



## El transporte se enfrenta a una escasez de contenedores reefer a finales de año

El sector del transporte refrigerado de mercancías muestra una clara preocupación por la escasez de contenedores refrigerados (reefer) prevista para finales de este año. Así se ha constatado en el transcurso de Cool Logistics que se celebra en Valencia. En este sentido, el codirector del congreso, Alex Von Stempel, ha identificado “una tendencia de escasez de reefers en el último cuarto del presente año que se extiende al primer cuarto del año próximo”. Según Von Stempel, “se debe a una suma de factores: la regulación IMO 2020, ya que las navieras no han introducido aún capacidad suficiente, y la retirada de contenedores reefer del mercado por su antigüedad, sobre todo por las empresas de leasing, que representan el 40% o incluso más de toda la propiedad total de los reefers”.

Esta idea fue compartida por expertos en este tipo de transporte como el vicepresidente senior global de Seafreight Reefer Logistics de Kuehne Nagel, Frank Ganse. Es una “preocupación para el sector la escasez de equipamiento, lo que representa una amenaza que llegará hasta el año que viene”. En este sentido, el alto

directivo de Kuehne Nagel ha explicado que la compra de material por parte de su compañía “solo se puede plantear para mercados muy concretos, no vamos a hacer una gran compra de contenedores reefer, porque debemos escoger dónde vamos a invertir”. En esta misma dirección se han expresado los representantes de cargadores que han intervenido en Cool Logistics.

Otro de los temas abordados en esta jornada de Cool Logistics lo ha puesto sobre la mesa el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, que ha destacado la necesidad “de acabar con la desigualdad que se produce en los países europeos en cuanto a las inspecciones, y no sólo en los países europeos, también hay diferencias entre los puertos españoles”. Martínez ha señalado que estas desigualdades “producen competencia desleal y es necesario establecer un marco homogéneo, jurídico y no jurídico, en la Unión Europea”.

El consejero delegado de Martico, José Manglano, ha subrayado los avances en tecnología que ha experimentado el transporte de productos perecederos, pero ha advertido que estos avances “ya están presentes en otras industrias desde hace años”. Por eso, “debemos ser humildes, ya que algunas de las cosas que hacemos son para ponernos al día”. Manglano ha repasado la evolución de una industria que “ha pasado por un rápido proceso de aprendizaje en los últimos diez años”. La transformación debe ser liderada “por las grandes empresas y una de las decisiones que deben tomar es si van a cambiar todo para que nada cambie o van a cambiar el mundo”, les ha retado el consejero delegado de Martico.

También respecto al papel de la tecnología en el transporte refrigerado, los cargadores demandan cada vez más poder visualizar toda la cadena de transporte de productos perecederos. En este sentido, la jefa de Logística de Jupiter Group, Francesca Hopkins, ha recordado que debemos “ser capaces de controlar lo que sucede en todo momento en un contenedor que pasa por muchos países y distintos actores de la cadena”. Por eso, “tenemos que conseguir un sistema que permita ver el movimiento del contenedor a escala mundial”, ha concluido Hopkins. Con respecto a la tecnología, Frank Ganse ha

enfatisado la importancia de la formación. A juicio del directivo de Kuehne Nagel, se necesita “una fuerte formación específica en reefers, para evitar los errores que provocan la pérdida de cargas muy importantes y valiosas”.