esta situación es el agroalimentario - apunta José Luis Mercader -. Es obvio que también tiene sus necesidades energéticas y soportará costes pero la verdad es que son bienes de primera necesidad y estamos percibiendo un crecimiento y nuevas oportunidades”. “Durante la pandemia el ciudadano invirtió en otras cosas, en mejoras en el hogar, por ejemplo, pero ahora, y sobre todo tras los confinamientos, valora más que nunca las relaciones y quiere salir, acudir a restaurantes... y esto impacta en positivo en el sector agroalimentario, muy ligado a la hostelería”.

Previsión

Hacer una previsión para este año 2023 es complicado. “La meta tiene que ser tener una buena productividad, buenos números globales”, señalan. “Venimos de un año muy atípico y resultado difícil saber cómo van a evolucionar los próximos meses. Por ese apostamos por diversificar y contar con más puntos de apoyo”, añade Fuertes.

“No es una política unilateral. Es una estrategia del grupo, que está invirtiendo a nivel mundial - continúa José Luis Mercader -. A finales de año la compañía abrió oficinas en Turquía y en breve contará con estructura propia en India, lo que nos permitirá contar con más agentes y contactos”.

The company Interglobo is no stranger to the difficult international scenario we are currently experiencing, and which has worsened during the last quarter of the year. José Luis Mercader, CEO of the company in Spain, and José Manuel Fuertes, general manager, explain how the effects of the Russian invasion of Ukraine and the increasing cost of energy.

“Until August, everything seemed to be evolving well but, since then, and as forecast by all sectors, a world recession has occurred which has led to a decrease in our traffic volumes and turnover,” say the managers of Interglobo.

Diversification

But the company has reacted in several ways. On the one hand, they recently inaugurated the firm’s airfreight department, set up to increase the services offered. “Furthermore,” explains Mercader, “we are paying more attention to other types of goods, new products and also new markets, in order to mitigate the effects generated by the convulsive international economy. In short, the idea is to diversify.”

Despite everything, and aside from the health crisis, during which consumption increased disproportionately, the fact is that Interglobo is progressing in line with the forecast for 2019, that is, “prudent” growth, little by little.

In Fuertes’ opinion, the current situation is likely to continue at least during the first quarter of this year: “Everything will depend to a large extent on the situation in Ukraine, which is generating a great deal of uncertainty, not only because of the social instability but also due to the effect it is having on the market for raw materials necessary for the ceramics industry.” Tiles depend to a great extent on energy, but, as the managers of Interglobo emphasize, these ups and downs really affect all

sectors to certain degree: metal, paper, glass...

“It appears that the sector least affected by this situation is agri-food,” points out José Luis Mercader. “Obviously they have their energy needs too, and they bear costs, but the fact is that they are necessity goods and we are noticing growth and new opportunities. During the pandemic people invested in other things, in home improvements, for example, but now, and especially after the lockdowns, people place more value than ever on relationships and they want to go out, to dine in restaurants... and this has a positive impact on the agri-food sector, which is closely linked to the hotel and catering trade.”

Forecast

Forecasting for the year 2023 is complicated. “The target must be good productivity, good figures overall,” they say. “We have just finished a very atypical year and it is hard to know how the next few months are going to evolve. That is why we are aiming to diversify and benefit from more footholds,” adds Fuertes.

“This is not a unilateral policy. It is a strategy of the group, which is investing at world level,” continues José Luis Mercader. “At the end of the year the company opened offices in Turkey and will soon have its own structure in India, which will allow us to benefit from more agents and contacts.”

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

msc



El sector agroalimentario valenciano, el tercero más importante de España

The Valencian agri-food sector, the third largest in Spain

El sector agroalimentario valenciano fue este pasado 2022 el tercero de España en impacto económico, solo por detrás de Andalucía y Cataluña. Con un peso en la economía de 9.392 millones de euros durante el total de 2021, representa el 9,6 % del VAB agroalimentario de la región (incluidos el sector primario, la industria de la transformación y la distribución).

Además, el empleo agroalimentario generó en la Comunitat Valenciana 237.848 puestos de trabajo, lo que supone el 12,2 % del total del empleo de la economía regional. Son algunos de los datos recogidos en la última edición del observatorio sobre el sector agroalimentario de las regiones españolas, un informe

impulsado por Cajamar y que elaboró el director adjunto del Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (Ivie) y catedrático de la Universidad de Valencia, Joaquín Maudos, en colaboración con la economista Jimena Salamanca. El informe destacó la evolución de las exportaciones del sector en la Comunitat Valenciana, que tras crecer un 9% en 2020 a pesar de la explosión de la pandemia, volvió a registrar un aumento, ahora del 12,2%.

La Comunitat Valenciana se convirtió así en la tercera economía más exportadora del sector y también presentó el tercer superávit comercial más alto en el año analizado, ya que la diferencia entre exportaciones e importaciones alcanza los 3.225 millones de euros. Alemania y Francia son los principales mercados de exportación y las frutas y frutos comestibles su principal producto exportado (el 46,4 % de sus exportaciones agroalimentarias). La Comunitat, además, es la mayor productora de cítricos de España (aporta casi la mitad del total) y la segunda de plantas y flores (16,6 % del total nacional).

El tejido empresarial con el que cuenta el sector, que asciende a 2.534 empresas, supone el 8,4 % del total de empresas de la industria agroalimentaria española. Eso sí, la baja productividad del sector,



unida a los costes laborales por encima de la media se traduce en un 14 % menos de competitividad que la media nacional.

I+D y sostenibilidad

En cuanto al gasto per cápita que realizan los hogares valencianos en alimentos, la región presentaba el quinto menor registro en cómputo nacional (1.530 euros/persona): la Comunitat se encuentra un 5% por debajo de la media nacional (1.610 euros/persona). Además, el informe elaborado para Cajamar también dedica un apartado a las acciones destinadas a mejorar la sostenibilidad del sector. En este ámbito, la Comunitat Valenciana es la cuarta región de España en superficie dedicada a agricultura ecológica.

El sector agroalimentario español generó un valor añadido (VAB) para la economía de 99.454 millones de euros en 2021, lo que supone un aumento del 1,4% respecto al año anterior, cuando sufrió una caída del 4%, marcada por la crisis sanitaria. Andalucía y Cataluña aportan el 19,5% y el 15,4%, respectivamente, del VAB nacional, seguidas de la C. Valenciana, que representa otro 9,4%.

During 2022 the Valencian agri-food sector was the third largest in Spain with regard to economic impact, behind only Andalucía and Catalonia. With a weight in the economy of 9.392 billion euros during the whole of 2021, it represents 9.6% of the region's agri-food GVA (including the primary sector, the processing industry and distribution).

Furthermore, agri-food employment generated 237,848 jobs in the Valencian Community, which represents 12.2% of all employment in the regional economy. These are some of the data included in the latest edition of the observatory of the agri-food sector in the Spanish regions, a report published by Cajamar and prepared by the deputy director of the Valencian Institute of Economic Research (Ivie) and professor of the University of Valencia, Joaquín Maudos, in cooperation with the economist Jimena Salamanca. The report highlighted the evolution of agri-food exports in the Valencian Community which, after growing 9% in 2020 despite the explosion of the pandemic, once again recorded an increase, this time of 12.2%.

The Valencian Community thus became the third most exporting economy of the sector and also presented the third highest trade surplus in the year analysed, since the difference between exports and imports reached 3.225 billion euros. Germany and France are the main export markets and edible fruits and nuts are the main product exported (46.4% of its agri-food exports). Moreover, the region is the largest citrus fruit producer in Spain (providing almost half of the total) and the second largest producer of plants and flowers (16.6% of the national total).

The business fabric of the sector, which amounts to 2,534 companies, accounts for 8.4% of all companies in the Spanish agri-food industry. However, the low productivity of the sector, together with higher-than-average labour costs, means that it is 14% less competitive than the national average.



R&D and sustainability

With regard to per capita expenditure on food by Valencian households, the region presented the fifth lowest record of the national figures (1,530 euros/person) being 5% below the national average (1,610 euros/person). Furthermore, the report prepared for Cajamar also dedicates a section to the actions intended to improve the sustainability of the sector. In this field, the Valencian Community is the fourth region in Spain in area dedicated to organic agriculture.

The Spanish agri-food sector generated value added (GVA) for the economy of 99.454 billion euros in 2021, which represents an increase of 1.4% compared to the previous year, when it fell by 4%, affected by the health crisis. Andalucía and Catalonia contribute 19.5% and 15.4% respectively to national GVA, followed by the Valencian Community, which represents another 9.4%.

MarTrans
MarTrans LOGÍSTICA Y TRANSPORTE S.L.

**ESPECIALISTAS EN
LOGÍSTICA DE PERECEDEROS**

C/ Ibiza 8 - 3 - 46023 Valencia, Spain - Tel.: (+34) 963673838 Fax: 963674040
martrans@martrans.es - www.martrans.es

La exportación de frutas y verduras cayó un 10,5% durante noviembre en España

Fruit and vegetable exports fell by 10.5% in Spain during November

España exportó menos por más valor que en 2021, pero la subida general del coste de la importación dificulta la compensación de la inflación

Spain exported less for more value than in 2021, but the general increase in import costs counters the offset of inflation

La exportación de frutas y hortalizas en España descendió un 10,5% durante el mes de noviembre de 2022, según la última estadística del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y procesada por la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas vivas (FEPEX). El

volumen exportado fue de 10,7 millones de toneladas. Eso sí, el valor de las ventas al exterior subió un 1% en el último mes, por el 3% que marcaba este epígrafe al cierre de octubre. Sin embargo, los datos se encrudecieron en cuanto a unas importaciones que impiden la compensación de costes: ascendieron un 7% hasta alcanzar los 3,4 millo-



nes de toneladas, con una importante subida del 15% en su valor.

Son las conclusiones que arroja la estadística estatal. Y es que el descenso del volumen de la exportación hortofrutícola hasta el décimo primer mes del año, a falta de la oficialización de las cifras definitivas anuales, se ha producido en indicadores tanto de frutas como de hortalizas. España exportó 6 millones de toneladas de frutas hasta el pasado noviembre, lo que supone un 13% menos que el mismo período de 2021. El agravante en este caso fue el descenso del valor de las ventas al exterior, que en frutas cayó hasta los 8.007 millones de euros –un 3,5% menos-. Mientras, el desplome en el sector de las hortalizas fue más sostenido: se exportaron 4,7 millones de toneladas –un 7% menos en comparación interanual- pero en este caso por más valor –un 8% más, hasta los 6.209 millones-.

La caída del volumen exportado en el sector hortofrutícola se ha producido especialmente durante la segunda mitad de año. FEPEX lo atribuyó a las condiciones climatológicas adversas y el descenso derivado de la producción. No obstante, también se apunta como causa relevante el descenso de competitividad del mercado nacional en relación al resto de mercados europeos, pues el escaso crecimiento del valor de las exportaciones –que ha ido descendiendo durante los últimos del año- no permitió compensar la inflación. Además, la fuerte evolución de las importaciones en España también evidenció la falta de competitividad.

Y es que el crecimiento se mantiene sobre las importaciones, que se elevaron tanto en volumen como en valor. La compra de hortalizas ascendió hasta los 1,6 millones de toneladas –lo que supone un 14% más que en 2021- por un valor de 1.037 millones de euros –un 32% más-. Por su parte, las frutas totalizaron 1,8 millones de toneladas –solo un 1% más que las importadas en noviembre de 2021-, pero con un precio ostensiblemente mayor –se ha importado por un valor de 2.375 millones, una subida de casi el 10%-.

Caída intermensual

No obstante, los diez primeros



meses del año fueron clave para alcanzar unas cifras que en el entorno externo de la UE también registraron un ligero crecimiento del 1% en este epígrafe, situándose en 2.537 millones de euros. En total, la capacidad exportadora nacional rayó los 13.000 millones de euros hasta octubre de 2022, aunque el incremento de los costes tampoco permitió compensar tal crecimiento.

Y es que, en volumen, las exportaciones hortofrutícolas españolas en el mercado comunitario crecieron un 9% menos que en el anterior ejercicio, alcanzando los 12 millones de toneladas. Mientras, fuera de la UE se llegó a los 1,7 millones de toneladas, lo que supuso otro descenso del 5% respecto a 2021. El principal foco de exportación para el mercado nacional, el Reino Unido, también registró una caída del 2% en valor –se superaron los 1.600 millones de euros- y del 8% en volumen, situándose en 1,11 millones de toneladas.

Detrás del mercado británico, los principales destinos no comunitarios del sector hortofrutícola español son de ámbito europeo. Noruega y Suiza se posicionaron en cabeza, mientras que a nivel intercontinental destacan Canadá y Brasil. Los envíos al norte americano tocaron las 47.600 toneladas hasta octubre de 2022 –un 31% más que en 2021 en el territorio canadiense- con un valor de 55,2 millones de euros –en la misma proporción de crecimiento-.

En Brasil, las cifras de exportaciones de frutas y hortalizas españolas ascendieron a 47.000 toneladas y 53 millones de euros –un 19 y 25% más, respectivamente-.

Mientras tanto, las estadísticas de importaciones de productos perecederos marcaron un crecimiento generalizado en España, que importó más que en 2021 y por más valor. Las exportaciones aumentaron un 7% en volumen y un 14% en su coste durante los primeros diez meses de 2022, según datos procesados por FEPEX. La entrada de frutas y hortalizas alcanzó los 3,1 millones de toneladas y superó los 3.000 millones de euros, manteniendo una tendencia positiva generada en los últimos ejercicios.

Causas

Las estimaciones de FEPEX a final de año ya estimaban, antes de conocer los datos cotejados de los dos últimos meses del año, la caída del volumen entre el 8 y el 10% respecto a 2021, con un aumento de los costes con motivo de la inflación. Eso sí, el descenso de la cantidad de exportación en el sector hortofrutícola se debe a la “climatología adversa que ha provocado incidencias a lo largo de todo el año”, como las heladas de primavera que supusieron la fuerte reducción de la fruta de hueso especialmente en Aragón y Cataluña.

También han afectado a la producción las incesantes lluvias duran-

te los meses de abril y mayo en regiones eminentemente hortofrutícolas como Murcia, y que convirtieron la primavera del año pasado en la más húmeda de los últimos 62 años en la comunidad. Además, se ha sumado el calor del verano, que también alcanzó máximas históricas que golpearon a las producciones andaluzas. Es por ello que FEPEX reclamó medidas para fomentar las inversiones que permiten hacer frente a la climatología adversa, cada vez más presente en el territorio nacional.

Asimismo, la Federación apunta otra clave: el aumento de las importaciones en volumen y valor se ha impulsado debido, entre otros factores, a las desventajas normativas, pues los alimentos importados no están sometidos a los mismos requisitos productivos y comerciales que las producciones comunitarias, haciendo el modelo de la UE cada vez menos competitivo frente al de países terceros. Además, la creciente globalización del mercado de la UE no va acompañada de una apertura real de nuevos mercados para los productores comunitarios.

Los temas abordados serán también los que marquen la evolución del sector en 2023, junto con otros como el descenso del consumo, que sigue cayendo incluso a niveles previos a la pandemia, la incertidumbre en torno a la disponibilidad de recursos hídricos en importantes regiones productoras o los cambios derivados de la normativa comunitaria relacionada con la Estrategia de la Granja a la Mesa, como el proyecto de Reglamento de uso de fitosanitarios, cuya tramitación seguirá en 2023. En el ámbito nacional, preocupa también el impacto en la competitividad que pueda tener la sobre-regulación de la actividad productiva y comercial provocada por un paquete normativo derivado principalmente de la nueva política agraria y del proceso de transición ecológica que entrará en vigor este 2023.

Fruit and vegetable exports in Spain decreased by 10.5% during the month of November 2022, according to the latest statistics from the Department of Customs and Excise, processed by the Spanish Federation of Associations of Producers and Exporters of Fruits,

Vegetables, Flowers and Live Plants (FEPEX). The volume exported was 10.7 million tonnes. The value of overseas sales rose by 1% in the last month, compared to the 3% recorded by this heading at the end of October. However, the data are worsened by imports, which hinder the offsetting of costs, having increased by 7% to reach 3.4 million tonnes, with a considerable increase in value of 15%.

These are the conclusions shown by national statistics. The drop in the volume of fruit and vegetable exports up to the eleventh month of the year, pending official release of the definitive annual figures, can be seen in indicators for both fruit and vegetables. Spain exported 6 million tonnes of fruit up to last November, 13% less than the same period of 2021. The aggravating factor in this case was the drop in value of export sales, which in fruits fell to 8.007 billion euros – 3.5% less. Meanwhile, the fall by the vegetable sector was more sustained; 4.7 million tonnes were exported – 7% less year-on-year – but in this case for a higher value – 8% more, up to 6.209 billion euros.

The drop in volumes exported in the fruit and vegetable sector occurred especially during the second half of the year. FEPEX attributed it to the adverse weather conditions and the subsequent decrease in production. However, the decrease in competitiveness of the Spanish market in comparison with the other European markets is also pointed to as a relevant cause, since the scant growth in the value of exports, which decreased during the last months of the year, meant that inflation could not be offset. Moreover, the strong evolution of imports in Spain was also evidence of the lack of competitiveness.

Indeed, imports continue to grow, increasing in both volume and value. The purchase of vegetables amounted to 1.6 million tonnes, which represented 14% more than in 2021, for a value of 1.037 billion euros (32% more). Fruits totalled 1.8 million tonnes, just 1% more than those imported in November 2021, but with a markedly higher price, reaching a value of 2.375 billion euros, an increase of almost 10%.

Month-on-month fall

However, the first ten months of the year were key to reaching figures that also recorded a slight growth of 1% in this heading outside the EU, being situated at 2.537 billion euros. In total, national export capacity was close to 13 billion euros up to October 2022, although the increase in costs likewise prevented the compensation of this growth.

In volume, Spanish fruit and vegetable exports in the EU market grew 9% less than the previous year, reaching 12 million tonnes. Meanwhile, outside the EU the figure stood at 1.7 million tonnes, which represented another decrease of 5% compared to 2021. The main export destination for the Spanish market, the United Kingdom, also recorded a drop of 2% in value – reaching just over 1.6 billion euros – and 8% in volume, at 1.11 million tonnes.

Behind the British market, the main non-EU destinations for the Spanish fruit and vegetable sector are in Europe, with Norway and Switzerland leading the way, whilst on an intercontinental level Canada and Brazil are prominent. Shipments to the North American continent reached 47,600 tonnes up to October 2022 – 31% more than in 2021 in Canada – with a value of 55.2 million euros, growing in the same proportion. In Brazil, the figures for exports of Spanish fruits and vegetables amounted to 47,000 tonnes and 53 million euros, 19% and 25% more respectively.

Meanwhile, the statistics for imports of perishable products showed generalized growth in Spain, which imported more than in 2021 and for more value. Exports increased by 7% in volume and 14% in cost during the first ten months of 2022, according to data processed by FEPEX. The entry of fruits and vegetables reached 3.1 million tonnes and exceeded 3 billion euros, maintaining a positive trend generated in recent years.

Causes

The estimates of FEPEX at the end of the year already forecast, before the release of the verified data for the last two months of the year, a drop in volume of between 8 and 10% compared to 2021, with an increase in costs caused by inflation.

Even so, the decrease in the quantity exported in the fruit and vegetable sector is due to the “adverse weather which has caused incidents throughout the year,” such as the frosts in spring which led to a considerable reduction of stone fruit especially in Aragón and Catalonia.

Production was also affected by the incessant rains during the months of April and May in eminently horticultural and fruit growing regions such as Murcia, and which made last spring the wettest for 62 years in the region. In addition, the heat of summer also reached historic maximum levels which hit production hard in Andalucía. For this reason, FEPEX called for measures to favour investments that would make it possible to confront the adverse weather conditions, increasingly frequent in Spain.

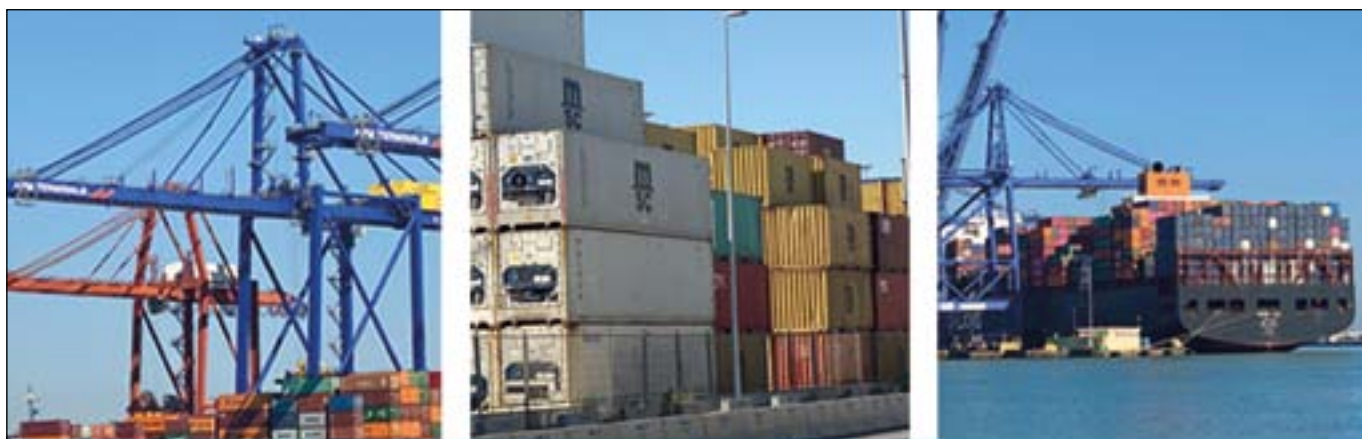
Furthermore, the Federation pointed to another key aspect, the increase in volume and value of imports, which has been driven, among other factors, by regulatory disadvantages, since imported foods are not subjected to the same production and marketing requirements as EU productions, making the EU model less and less competitive



compared to third countries. Moreover, the increasing globalization of the EU market is not accompanied by a real opening of new markets for EU producers.

The issues examined will also be those that mark the evolution of the sector in 2023, together with others such as the decrease in consumption, which continues to fall even to pre-pandemic levels, uncertainty as to the availability of water resources in important production regions or the changes deriving from European

regulations relating to the Farm to Fork Strategy, such as the proposal for regulation of the use of plant protection products, for which discussions will continue in 2023. On a national level, there is also concern regarding the likely impact on productivity of the over-regulation of production and marketing activity caused by a regulatory package deriving mainly from a new agricultural policy and the ecological transition process that will come into force in 2023.



 **veintepies.com**
DIARIO DIGITAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Más de
15 años
informando





El Puerto de Motril ofrece en Berlín su potencial logístico y las conexiones con el norte de África

The Port of Motril goes to Berlin to offer its logistics potential and connections with the north of Africa

El Puerto de Motril asiste a la Fruit Logística de Berlín para ofrecer su potencial de conexiones marítimas regulares con el norte de África, tras la reciente incorporación de la línea con Tánger-Med, a las que se suman Melilla, Nador y Alhucemas. También

pondrá en valor su Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

“Se trata de una superficie de 350.000 metros cuadrados, perfectamente adaptada para todas aquellas empresas especializadas que deseen implantarse e invertir en nuestro

Puerto”, ha manifestado su presidente, José García Fuentes.

En la actualidad opera el laboratorio TropicLab, especializado en seguridad alimentaria que permite a las empresas hortofrutícolas exportar productos a Europa con las certificaciones de seguridad requeridas. Otro ejemplo es la empresa Enbox. Con más de 30 años de experiencia en el sector del envase y embalaje, es una empresa familiar que ha conseguido alinear los valores de compromiso y esfuerzo con la evolución, los nuevos hábitos de consumo y el relevo generacional.

De cara al futuro más inmediato, está prevista la apertura y puesta en funcionamiento de HUB PLACE-Puerto de Motril, un proyecto que viene a cubrir una necesidad logística de la Costa Tropical y que pretende agilizar y facilitar el puente comercial entre África y Europa.

El Puerto de Motril ofrece al sector productos auxiliares, siendo el abono y los fertilizantes una de las mercancías que se importan, para ser distribuidas por todo su hinterland, al ser-



García Fuentes.

The laboratory TropicLab, specialized in food safety, currently operates to enable fruit and vegetable companies to export products to Europe with the required safety certificates. Another example is the company Enbox. With more than 30 years of experience in the packing and packaging sector, this family firm has managed to align the values of commitment and effort with evolution, new consumption habits and the generational shift.

Looking to the more immediate future, the opening and commissioning is planned of HUB PLACE-Puerto de Motril, a project that will fill a logistics need of Granada's Costa Tropical and which aims to expedite

and facilitate the commercial bridge between Africa and Europe.

The Port of Motril offers ancillary products for the sector, importing goods such as fertilizers to be distributed throughout its hinterland, at the service of agricultural producers.

Agriculture continues to play a very important role in Motril and in the whole region of the Costa Tropical, since it is one of the most stable productive and economic sectors. "Our agriculture is increasingly recognized internationally, becoming more competitive, endeavouring every day to open markets and satisfy the demands of the national and European customers who consume our production," added García Fuentes.

vicio de los productores agrícolas.

La agricultura sigue jugando un papel muy importante en Motril y en toda la comarca de la Costa Tropical, puesto que se trata de uno de los sectores productivos y económicos más estables. "Nuestra agricultura cada vez es más reconocida internacionalmente, más competitiva, luchando día a día en abrir mercados y satisfacer las demandas de los clientes nacionales y europeos que consumen nuestra producción", ha añadido García Fuentes.

The Port of Motril is to attend Fruit Logistica in Berlin to offer its potential for regular sea connections with the north of Africa, after the recent incorporation of the line to Tanger-Med, as well as those to Melilla, Nador and Alhucemas. It will also highlight its Logistics Activities Zone (ZAL)

"This is an area of 350,000 square metres, perfectly adapted to all those specialized companies that wish to establish themselves and invest in our Port," stated its president, José

Port of Motril GRANADA
Port Authority of Motril

MOTRIL PORT GRANADA

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

FAIR LOGISTIC PORT
DIRECT ACCESS TO HIGHWAYS

GATEWAY
AFRICA / EUROPE

| | |
|--------------------|----------|
| Port of Melilla | 80 NMI |
| Port of Malaga | 80 NMI |
| Port of Algeciras | 80 NMI |
| Port of Tanger Med | 110 NMI |
| Madrid | 600 KM |
| Val. | 540 KM |
| Barcelona | 700 KM |
| Sevilla | 500 KM |
| La Jirgata | 1.000 KM |

FRUIT LOGISTICA Hall 25 Stand A-61
8|9|10 FEBRUARY 2023, BERLIN

www.apmotril.com



España solicita a la UE 347 millones para ayudas a frutas y hortalizas

Spain requests 347 million in aid from the EU for fruit and vegetables

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha solicitado a la Comisión Europea el envío de 347 millones de euros para financiar los programas operativos de las organizaciones de productores en el sector de frutas y hortalizas para el año 2023. Esta cantidad es un 6 % superior a la solicitada en 2022 y un 27 % más que la correspondiente a la media de las nueve últimas campañas

The Ministry of Agriculture, Fisheries and Food has requested 347 million euros from the European Commission to fund the operational programmes of producer organizations of the fruit and vegetable sector for the year 2023. This sum is 6% higher than that requested in 2022 and 27% more than that corresponding to the average for the last nine seasons.





Estas ayudas van a beneficiar a 457 organizaciones de productores, repartidas en 15 comunidades autónomas. Entre ellas destacan, en términos de valor de producción comercializada y, por tanto, de ayuda solicitada, Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana, Cataluña, Aragón, Navarra y Extremadura.

La comunicación enviada a la Comisión responde a la previsión que se realiza a principio de cada anualidad, en función de los programas operativos aprobados por las comunidades autónomas. Este año, la comunicación recoge los programas operativos que se siguen aplicando de acuerdo con la normativa anterior a la reforma de la Política Agraria Común (PAC) y los que se han aprobado de acuerdo con la intervención sectorial de frutas y hortalizas. Estos últimos corresponden a 24 organizaciones de productores de Aragón, Andalucía, Comunidad Valenciana, Cataluña y Región de Murcia, que han previsto una ayuda total de más de 13 millones de euros.

De acuerdo con los últimos datos disponibles, España es el primer Estado miembro por ejecución de los programas operativos, con más del

30 % del total de la Unión Europea, seguido por Italia. En España, esta ayuda ha seguido una evolución al alza desde su creación en 1997.

Las organizaciones de productores que constituyan un fondo operativo tienen la posibilidad de acceder a ayudas dentro de su intervención sectorial para realizar diversas acciones, en el marco de los programas operativos de carácter plurianual (entre 3 y 7 años).

Estas acciones se pueden destinar a la mejora de las infraestructuras de producción y comercialización, mejora de la calidad y medio ambiente, investigación, formación y asesoría, y prevención y gestión de crisis de mercado, entre otras.

Los fondos operativos están formados por los importes de ayuda de la Unión Europea y por las contribuciones de las propias organizaciones de productores o de sus miembros, y son los que financian las actividades. Tras la reforma de la PAC, el diseño de los programas operativos refuerza el carácter medioambiental de estas ayudas, al exigir un mínimo de un 15 % de gasto de las ayudas en objetivos medioambientales.

Este tipo de medidas se fomentan a través de un incremento del porcentaje de ayuda, desde el 50 % de las acciones realizadas general hasta el 80 % al que pueden acceder en determinados casos las organizaciones de productores.

Por otra parte, el límite del 4,1 % del valor de la producción comercializada se puede elevar hasta el 5,5 % en el caso de organizaciones transnacionales que contribuyan a objetivos medioambientales, I+D, promoción y aumento del consumo de los productos del sector y prevención y gestión de crisis.

The funding will benefit 457 producer organizations in 15 of Spain's autonomous community regions. Principal among these, in terms of production value marketed and, therefore, in funding requested, are Andalucía, Murcia, the Valencian Community, Catalonia, Aragón, Navarra and Extremadura.

The communication sent to the Commission corresponds to the forecast issued at the beginning of each year, based on the operational programmes approved by the autonomous communities. This year, the

communication includes operational programmes that are still applied pursuant to the regulations in place prior to the reform of the Common Agricultural Policy (CAP) and those that have been approved in line with the intervention in the fruit and vegetable sector. The latter correspond to 24 producer organizations of Aragón, Andalucía, the Valencian Community, Catalonia and the Region of Murcia, which contemplate total funding of over 13 million euros.

According to the latest available figures, Spain is the leading Member State in the execution of operational programmes, with over 30% of the European Union total, followed by Italy. In Spain, this funding has gradually increased since its creation in 1997.

Producer organizations that establish an operational fund are able to access aid via the intervention at sectoral level to implement different actions, in the setting of operational programmes with a multi-year duration (between 3 and 7 years).

These actions can be implemented for the improvement of production and marketing infrastructures, improvement of quality and the environment, research, training and consultancy, and the prevention and management of market crises, among others.

The operational funds comprise assistance from the European Union and contributions by the producer organizations themselves or their members, and will be used to finance the activities. Since the reform of the CAP, the operational programmes are designed to reinforce the environmental nature of this assistance, since at least 15% of aid expenditure must be allocated to environmental targets.

Measures of this type are encouraged by means of increases in the percentage of assistance, from 50% for general actions to 80% which producer organizations can access in specific cases.

Furthermore, the limit of 4.1% of the production value marketed can be increased to 5.5% in the case of transnational organizations that contribute to environmental objectives, R&D, promotion and increased consumption of the products of the sector, and crisis prevention and management.



Foodtech, un sector al alza

Foodtech, a rapidly growing sector

Recientemente se presentaron en el Auditorio de ICEX las conclusiones del tercer informe sobre el sector Foodtech en España. En el marco de un evento de networking, se ha debatido con algunos de los protagonistas del ecosistema sobre los retos y la estrategia de internacionalización para este sector. El sector Foodtech es un eslabón esencial de la industria alimentaria española. Se está produciendo una intensa transformación de la alimentación como consecuencia del impacto de las nuevas tecnologías y el ecosistema foodtech está llamado a jugar un papel esencial en este proceso en los próximos años.

Así, en un contexto de contracción mundial, la inversión del sector Foodtech en España en 2022 se ha incrementado en un 9,38 %, alcan-

zando los 268 millones de euros, descontado el efecto Glovo, según revela el informe "Addressing new challenges across the food value chain" impulsado por ICEX España Exportación e Inversiones. Pero no solamente ha sido capaz de atraer importantes operaciones de inversión con protagonistas nacionales e internacionales, sino también se ha producido un aumento significativo del número de operadores en el ecosistema: 412 startups, frente a las 407 del pasado año, más de 30.000 empresas en transformación alimentaria implicadas, así como más de 50 universidades especializadas y de 20 centros tecnológicos de vanguardia implicados.

Estas son algunas de las conclusiones que se extraen del informe sobre el sector Foodtech español en 2022 presentado hoy, un esla-

bón esencial en la industria alimentaria española. En este tercer informe también se señala que, para consolidarse en el ecosistema, es fundamental tener una alta capacidad y fortaleza tecnológica, lo que se traduce en patentes, secretos comerciales y marcas registradas. Así, el 32,9% de las 412 startups españolas cuenta con una patente para su tecnología y, el 29%, con un secreto comercial, lo que indica el robustecimiento de las empresas españolas del sector.

Además, durante 2022, el porcentaje de startups que han desarrollado su propia tecnología ha aumentado aún más. En este ámbito, se observa un crecimiento espectacular en el uso de tecnologías, principalmente startups que utilizan inteligencia artificial (IA), que pasan del 28,21 al 40,79%, ganando 12 puntos respecto al año anterior.

Destaca la aportación del sector en materia de economía circular, aportando esas tecnologías que permiten la revalorización de subproductos, reduciendo así los residuos y creando nuevos usos que abarcan desde envases hasta ingredientes.



The ICEX Audit recently presented the conclusions of the third report on the Foodtech sector in Spain. At a networking event, members of the ecosystem debated on the challenges facing this sector and its internationalization strategy. The Foodtech sector is an essential part of the Spanish food industry. Food is undergoing an intensive transformation as a consequence of new technologies and the foodtech ecosystem is called upon to play a leading role in this process in forthcoming years.

Thus, in a context of international contracts, investment in the Spanish Foodtech sector grew by 9.38% in 2022, reaching 268 million euros, discounting the Glovo effect, as revealed in the report “Addressing new challenges across the food value chain” presented by ICEX Spain Export and Investment. Furthermore, not only has the sector been able to attract important investment transactions with national and international players. There has also been a significant increase in the number of operators in the ecosystem: 412 startups, compared to 407 last year, over 30,000 food processing companies, as well as more than 50 specialized universities and 20 leading-edge technology centres are involved.

These are some of the conclusions drawn from the report presented today on the Spanish Foodtech sector in 2022, an essential part of the Spanish food industry. This third



report also shows that, to become consolidated in the ecosystem, it is essential to have high technological capacity and strength, which leads to patents, trade secrets and registered trademarks. Thus, 32.9% of the 412 Spanish startups have a patent for their technology and 29% have a trade secret, which points to the increasing robustness of Spanish companies in the sector.

Furthermore, during 2022, the percentage of startups that have developed their own technology has

increased even more. In this field, spectacular growth can be seen in the use of technologies, mainly startups using artificial intelligence (AI), which increased from 28.21 to 40.79%, gaining 12 points compared to the previous year.

Of particular relevance is the contribution by the sector to the circular economy, offering technologies that allow the recovery of by-products, thus reducing waste and creating new uses, from packaging to ingredients.



Un nuevo PIF impulsará el tráfico reefer en el puerto de Vigo

A new BCP will boost reefer traffic 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 es fundamentalmente de importación (94% en 2022), y está concentrado en importaciones provenientes de Brasil, Costa Rica y Colombia, que acaparan casi el 90% del tráfico. Las principales fru-

tas comercializadas son la banana, la piña y el melón, además del tráfico de cítricos procedentes de Sudáfrica destinado mayoritariamente al mercado portugués. El año 2022 ha cerrado con 170.000 toneladas de tráfico de fruta en contenedor y acompañado de un incipiente tráfico en convencional cercano a las 9.000 toneladas que empieza a crecer de forma significativa. En cuanto a otros tráficos reefer, destaca el de pesca congelada, que en 2022 ha vuelto a superar las 625.000 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 potenciali-



dad 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 2023 está prevista la construcción del nuevo Puesto de Control Fronterizo, que contribuirá a agilizar todos los trámites de gestión sanitaria

ria 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, el inicio de proyecto de 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 high value general goods (over 90%). Its ro-ro and container terminals move 87% of the cargo and are leaders in the north-west of Spain, offering services to more than 70 regular shipping lines received each year by the Port. It is precisely its geostrategic location that positions Vigo as a port of reference in Atlantic traffic with America, the south and north 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. These items are characterized by their high industrial value, in excess of 14 billion euros per annum, a figure that represents 40% of exports and 25% of imports in Galicia, in terms of value.

Fruit traffic in the port of Vigo basically consists of imports (94% in 2022) and is focused on those originating in Brazil, Costa Rica and Colombia, which cover almost 90% of traffic. The main fruits marketed are bananas, pineapples and melons, in addition to citrus fruits from South Africa mainly destined for the Portuguese market. 2022 closed with 170,000 tonnes of fruit traffic in containers, accompanied by an incipient conventional traffic of almost 9,000 tonnes which is beginning to grow significantly. As for other reefer traffic, that of frozen fish is significant, once again exceeding 625,000 tonnes in 2022.

The container terminal of the port

of Vigo, TERMAVI, is a leader in reefer traffic in the north of Spain and has the advantage of offering renovated facilities for physical inspection, customs and health formalities adjacent to the terminal. The reasons for this projection of reefer traffic lie, on the one hand, 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 is multiplied via its two fruit terminals, DART Vigo and Progeco Vigo Fresh Port, situated adjacent to the container terminal, TERMAVI, with modern facilities that include plant health inspection and the particularly agile and efficient handling of the flows of goods, in terms of times and operations, complemented by the excellent communications by train, motorway and roads which approach the terminal itself, assuring the intermodality required by traffic of this type.

Also no doubt decisive is the offer of direct and feeder services to South, Central and North America and the whole west coast of Africa, which reinforce the role of the port of Vigo as an entrance from the Atlantic for frozen fish and fruit to Spain (with transit times of less than 12 hours to cover the whole Iberian Peninsula) and central and northern Europe.

For 2023 construction is planned of a new Border Control Post, which will contribute to expediting all the formalities for health and customs management with infrastructures that will accompany the growth Vigo has experienced in recent years in reefer traffic, fruit and perishable products in general, and their future projection. Furthermore, the commencement of the construction project for the rail siding on the line that connects the port of Vigo with its Logistics Platform, PLISAN, situated just 35 km from the port, will provide another incentive for the development of this space which is beginning to congregate important companies related to the refrigerated and frozen sector.

Taking part in change

An evolving SMART hub

Transparent

Sustainable

Efficient

Connected



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat