

Logística con aroma a café

España no está a la cabeza del consumo de café en Europa pero, sin embargo, si que ocupa un destacado tercer puesto en el ranking de países importadores de café verde en el continente, por detrás tan solo de Alemania e Italia. En el 2010, llegaron a nuestro país 267.499 toneladas de café verde, buena parte de las cuales, el 80%, entraron por el puerto de Barcelona. El resto del café desembarcó en los puertos de Valencia y Canarias, mientras que otra parte importante llegó hasta la Península desde Europa en camiones y tren. Sólo unos pocos kilos lo hicieron en avión, en su totalidad partidas muy pequeñas de cafés especiales.

El Port de Barcelona lidera las dársenas españolas receptoras de café y poco a poco también empieza a ser referencia en Europa. Y es que uno de los grandes activos de esta instalación es la disposición de un gran número de líneas regulares de contenedores con alta frecuencia de enlace con todo el mundo, un hecho esencial en el despegue de Barcelona como puerto cafetero, fue cuando en el año 1991, el café pasaba a ser una carga que se transportaba en contenedores. Así, gracias a estas líneas regulares, es posible recepcionar en este puerto el café de forma directa y en algunos casos en muy poco tiempo, ya que son varias las líneas que hacen su primera escala en Barcelona. Es el caso, por ejemplo de la mayoría de los que provienen de la India y también de Brasil, origen del cual amarran en el puerto hasta cinco buques semanales.

El clima es otra de las condiciones que hacen de este puerto una ensenada adecuada para el tráfico de café. El café es un producto



que “duerme” en el puerto y por ello es importante no sólo que los espacios donde quede en stock estén en condiciones, sino también, que la temperatura y humedad sean las idóneas.

La competencia

La competencia más directa del Port de Barcelona son los puertos de Amberes y Hamburgo, ambos con una gran ventaja en el tiempo, tanto en aspectos comerciales como logísticos. Este diferencial se ha traducido en una difícil competencia ya que los costes operativos y de almacenamiento son, hoy por hoy, en estos dos puertos del norte de Europa, más competitivos que los de los puertos españoles.

Una oportunidad perdida en este sentido ha sido el proyecto de la “Ciudad del Café” del Port de Barcelona que tal y como explica Manuel Galán, jefe de promoción de la comunidad portuaria de Barcelona, tuvo que desestimarse por su falta de competitividad, “el proyecto de la ciudad del Café desapareció cuando no se pudo ofrecer suelo logístico a precios competitivos con respecto de los puertos del Norte de Europa. El boom inmobiliario que vivió hace unos años nuestro país y que también afectó a los precios de suelo logístico, hizo inviable el poder ofrecer suelo de este tipo en la Zal del Port de Barcelona, que era donde se había proyectado la construcción de la Ciudad del Café. El coste de metro cuadrado en la Zal llegó a ser 1.000% más caro que en Amberes o Hamburgo”.



El Port de Barcelona busca posicionarse como puerto de café referente de Europa y basa sus ventajas competitivas en sus instalaciones, climatología y un tráfico de alta frecuencia de líneas regulares de contenedores con todo el mundo



Puerto de café del Mediterráneo

Aparcado pues este proyecto, el Port de Barcelona busca nuevas vías con las que convertirse en puerto de café referente en Europa, después de conseguir serlo ya del Mediterráneo. “Estamos trabajando duro con nuestros principales operadores para conseguir abaratar los costes operativos y de almacenamiento y conseguir, así, la solvencia suficiente para competir realmente con el resto de puertos. El café de Vietnam, por ejemplo, uno de los líderes mundiales en producción cafetera después de Brasil, envía su producto por el Mediterráneo para finalmente remontar hacia el Norte. Si conseguimos ser competitivos, dicho café podría ahorrarse entre 3 y 5 días de navegación escalando en Barcelona, con toda la reducción de costes implícitos al combustible, emisiones, etc., que eso representaría para los operadores”, explica Galán quien añade, “el compromiso del Port de Barcelona con el sector cafetero nacional e internacional es total. Trabajamos de forma conjunta para poder llegar a ser lo suficientemente competitivos como para poder atraer más tráficos y más carga. Así pues en este sentido y a pesar de la situación actual somos optimistas de cara a un futuro en que sólo se puede ir a mejor”.

En este sentido, Andrés Rodríguez-Pose, profesor de Geografía Económica de la London School of Economics (LSE) y vicepresidente de la Asociación Europea de Ciencia Regional, recuerda que el centro de gravedad del mundo se ha desplazado al este y Barcelona está bien posicionada para ser la entrada de inversiones asiáticas a Europa y el norte de África, “su puerto es estratégico para captar mercancías que tienen como destino estas zona”, asegura. Rodríguez-Pose, supervisor

del informe “Las tendencias mundiales y sus impactos en las grandes metrópolis”, encargado por el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, no pasa por alto, sin embargo, que “también hay otras ciudades y puertos bien posicionados”, aunque la capital catalana cuenta con ciertas ventajas, como “la potencia de su hinterland o su importante zona logística”, añade Francesc Santacana, coordinador general del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona.



Informe técnico

España recibe café de cuarenta países productores. El 80% llega en barco a Barcelona. Valencia y Canarias también reciben café vía marítima.

Además, a diferencia de otros puertos, el de Barcelona cuenta con la doble certificación de las bolsas mundiales del café Liffe (Londres) y ICE (Nueva York), que lo posicionan como el único puerto entregable para café de bolsa con la doble certificación. Esto a nivel efectivo a permitido posicionar partidas esporádicas que no han tenido continuidad en el tiempo debido básicamente a la situación económica mundial que ha llevado en según que casos a provocar que el café depositado en bolsa resulte más caro que transaccionarlo directamente desde origen.

Los almacenes

Actualmente, el Port de Barcelona dispone de un total de 68.000 m² de superficie dedicados al almacenamiento de café, repartidos en cuatro terminales especializadas, Barcelona International Terminal, BIT (28.800 m²), Molenbergnatie (25.000 m²), Viorvi (10.000 m²) y Pacorini (5.000 m²). La misión de estas empresas es concentrar la recepción y el almacenaje de café, ofreciendo a esta mercancía el tratamiento diferenciado que requiere, evitando las retenciones sobre muelle y los pesajes fuera de plazo. Es misión también de estas compañías seguir los condicionantes de los Contratos Internacionales de café, que exigen las pesadas mediante báscula electrónica, tanto a la entrada como a la salida y palet por palet.

Los operadores del Port de Barcelona dan servicio a las cerca de 10 compañías nacionales importadoras que operan para el mercado local y puntualmente también, a algunas multinacionales que están operando en nuestro mercado o que utilizan nuestros almacenes para hacer stocks, tal y como también lo hacen en otros países como Italia, Holanda, Alemania, etc.

Tanto BIT como Molenbergnatie, mantienen la doble certificación Liffe e ICE como estrategia de posicionamiento futuro y de servicio a sus clientes.



El empaque

Al estar homologado, el café en el puerto de Barcelona está operado tanto por importadores, como por trades y brokers. El grano puede llegar indistintamente comprado, vendido o incluso en depósito a la espera de sacarlo al mercado en el momento en el que la demanda sea más alta y por lo tanto se pueda conseguir un mejor precio.

La forma más común en la que llega este café al puerto es en contenedores de 21.000 kg, aproximadamente. El café viaja en su interior o bien ensacado o bien a granel, en el interior de bolsas de fibra de polipropileno, "Jumbo Liner", que no sólo permiten un mayor volumen de café por contenedor y la transpiración del café, conservando así la calidad del mismo, sino que disminuye los costos logísticos. Un ahorro del 80% del total del costo del empaque tradicional y un 50% del total de la mano de obra necesaria para descargar el producto enviado en empaquetados tradicionales.

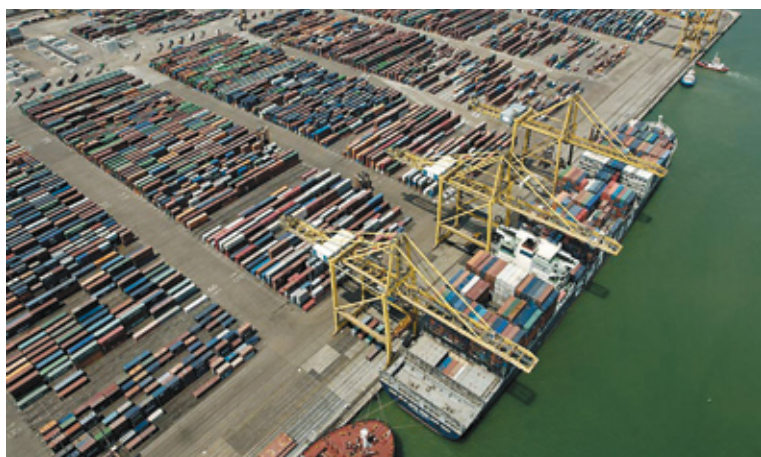
Puertos de origen

Actualmente España está recibiendo café de cuarenta países productores, siendo Vietnam y Brasil los máximos proveedores de café verde para nuestro país. El tiempo medio en que tarda un contenedor de café desde que sale de su origen hasta llegar a Barcelona es de 4 a 5 semanas.

Todo el café que llega a España, sin embargo, no se queda aquí, y algo más de un 10% vuelve a salir con destino a terceros países.

Àngela D'Areny y Manel Galán (Port de Barcelona)





TRANSITO DE CAFÉ - PORT DE BARCELONA

Año	Carga TM.	Descarga TM.	Total TM.
2005	78.938	250.253	329.190
2006	109.851	305.488	415.339
2007	144.364	379.846	524.210
2008	138.678	346.463	485.141
2009	50.541	257.805	308.346
2010	49.337	244.718	294.096
2011	44.090	235.785	279.875

Fuente: Port de Barcelona

País	cantidad en toneladas métricas de café llegadas a España		
	2011	2010	2009
Arábicas			
BRASIL	45.000	57.000	54.000
COLOMBIA	12.000	12.000	14.000
HONDURAS	4.500	5.000	4.000
ETHIOPIA	1.500		
GUATEMALA	1.300		
Robustas			
VIETNAM	75.000	94.000	94.000
UGANDA	15.000	15.000	18.000
INDIA	13.000	8.500	7.000
COSTA DE MARFIL	8.000	12.000	9.000
TOGO	5.700		

Fuente: ICONA Café